

Infraestructura

& **DESARROLLO**



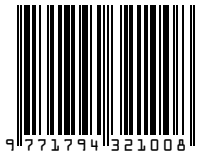
CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA

REVISTA N.º 29 • BOGOTÁ, D.C. • Mayo - Junio 2009 • ISSN 1794-3213

Financiación de infraestructura: alternativa en la crisis

PRECIO PÚBLICO PARA COLOMBIA
\$ 9.500.00

ISSN 1794-3213



BOGOTÁ, 63 CALLE 63
FOTO CARTAS RICARDO MONTEZUMA,
FUNDACIÓN CIUDAD IBIMANA.

• ENTREVISTA: EDUARDO SOMENSATTO REPRESENTANTE DEL BANCO MUNDIAL •



INFRAESTRUCTURA: SU EFECTO CONTRACÍCLICO, Y LOS RETOS DEL PRÓXIMO CUATRIENIO

Durante los días 25, 26 y 27 del próximo mes de noviembre, se realizará en Cartagena el 6° Congreso Nacional de la Infraestructura, al cual asistirán los más altos voceros de la dirigencia oficial encabezados por el Señor Presidente Álvaro Uribe, así como los representantes de los sectores político, empresarial y académico, y cerca de 1200 empresarios de la contratación y la ingeniería nacional.

En un panel sin precedentes en la vida gremial del país, los ex presidentes Ricardo Lagos de Chile y Julio Mario Sanguinetti de Uruguay, discutirán y analizarán la importancia de la infraestructura como factor de desarrollo económico, especialmente en América Latina.



El expresidente de España Felipe González, nuestro invitado del año anterior, junto con los expresidentes Lagos y Sanguinetti de Chile y Uruguay respectivamente.

Agenda:

1. "Primer encuentro internacional de negocios de infraestructura", diseñado para promover y concertar asociaciones permanentes, consorcios o alianzas entre empresas colombianas y de éstas con extranjeras.
2. ¿Se ejecutó cabalmente el presupuesto para infraestructura de 2009?
¿Fue contracíclica la inversión en el sector?
 - La opinión del gremio
 - La opinión de los expertos
3. La contribución de la infraestructura al desarrollo de América Latina
Gran panel con la participación de los señores expresidentes Ricardo Lagos de Chile y Julio Mario Sanguinetti de Uruguay.
4. La carta de navegación del sector para el próximo cuatrienio
 - Las sugerencias de la ingeniería nacional
 - Las propuestas de los candidatos presidenciales

Tarifas

Inscripción hasta julio 31:	\$ 700.000 + IVA
Inscripción de 1 al 31 de agosto:	\$ 750.000 + IVA
Inscripción de septiembre 1 al octubre 16:	\$ 850.000 + IVA
Inscripción de octubre 17 a noviembre 6:	\$ 900.000 + IVA
Inscripción de noviembre 07 al día del evento:	\$ 999.000 + IVA
Tarifa de acompañantes	\$ 220.000 + IVA

15% de descuento para afiliados de la CCI que se encuentren al día

Rueda de Negocios

Participación en el Primer encuentro internacional de negocios de Infraestructura \$ 399.000 + IVA

Informes

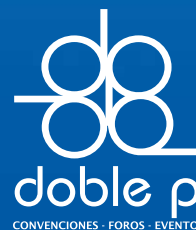
Correo electrónico: congreso@infraestructura.org.co

Teléfonos: 571 256 68 43 - 571 256 65 53

571 256 67 62 - 571 257 73 76

Visite

www.infraestructura.org.co/6congreso/



CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA



PROEXPORT
COLOMBIA

Abriendo Puertas, Cerrando Negocios

Hotel Hilton
Noviembre 25, 26 y 27
Cartagena - Colombia
2009



BOGOTÁ AV.68 CALLE 63 - FOTO CORTESÍA: RICARDO MONTEZUMA, FUNDACIÓN CIUDAD HUMANA.

14 PORTADA Financiación de infraestructura: alternativas en la crisis

6 EDITORIAL
Juan Martín Caicedo Ferrer

8 NOTICIAS GREIALES

14 PORTADA
Financiación de infraestructura: alternativas en la crisis

20 ENTREVISTA
Eduardo Somensatto
Representante en Colombia del Banco Mundial

24 TECNOLOGÍA
Iconstruye- Balance de operaciones en el 2008

26 ACTUALIDAD
Movilidad, nuevos retos: ciudades y ciudadanos del Siglo XXI

32 INTERNACIONAL
Seminario Internacional de consultoría
FIDIC- FEPAC - ABCE

36 INSTITUCIONAL
Avances Mesa IDU-CCI

40 REGIONALES
Antioquia
Norte
Occidente

46 SOCIALES
CCI Eventos

48 PERFIL
Valfinanzas

Fe de erratas: En la Edición N° 28, sección Especial, Asamblea CCI Occidente, página 44, se publicó por error involuntario el apellido del Presidente de Conciviles S.A., el doctor Alberto José Otoy Villegas. Así mismo en la sección Especial, Asamblea CCI Antioquia, página 41, se publicó por error involuntario el nombre y la empresa del afiliado miembro de la Junta Directiva Seccional Antioquia 2009-2010. Constructor: Carlos Mauricio Córdoba Jaramillo A.I.A. S.A.

DIRECTOR
Juan Martín Caicedo Ferrer
Presidente Ejecutivo CCI

CONSEJO EDITORIAL
Guillermo Balcázar Niño
Juan Martín Caicedo Ferrer

Francisco Suárez Montaña
Vicepresidente

Sandra Silva Serna
Directora de Coordinación Sectorial

Jorge Alberto Marín Gómez
Director Técnico

Mónica Alexandra López Garzón
Coordinadora de Comunicaciones y Prensa

JUNTA DIRECTIVA CCI
Presidente
Guillermo Balcázar Niño
Inare Ltda.

Vicepresidente
Sergio Echavarría Hoyos
Devinorte

Vocales
Luis Enrique Quintero de la Hoz
Carreteras Nacionales del Meta
Ana Lucía Dugand
Consorcio Vía al Mar
Luis Fernando Jaramillo Correa
Grupo Odinsa S.A.
Alicia Naranjo Uribe
Constructora Colpatría
Gustavo Adolfo Rodríguez Guzmán
C.I. Grodco SCA - Ingenieros Civiles
Germán Silva Fajardo
Silva Carreño Y Asociados S.A.
Argelino Durán Ariza
Hidroconsulta Ltda.
Fuad Velasco Juri
Fiduciaria Bancolombia S.A.
Peter Grossich Vanegas
Nexus Banca de Inversión
María Claudia León Baquero
Concretos - Cemex Concretos de Colombia S.A.
Iván Rodríguez Barroso
Iván Rodríguez Barroso y Cia. Secs

Presidente
Junta Seccional Antioquia
Luis Fernando Sierra Arboleda
Solingral S.A.

Presidente
Junta Seccional Occidente
Alberto José Otoy Villegas
Conciviles S.A.

Presidente
Junta Seccional Norte
Carlos Rosado Zúñiga
Sociedad Portuaria Regional del Norte S.A.

DIRECTOR SECCIONAL ANTIOQUIA
José Fernando Villegas Hortal

DIRECTOR SECCIONAL NORTE
José Ignacio Vengoechea Renowitzky

DIRECTORA SECCIONAL OCCIDENTE
María Claudia Álvarez Hurtado

COORDINACIÓN EDITORIAL
Claudia Milena Moreno Gómez

COMERCIALIZACIÓN
Myriam Gómez de Moreno

PERIODISTA
Javier Teuta

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Jorge Enrique Hurtado Farfan

FOTOGRAFÍAS
Ricardo Montezuma
Fundación Ciudad Humana
Willy Valderrama

IDU
Archivos CCI
Jorge Orjuela

IMPRESIÓN
Horizonte Impresores



Carrera 19B No. 82-46, Piso 5, PBX: 2364747, Bogotá
www.infraestructura.org.co
revista@infraestructura.org.co

¡CAMBIAMOS!



Pensando en ofrecer el mejor servicio
Nuestras Líneas de Atención al Cliente
429 8487 - 263 3484 - 2956896
018000 111210 / 111313 Fax: 416 3026
Subgerencia de Mercadeo 334 0304
División de Mercadeo Regional D.C. 429 7320

www.adpostal.gov.co

Requisitos para el gasto contracíclico

Los efectos contracíclicos del gasto en infraestructura, dependen de una serie de acciones oficiales. Nuestro gremio insiste en el imperativo de ponerlas en marcha a la mayor brevedad:

- La estandarización de los pliegos licitatorios debe ser un gran objetivo: Permitiría no solo mayor certidumbre entre los actores, sino también mayor agilidad en la contratación. Es evidente que el diseño de criterios homogéneos en pliegos cuyas circunstancias lo ameriten, puede derivar en contratación ágil para ejecutar oportunamente los presupuestos públicos.

- Se hace necesario mejorar la capacidad gerencial de los funcionarios y los niveles de ejecución presupuestal. La capacidad gerencial siempre podrá ser mejorada si la estabilidad de los funcionarios públicos sirve para la maduración de los procesos, y para el mejoramiento de las curvas de aprendizaje en la ejecución de los presupuestos. Los entes contratantes, por su parte, deben superar sus niveles históricos de baja ejecución, para

contribuir de esa manera a la eficiente ejecución presupuestal.

- Se requiere de una estrecha coordinación entre Los Ministerios de Transporte, Ambiente, Hacienda y el Departamento Nacional de Planeación. El marco de las competencias de cada una de las autoridades tiene su razón de ser. Pero la maduración de los proyectos de infraestructura debe ser considerada como un solo proceso en el que participan armónicamente todas las autoridades públicas intervinientes. Con coordinación en cabeza de una instancia superior, o sin ella, debe haber una alineación oportuna de

autoridades ejecutoras con las ambientales, presupuestales y de planeación para que los proyectos avancen oportunamente.

- Se deben contratar con antelación los estudios y diseños de los proyectos estratégicos. La vinculación de nuevos actores como los inversionistas institucionales, deberá ser vista como una oportunidad para que tarde o temprano, recursos de fuentes diversas, puedan financiar la infraestructura requerida. Todos los actores reclaman lo mismo: información suficiente para el análisis de sus propios riesgos. Esta información debe contenerse en estudios y diseños idóneos que sean contratados con buenas prácticas y presupuestos que permitan la vinculación del personal especializado necesario.

- El Estado debe asumir los riesgos que no cuenten con suficiente información. El traslado del riesgo a los particulares cuando no existe información suficiente, termina encareciendo los proyectos para el Estado, en la medida en que deriva en renegociaciones ineludibles o pleitos con altas posibilidades de convertirse en sentencias condonatorias. En el caso de falta de suficiente maduración en los proyectos, la asunción de riesgo por el Estado puede mitigarse con medidas propias que reduzcan sus potenciales efectos en lugar de trasladarse artificialmente a los particulares.

- Identificar la prelación de los proyectos de iniciativa privada, en aquellos sectores donde los empresarios puedan mover inversión en el corto plazo. La iniciativa privada no es la forma de solucionar improvisaciones, ni de generar proyectos sin la información suficiente. Pero en ciertos proyectos estratégicos puede ser un importante dinamizador de inversión. La política pública debería identificar esos sectores (logístico, puertos fluviales, antepuertos, etc.), donde la presentación de proyectos por parte de los privados pueda implicar una generación de nuevas licitaciones, a partir de información madura facilitada por los particulares.



JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER,
Presidente de la Cámara Colombiana
de la Infraestructura.



Con éxito se realizó el evento "Riesgos: un análisis interdisciplinario"

Con el objetivo de analizar desde distintas perspectivas la evolución de la inversión y de los proyectos de infraestructura, con base en los riesgos que dichos proyectos presentan, la Cámara Colombiana de la Infraestructura realizó el pasado mes de mayo el evento "Riesgos un Análisis Interdisciplinario en la ciudad de Bogotá".

Durante el evento se analizaron, por una parte, riesgos asociados a la financiación de los proyectos y a la consecución del capital necesario para su emprendimiento encuentran nuevas realidades en el entorno de la crisis financiera mundial, de otra parte, la nueva normatividad sobre contratación pública hace obligatorio el análisis de los contratos basado en riesgos con el fin de que se incluyan las previsiones contractuales respectivas.

El evento contó con un selecto grupo de especialistas internacionales, como: Mahesh Kotecha, Miembro Comité Técnico BRC Investor Services y nacionales como: Óscar Correa, Consultor de Planeación de Transporte, entre otros, quienes analizaron los tres enfoques, financiero, jurídico y técnico de la maduración de los proyectos de ingeniería.



Nueva mesa directiva CCI

La Cámara Colombiana de la Infraestructura eligió el pasado mes de abril a su Mesa Directiva -Presidente y Vicepresidente- durante una reunión celebrada en las instalaciones del gremio. El ingeniero civil, Guillermo Balcázar Niño, fue nuevamente elegido como Presidente de la Junta Directiva Nacional, quien actualmente se desempeña como Gerente de la firma de Consultoría INARE Ltda. Como Vicepresidente de la Junta fue designado el doctor Sergio Echavarría Hoyos, Gerente General de la Concesión Unión Temporal Desarrollo Vial del Norte de Bogotá DEVINORTE.



Ministro de Transporte durante reunión CCI

El pasado mes de mayo, con el objetivo de evaluar los pormenores del proceso licitatorio de la llamada "Ruta del Sol", se reunieron la Junta Directiva Nacional de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, CCI, y el Ministro de Transporte, Andrés Uriel Gallego, en las instalaciones del gremio. A partir de la reunión se logró concretar el interés de las firmas de ingeniería y evaluar el alcance de algunos ajustes necesarios en los pliegos licitatorios, a fin de garantizar el éxito de la obra, clave para la productividad y competitividad del país.



Medidas tomadas por el virus AH1N1

En el marco de la Comisión Aeroportuaria del mes de mayo, el Director de la Aeronáutica Civil junto a la Cámara Colombiana de la Infraestructura mediante un comunicado, evaluaron las acciones de prevención emitidas por el Ministerio de Protección Social, para prevenir el ingreso del Virus AH1N1 al país a través de los aeropuertos colombianos.

A partir de la reunión los concesionarios aeroportuarios pusieron en marcha campañas de información para los viajeros, adoptando las medidas establecidas por la Aerocivil e implementado el uso de los elementos de bioseguridad.



Avances en la Comisión Asesora de Consultores

El pasado 4 de junio, la CCI llevó a cabo la quinta Comisión Asesora de Consultores del 2009, a la cual asistieron representantes del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, quienes presentaron los avances de la mesa de contratación pública, en el marco de las negociaciones del TLC con la Unión Europea. Como estrategia de negociación, se consideró apropiado defender la posición de Colombia, que permitirá obtener acceso real y formal a las firmas de ingeniería locales, lo cual será logrado por medio de un acuerdo de cooperación entre las partes.

Con el fin de avanzar en los temas de la agenda de consultores, la CCI mostró los resultados del ejercicio tributario realizado con las firmas afiliadas, que tiene como objetivo adelantar con la DIAN el estudio del impacto, en la disminución de la tarifa de retención en la fuente para los contratos de consultoría. De igual forma se presentaron las conclusiones de las jornadas internacionales de consultoría a las que asistió la CCI, organizadas por la FEPAC y la FIDIC en Brasil. Finalmente se comentó con los afiliados la participación permanente de la CCI, a partir del mes de febrero, en el Comisión Intersectorial para la Contratación CINCO.

Al término de la reunión, los afiliados comentaron algunos casos particulares de prácticas contractuales, que generan preocupación. Cabe resaltar que este material representa en la gestión gremial, el objeto fundamental para las mesas de trabajo establecidas con las entidades.



Foro "La planificación estratégica de la Región Capital"

En el marco de la denominada Región Capital, el pasado mes de abril, la Cámara Colombiana de la Infraestructura llevó a cabo el Foro "La Planificación Estratégica de la Región Capital y la Integración del Territorio". Este evento tuvo como propósito mostrar a los asistentes los retos político-administrativos de la integración territorial y la mejora de la movilidad de la Región.

En esta oportunidad el foro contó con la presencia de conferencistas internacionales quienes dieron a conocer casos exitosos en otras ciudades del mundo. De igual manera estuvieron presentes los asesores para la integración de Bogotá y Cundinamarca: el doctor Jaime Ortiz y la doctora Sonia Durán; así mismo expertos como: Juan Pablo Bocarejo de la Universidad de los Andes y Ricardo Montezuma de la Fundación Ciudad Humana.



5 años del convenio entre la CCI y Multiseguros Latinos Ltda.

Con éxito se ha comercializado la póliza que permite asegurar la maquinaria de los afiliados a la CCI en su valor comercial, es decir que se calcula el costo en función de la edad. Multiseguros Latinos Ltda. ha logrado que el costo sea cómodo, atraiga nuevos afiliados y mejore las condiciones de los existentes.

En la actualidad los 50 afiliados de la CCI que tienen la póliza cuentan con beneficios como: avalúos sin cargo al tomador, tasas bajas y preferenciales, y coberturas adicionales. Multiseguros Latinos Ltda. es el cuarto intermediario o productor de seguros a nivel nacional para la aseguradora Chubb de Colombia y sigue en crecimiento. Además entrega beneficios a los afiliados a la CCI a través de cualquiera de sus seccionales, así mismo ha ampliado su portafolio ofreciendo asesoría y condiciones preferenciales para los seguros de cumplimiento de contratos, vehículos pesados y livianos, seguros de vida, entre otros.

Nuevo convenio comercial para afiliados a la Cámara

MADIAUTOS

La CCI y el Concesionario Madiautos, firmaron un convenio que ofrece descuentos significativos a todos los afiliados al día, entre el 2% y el 6% por la compra de vehículos FORD en sus diferentes modelos, adicional un 10% de descuento en la compra de accesorios. Contacto: cgiraldo@infraestructura.org.co



Junta Directiva Nacional en la ciudad de Medellín

El pasado mes de mayo, la Junta Directiva hizo un recorrido por el sistema de Cable en Línea J del Metro de Medellín, donde pudieron observar el gran avance y desarrollo que esta obra ha tenido para la capital antioqueña.

Como invitado principal estuvo presente el doctor Luis Fernando Alarcón Mantilla, Gerente General de Interconexión Eléctrica ISA S.A., quien presentó el estado actual del proyecto Autopistas de la Montaña que tiene a cargo la entidad.

Esta experiencia sin antecedentes en la vida del gremio, consolida aún más la filosofía y hace relevante la trascendencia del trabajo en equipo.

Sabía Ud. Que...



¿Las estadísticas internacionales indican que en proyectos de infraestructura cuya inversión final es similar, el costo de los riesgos asumidos por el contratista, es cuatro veces mayor en contratos bajo la modalidad llave en mano, que los ejecutados por precios unitarios.?



Expertos en infraestructura visitan el principal puerto sobre el pacífico.

Buenaventura recibió la visita de los asistentes al Foro Portuario del Pacífico Colombiano realizado el mes de abril del presente año. Los visitantes fueron testigos del desarrollo y construcción de los puertos que son adelantados en la actualidad en el puerto.

El actor principal del desarrollo de obras es TC Buen S.A., afiliado a la Cámara Colombiana de la Infraestructura - CCI Occidente -. Esta empresa adelanta la adecuación y habilitación de los terrenos en donde se implantarán las instalaciones del puerto, el cual entrará a fortalecer el nodo portuario.

Esta concesión se adelanta por un término de 30 años, y fue otorgada por el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Concesiones - Inco - desde el 22 de Junio del 2007. Adicionalmente, fue declarada como Zona Franca Permanente Especial por la Dian -Dirección de Aduanas Nacionales- para lo cual se adelantará su ejecución mediante cuatro fases. La primera fase entrará a operar en noviembre de 2010 e intervendrá 20 hectáreas para patios de operación y mantenimiento, e incluye el desarrollo de un muelle de 438 metros que permitiría la atención de buques.



Diálogo entre la CCI y Emcali

La Cámara Colombiana de la Infraestructura en su seccional de Occidente generó un espacio para evaluar las acciones recientes sobre las empresas públicas de Cali, Emcali.

Durante la reunión se abordaron temas como el estado actual y futuro de intervención de la empresa, recursos actuales de Emcali, nivel de inversiones de la entidad y condiciones de la Planeación a largo plazo que se viene adelantando en la gerencia estratégica de negocio de acueducto y alcantarillado.

La CCI- Occidente expuso la importancia de la contratación de una consultoría para los diseños de las obras contratadas por Emcali, teniendo en cuenta que un buen diseño es la garantía de una buena obra y propuso estandarizar las exigencias técnicas en los procesos contractuales de Emcali, tal como lo ha hecho en temas jurídicos y financieros,

Al finalizar la reunión, EMCALI aceptó adelantar una jornada de análisis conjunto del proyecto de modificación del Estatuto de Contratación de Emcali, basado en el trabajo adelantado por Deloitte titulado "Revisión y Mejora del Proceso de Contratación y Pagos de EMCALI".



Sena y FIC abren las puertas para educación y aportes

Funcionarios del Sena en Atlántico, los Directores de Recursos Humanos y Coordinadores de Calidad de empresas constructoras afiliadas a la Seccional asistieron a una reunión el jueves 14 de mayo en las oficinas de la CCI Norte.

Dianny Parada, Directora de Relacionamiento Corporativo del Sena Regional, presentó las ofertas de capacitación que ofrece la entidad para el tercer y cuarto trimestre de este año. Por otra parte el asesor del Sena, Ingeniero Ricardo Fábregas, realizó la presentación del programa de Maestrías y Doctorados abierto por ese instituto, con base en la convocatoria N° 010-2009. Gracias a esta oportunidad las empresas que realizan la contribución parafiscal, individualmente o en grupos y según su actividad comercial, pueden postular a sus funcionarios para que reciban una beca para estudios de Postgrado.



Concesiones, la mejor opción

El pasado 20 y 21 de mayo se realizó en la Escuela de Ingeniería de Antioquia el primer seminario "Concesiones Públicas: Una Realidad Necesaria", evento que fue organizado por la SAI y El Colombiano y que contó con la participación y apoyo de importantes empresas y agremiaciones como: BIRD Antioquia, EIA, CIDICO, CCI, EAFIT, Cluster Construcción con el apoyo del proyecto de fortalecimiento empresarial Medellín mi empresa, Alcaldía de Medellín, Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, y el IDEA. El seminario tuvo dos ejes temáticos: las experiencias de concesiones que actualmente está desarrollando el país, y la exposición de modelos y experiencias extranjeras en temas de concesiones públicas. Adicionalmente, se resaltaron aspectos importantes en cuanto a las repercusiones sociales, económicas y de desarrollo de cualquier tipo de concesión, por parte de los conferencistas internacionales.

Finalmente, todos los conferencistas coincidieron en que el modelo de concesiones ha tornado a las empresas más competitivas gracias a la innovación, modernización y exigencias de calidad que han tenido que incorporar en sus procesos.

BARRANQUILLA - AV. CIRCUNVALAR. FOTO: ARCHIVO CCI



Reunión con Secretario Jurídico de la Gobernación

En el marco del convenio de concertación pactado entre la CCI Norte y la Gobernación del Atlántico, la comisión de Constructores y Proveedores de la Seccional propuso una reunión con el Secretario Jurídico de la Gobernación del Atlántico, Pedro Aragón Canchila. La oportunidad sirvió para expresarle al funcionario las observaciones del gremio sobre los pliegos de condiciones del gobierno departamental. La petición de la CCI Norte radica en que es posible unificar las exigencias de los pliegos de licitaciones para la adjudicación de contratos de obras de infraestructura que se proyectan para el Departamento.

La sesión contó con la presencia del Director de la CCI Norte, José Vengoechea; la Asistente Técnica de la Seccional, Aidée Támara; los afiliados a la CCI Norte Ricardo Rumié y Luis Guillermo Narváez; así como Rubén Panesso y Beatriz Posada, Presidente y Directora Ejecutiva Sociedad de Ingenieros del Atlántico, respectivamente.



Edificio CCI, avances del proyecto

La semana 50 de construcción del PROYECTO EDIFICIO CCI, ha iniciado con la colocación de la formaleta de la planta 8. El avance en la superestructura del edificio ha permitido que la firma CONINSA RAMONH S.A. inicie las obras de acabados. En la primera semana de junio, la firma CIVILIA S.A., iniciará las obras de instalación de las riostras metálicas, que sumarán un total 160 toneladas.

Están avanzando con éxito los contratos de redes eléctricas e hidrosanitarias; el contrato de seguridad y automatización, recientemente adjudicado a la firma DIEBOLD COLOMBIA S.A., también ha iniciado obras de adecuación.

El personal de la firma C.I. ENERGIA SOLAR S.A, a cargo de la fachada del proyecto, ingresó a la obra la última semana de mayo, cumpliendo con las fechas estipuladas en el contrato, y de acuerdo a la programación de la Gerencia.

MISIONES EMPRESARIALES



M&T Expo 2009 - Sao Paulo Brasil - Fecha: del 2 al 6 de junio de 2009

7ª Feria Internacional de Equipos para la Construcción y 5ª Feria Internacional de Equipos para la Minería, en el marco de esta feria se desarrollará el Segundo Encuentro Latinoamericano de Construcción y Minería como oportunidad única de difusión de información e intercambio de experiencias entre los profesionales y las empresas de los sectores de la Construcción y Minería. El encuentro brindará a los participantes la oportunidad de conocer las tecnologías y los procesos más avanzados del ramo, y acciones que promuevan tanto la sostenibilidad y conservación del medio ambiente como la productividad.

Mayores informes:

Carolina Giraldo al mail cgiraldo@infraestructura.org.co. También puede ingresar a: www.mtexpo.com.br

La CCI da la bienvenida a sus nuevos afiliados

CCI NACIONAL

VIADUCTOS LTDA.
CONSTRUCTOR- OBRAS CIVILES

ERNST & YOUNG LTDA.
PROVEEDOR- ASESORIAS

A. DE G. INGENIERÍA LTDA.
CONSULTOR- VÍAS FÉRREAS

VALUE AND RISK RATING S.A.
SOCIEDAD CALIFICADORA DE VALORES
PROVEEDOR- SOCIEDAD CALIFICADORA

IA UNIVERSAL S.A.
CONSULTOR- OBRAS CIVILES

HYUNDAI COLOMBIA AUTOMOTRIZ S.A.
PROVEEDOR - CAMIONES

SODEXO S.A.
PROVEEDOR- CATERING

PROMOTORA MONTECARLO DE VÍAS S.A.
CONSTRUCTOR- OBRAS CIVILES

INDUSTRIAS ASFÁLTICAS S.A.
CONSTRUCTOR- OBRAS CIVILES

HEYMOCOL LTDA.
CONSTRUCTOR- EDIFICACIONES Y OBRAS CIVILES

CONSTRUCTORA NORBERTO ODEBRECHT S.A.
CONSTRUCTOR- OBRAS CIVILES

CCI OCCIDENTE

LILIANA BONILLA OTOYA
CONSTRUCTOR- DISEÑO Y ARQUITECTURA

SIGMA INGENIERIA S.A.
PROVEEDOR- SISTEMAS INFORMACION

CCINORTE

ESTRATEGAS URBANOS S.A.
CONSULTOR- OBRAS CIVILES

VIÑAS RUSSI & CÍA LTDA.
CONSTRUCTOR- OBRAS CIVILES

J.P.G & CÍA S.A.
CONSTRUCTOR- OBRAS CIVILES

CONSTRUCTORA F.G. S.A.
CONSTRUCTOR - OBRAS CIVILES

CCANTIOQUIA

AGREGADOS GARANTIZADOS DEL NORTE
CONSTRUCTOR OBRAS CIVILES

COAMBIENTE S.A.
CONSULTOR - AMBIENTAL

Largo plazo y mercados internos: opciones ante la crisis

FUAD VELASCO JURI*
Presidente de Fiduciaria Bancolombia



Una visión crítica sobre la realidad y el futuro de la inversión en infraestructura. La posibilidad de tener apoyos internacionales y la economía local hacen parte de las soluciones.

Los mercados financieros internacionales se han desarrollado de una forma acelerada en la última década. En condiciones normales, empresas y gobiernos de todo el mundo pueden emprender grandes proyectos que requieren financiamiento importante y de largo plazo. De esta manera es posible acceder, a través de estos mercados, a miles de personas y entidades dispuestas a participar como inversionistas (acciones) o prestamistas (bonos, créditos sindicados). Sin embargo, como sucede con cualquier otro sector, los mercados financieros en algunas ocasiones atraviesan momentos positivos en los cuales hay un mayor acceso a capital y, en otras oportunidades, pasan por situaciones difíciles en las cuales este acceso es muy limitado.

Infortunadamente, hoy nos encontramos en el segundo escenario. Si analizamos las emisiones internacionales de los últimos dos años, podemos

observar que hubo trimestres como el segundo de 2007, cuando los emisores que no son grado de inversión (High Yield) colocaron cerca de USD80 billones, mientras que esta cifra solo alcanzó alrededor de los USD10 billones en el primer trimestre de 2009¹.

El anterior panorama no ha sido diferente para los emisores de mercados emergentes. Después de 2007 las emisiones de bonos y créditos sindicados fueron altas. Incluso alcanzaron una cifra cercana a los 170 billones de dólares durante el primer trimestre de 2008. Esa cifra para los dos últimos periodos osciló entre 100 y 120 billones de dólares.²

¿QUÉ PASÓ ANTES?

Para comprender mejor la situación de América Latina es importante analizar los flujos financieros privados que han entrado a la región. En 2007 entraron al continente 184 billones de dólares y en 2008, 89 billones

*Economista de la U.S Air Force Academy, es MBA en Finanzas de la universidad Maryland y actualmente es el Presidente de Fiduciaria Bancolombia, y miembro de la Junta Directiva de la CCI.



BOGOTÁ, Calle 26 Cra 30

de la divisa. Para 2009 se estima que entren tan solo 43 billones de dólares, es decir, un 23.5% de lo recibido dos años antes.³

La realidad, entonces, salta a la vista. Mientras en 2007 y la primera mitad de 2008 se vivió un momento muy positivo para que emisores de un país como Colombia accedieran a capitales internacionales, la situación actual no es la misma. Lamentablemente el sector privado del país no pudo aprovechar del todo esa “ventana” en los mercados para comprometer el financiamiento de largo plazo, requerido para una buena parte de los 55 billones de pesos que tiene presupuestado el Gobierno Colombiano en obras de infraestructura⁴. Lo anterior debido a que la estructuración de muchas de esas obras no estuvo lista para entonces. Esto nos invita a aprovechar las escasas fuentes de financiamiento disponibles actualmente y a ser mucho más creativos desde el punto de vista financiero.

PARTE DE LA SOLUCIÓN ESTÁ EN CASA

En ese sentido, cabe anotar que Colombia debe aprovechar un mercado financiero interno que se encuentra fuerte y activo, los Fondos de Capital Privado (FCP) locales especializados en infraestructura y el acceso a la banca multilateral que apoya este tipo de proyectos como parte de un plan contra -cíclico de los gobiernos para evitar que las economías se frenen demasiado.

Durante el primer trimestre de este año el sector real colocó bonos por 1.6 billones de pesos en el mercado local, lo cual es equivalente al total colocado en 2007 y al 70% de lo colocado en 2008⁵. Adicional al interés de los inversionistas institucionales en invertir en las emisiones de bonos, está el deseo de los bancos en acompañar con deuda los proyectos, y a través de sus corporaciones financieras, invertir en el “equity” de los proyectos. Así mismo, las AFPs tam-

bién pueden participar con “equity” en los proyectos de infraestructura, por medio de innovadores Fondos de Capital Privado.

En conclusión, las necesidades de financiación de largo plazo para los proyectos de infraestructura en Colombia son cuantiosas y requieren de los mercados financieros internacionales. Sin embargo, estas oportunidades comerciales se encuentran bastante restringidas, motivo por el cual debemos aprovechar al máximo el mercado local para financiar los proyectos vía “equity” y deuda de largo plazo, acompañado de recursos provenientes de la banca multilateral. Solo así seguiremos adelante con el ambicioso plan de inversiones para el desarrollo de la infraestructura del país.

1. FUENTE: THOMSON FINANCIAL Y CÁLCULOS DEL IIF
 2. FUENTE: THOMSON FINANCIAL Y CÁLCULOS DEL IIF. INCLUYE EMISIONES EN MONEDA LOCAL Y EXTRANJERA, EN LOS MERCADOS LOCALES E INTERNACIONALES.
 3. FUENTE: IIF. FLUJOS FINANCIEROS NETOS A LAS ECONOMÍAS DE LOS MERCADOS EMERGENTES.
 4. FUENTE: DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN.
 5. FUENTE: BOLSA DE VALORES DE COLOMBIA

Leasing de infraestructura: una opción de financiamiento con resultados

Por: ÓSCAR A. PARDO A.*

Consultor de Infraestructura de Leasing Bancolombia



El desarrollo de proyectos de infraestructura tiene alternativas concretas para inyección de capital.

Desde 1995 rige la ley 223 que impulsa el desarrollo de infraestructura a través del Leasing. El artículo 89 de la norma faculta a los desarrolladores de construcciones en los sectores de transporte, telecomunicación, energía, agua y saneamiento básico a que todo pago en canon de arrendamiento financiero del proyecto sea considerado como un gasto, lo que se traduce en un beneficio tributario que incentiva el desarrollo de la infraestructura del país.

El leasing de infraestructura lleva más de 10 años en operación y según cifras de Fedeleasing, las compañías financieras especializadas han colocado más de 700 mil millones de pesos en proyectos de los cinco sectores. Con esto se ha logrado demostrar que es una figura financiera aceptada, utilizada y altamente rentable si se compara con otras opciones. Sin

embargo, el financiamiento a través de este mecanismo debería ser aun mayor dada sus ventajas comparativas y el posicionamiento en el sector público debería traducirse en su uso masivo en las entidades del Estado, pues analizando las cifras en colocaciones totales, estas están en más del 70% en el sector privado.

HERRAMIENTAS DE FACILITACIÓN

Para darle un nuevo impulso al leasing de infraestructura y dadas las necesidades de desarrollar la infraestructura competitiva y social que tanto aclama el país, hemos venido adelantando una estrategia con Fedelasing que contempla los siguientes ejes:

- Flexibilizar la herramienta del leasing de infraestructura para que sea utilizada masivamente; la norma hoy exige que los contratos de

*Ingeniero Civil de la Universidad de los Andes con especialización en Urbanismo y Ordenamiento Territorial y un Master en Administración.



FOTO CORTESÍA: RICARDO MONTEZUMA, FUNDACIÓN CIUDAD HUMANA.

BOGOTÁ, Centro Internacional

leasing deben firmarse por un período no inferior a 12 años o al término de la concesión con el Estado.

- Desarrollar el leasing de infraestructura como una herramienta que fomente la logística. El transporte es un componente de la logística y es necesario por lo tanto que la norma se adapte a esta interpretación para así poder financiar todos los proyectos que la logística requiere.
- Impulsar el leasing de infraestructura social con similares beneficios al leasing de infraestructura convencional. El atraso social de las regiones es monumental, a través de figuras como el leasing de infraestructura se podrían financiar en municipios: escuelas, hospitales, cárceles y centros de bienestar social.
- Establecer del Leasing público como una herramienta financiera para las entidades del Estado en donde se fomente el leasing y el arrendamiento público como instrumentos de uso frecuente para el manejo de activos. Está demostrado en el mundo que el Estado es muy deficiente en el manejo de activos y que financieramente la mejor opción para empresas públicas no es la compra de activos sino su arrendamiento.

Con esta iniciativa que apoyan las empresas agremiadas en Fedeleasing estamos seguros que la infraestructura en Colombia tendrá un aliado firme de largo plazo.

Oportunidades y Vehículos de Inversión en Infraestructura

PEDRO NEL OSPINA* - FRANCISCO LOZANO**
Gestores Fondo de Infraestructura Colombia Ashmore



El Fondo de Infraestructura Colombia Ashmore presenta una visión positiva para generar espacios de financiación en el desarrollo de construcciones con lo que abre una nueva posibilidad para los sectores de inversión institucional.

Las necesidades de infraestructura en Colombia han sido ampliamente documentadas. No obstante el desarrollo en las diferentes áreas es muy diferente. Dentro del diagnóstico sobresale la falencia de transporte terrestre, con un muy bajo indicador de kilómetros pavimentados por habitante y el costo de transporte entre los centros industriales y los puertos, que se refleja en que sea más barato ir desde Buenaventura al Japón que a Bogotá. En otras áreas el desarrollo en los últimos años ha sido notable: en comunicaciones, por ejemplo, la mayor cobertura de redes para telefonía celular y la masificación de la conectividad a través de Internet. En la generación y distribución de energía (electricidad y gas) encontramos una historia de crecimiento dinámico y con niveles de coberturas que comienzan a cerrar las brechas de acceso a los servicios.

Dentro de las explicaciones de la divergencia en el avance de los diferentes sectores de la infraestructura sobresalen: el papel que ha jugado la participación del sector privado y la madurez institucional de los sectores que han tenido gran dinámica después que se elevara a rango constitucional la participación de los privados en ser-

vicios públicos e infraestructura.

Estos dos temas van de la mano, y el éxito para atraer inversionistas depende de la madurez institucional y el tamaño de los negocios llevados al mercado. Entre 1992 y el 2007 el sector privado acometió proyectos de inversión por \$21 mil millones de dólares en infraestructura; los sectores de energía y telecomunicaciones han sido muy exitosos en atraer grandes inversionistas estratégicos internacionales (15 mil 500 millones de dólares), mientras que en transporte y aguas los inversionistas son en su gran mayoría estratégicos locales (6 mil millones de dólares) (ver Gráfico).

BUENAS PERSPECTIVAS

Por otro lado, el país cuenta en la actualidad con un ahorro disponible sin precedente por parte de los inversionistas institucionales en especial los fondos de pensiones. La regulación financiera generó la posibilidad de estructurar vehículos para que los inversionistas institucionales participen de manera importante en empresas y proyectos donde no les era posible antes, con un agente con la capacidad y experiencia para estructurar y administrar los proyectos, bien sea en proyectos de desarrollo o en empresas existentes.

*Administrador de Empresas de la Universidad de Dayton, Ohio USA y su PHO en Economía de la Universidad de Cincinnati.

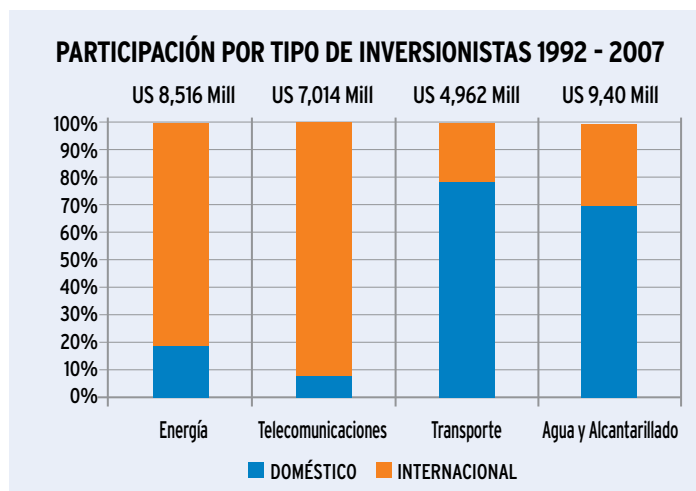
**Ingeniero Civil de la Universidad de los Andes, con amplia experiencia en proyectos de infraestructura, política y regulación.





FOTO CORTESÍA: RICARDO MONTEZUMA, FUNDACIÓN CIUDAD HUMANA.

BOGOTÁ, vista aérea del Barrio Acevedo Tejada



Hay que aprovechar esta coyuntura. Además hoy existe un portafolio de inversiones por desarrollar, o que su construcción ya está en marcha, que requieren participación del sector privado por 22 mil millones de dólares, según el Departamento Nacional de Planeación. El mensaje es contundente.

Los Fondos de Capital Privado son los vehículos adecuados para acercar el capital institucional a las oportunidades en infraestructura. El Fondo de Infraestructura Colombia Ashmore es una respuesta a las posibilidades que el desarrollo de los mercados de infraestructura, la regulación financiera, y el nivel de ahorro pensional, ofrece a los inversionistas institucionales. El Fondo de Infraestructura Colombia Ashmore es un vehículo idóneo para que los inversionistas institucionales locales tengan acceso a este sector y a su vez es un interlocutor válido ante los inversionistas estratégicos quienes buscan socios con visión de largo plazo, con las destrezas requeridas para entender y ser un socio proactivo y que cuenten con capacidad de inversión que complemente la propia.

A Colombia llegó la crisis, pero el sistema financiero estaba mejor preparado

Por: Eduardo Somensatto*
Representante en Colombia Banco Mundial

Eduardo Somensatto afirma que la infraestructura tiene la oportunidad para ser parte de las soluciones para reactivar la economía. Es necesario que los sectores público y privado aceleren los proyectos para generar empleo.

Con 20 años de experiencia dentro del Banco Mundial, el brasileño Eduardo Somensatto, es el actual representante del organismo en Colombia. Esta voz autorizada en economía le entregó a Infraestructura & Desarrollo la visión que tiene la entidad multilateral del país. Además destacó la labor del gobierno en sostener políticas que han ayudado a mejorar la confianza y el desarrollo de actividades de inversión para adelantar obras con fines sociales.

Advierte, sin embargo, que la crisis económica ha comenzado a ser sentida en el país, a pesar que el sistema financiero colombiano estaba mejor preparado que en otros casos. Agregó que las perspectivas de mejoramiento también vienen impulsando un optimismo creciente sobre el impacto menor en los bolsillos de los ciudadanos.

Somensatto es economista de la Universidad de Michigan, posee una Maestría en Economía y un Doctorado en Filosofía de la Universidad de Georgetown. Fue designado por el Banco Mundial para Colombia en agosto de 2008, luego de ser representante del ente en Ecuador y Guatemala.

*Economista de la Universidad de Michigan, con Maestría en Economía y Doctorado en Filosofía de la Universidad de Georgetown. Cuenta con más de 10 años de experiencia laboral en el Banco Mundial, donde ha ocupado diferentes cargos, entre ellos representante residente en Ecuador y Guatemala, y asesor en el Sector de Política Económica.



COLOMBIA Y LA CRISIS

I&D: ¿Cómo evalúa el comportamiento de la economía Colombiana en el marco de la crisis económica mundial?

ES: El Banco Mundial reconoce que el efecto de la crisis está afectando a los colombianos. El sistema financiero es la “correa de transmisión” de la crisis, pero en Colombia el sistema está en una posición sólida luego que enfrentó una situación similar hace 10 años. La recuperación del sector bancario se basó en el cuidado de la cartera y en minimizar los riesgos.

La crisis es notoria en la reducción de la demanda; hay caída en ventas, producción industrial y aumento del desempleo. Sin embargo hay un punto de inflexión de la caída y esperamos que finalizando este año comience la recuperación internacional. No implica que los impactos en Colombia duren un poco más.

I&D: El Banco Mundial ha elogiado las medidas del gobierno para enfrentar la crisis. ¿Son esas medidas garantía para que el sector productivo pueda pasar la crisis?



ES: Las políticas de los gobiernos en Colombia han ayudado a soportar la crisis. La política macroeconómica aseguró estabilidad y reaccionó a los desequilibrios.

En el sector financiero, el gobierno durante los últimos años ha fortalecido la regulación y vigilancia del sistema para exigir el cumplimiento de las normas, allí el Banco Mundial ha apoyado el proceso. Lo anterior hace que los otros sectores que dependen de los bancos tengan oportunidades de sobrepasar la crisis.

En este sentido el Banco Mundial, en los próximos dos meses, aprobará un préstamo para el mejoramiento de las condiciones del sistema financiero como parte del diálogo permanente con el gobierno, que incluye asistencia técnica permanente.

OBRAS PARA SALIR DE LA CRISIS

I&D: ¿Qué papel tiene el sector de la infraestructura y la inversión pública en la recuperación económica del país y la crisis?

ES: La Cartera del organismo en Colombia está dedicada a proyectos de infraestructura en un 50%. Incluye proyectos de agua potable, saneamiento básico, energía, transporte y servicios urbanos, entre otros. En el caso Colombiano es necesario que se aceleren efectivamente obras de infraestructura vial y portuaria, que son débiles para la integración del país. Además garantizan un impacto positivo en generación de empleo, que redunda en beneficios económicos y sociales.

El gobierno anunció que dentro de las políticas para afrontar la crisis está la aceleración de las obras de infraestructura que ya están preparadas. El Banco Mundial apoya esta medi-

da. De hecho, como oportunidad para los países miembros, en los próximos tres años triplicará el monto de préstamos para el desarrollo de obras.

I&D: ¿Las políticas gubernamentales y el sector privado deberían tener en cuenta la inversión en infraestructura para generar empleo?

ES: Es evidente que una economía dinámica que genere empleo tiene su base en el sector privado, con un papel determinante del gobierno y sus políticas. Allí la infraestructura cobra un valor fundamental y el gobierno colombiano así lo ha entendido.

Definitivamente la infraestructura como generador de empleo es la base para contrarrestar la crisis. Para el caso Colombiano, las políticas estatales han garantizado que los privados puedan acceder, y de hecho lo hacen, en obras de infraestructura. Hay que destacar, por ejemplo, a los fondos de pensiones que permanentemente muestran interés en participar.

El Banco Mundial ha identificado por su experiencia en otras latitudes que la construcción y mejoramiento de vías secundarias y terciarias es una opción de generar puestos de trabajo. Estos “camino vecinales” han servido para la creación de nuevas empresas especializadas que dan oportunidades a muchas personas de ser productivas.

I&D: En los elementos estratégicos de la Alianza con Colombia 2008-2010 entre el país y el Banco Mundial, ¿dónde está ubicado en importancia el desarrollo de infraestructura?

ES: Además de los intereses ya expuestos, el Banco Mundial ha hecho un trabajo preparatorio para la inversión de obras de gran importancia para el país. Un ejemplo es “La Ruta del Sol”, que va a ser desarrollada en fases, y cuenta con la coparticipación de los sectores público y privado. Otro ejemplo del interés del Banco es la financiación de Sistemas de Transporte Masivo en 6 ciudades del país,

que recibirán un préstamo adicional de 300 millones de dólares para continuar con su implementación.

Por su puesto el organismo multilateral viene negociando empréstitos para inversiones en disposición de desechos sólidos, construcción y mejoramiento de redes de agua potable, saneamiento básico, y el desarrollo de vías y puertos. El Banco ha identificado que deben unirse los esfuerzos de los sectores privado y público para el beneficio de los ciudadanos.

COLOMBIA HACE BUENOS NEGOCIOS

I&D: ¿El Banco Mundial cree que la firma del TLC con Estados Unidos es una política acertada para la economía de Colombia?

ES: Siendo un organismo multilateral con 186 países asociados, el Banco Mundial cree que la integración a la economía internacional hace más rápidos el crecimiento interno y la reducción de la pobreza.

Creemos que existen mecanismos importantes que deben ser fortalecidos en comercio internacional, y más cuando establecer lazos es más difícil en tiempo de crisis.

Para el caso de los acuerdos bilaterales el organismo entiende que son herramientas eficaces positivas para la estructura económica y los enlaces comerciales. Tratados como el Nafta (Tratado de Libre Comercio de América del Norte, por sus siglas en inglés), han comprobado que son útiles.

En este tipo de tratados los pronósticos son muy pesimistas, pero la realidad demostró que se generó dinamismo económico con nuevas actividades inesperadas. Por mi experiencia en Centroamérica, donde participé de las discusiones, un TLC configura una agenda de competitividad para las dos partes, que beneficia a cada país en su relación con terceros. No solo se traduce en la reducción de barreras, sino en la seguridad jurídica y logística (puertos, operaciones aduaneras, sistemas de transporte, fitosanitarios, etc.).



I&D: A juicio del Banco Mundial ¿Cuáles son las condiciones para que la inversión en los mercados globales de la economía colombiana sea exitosa?

ES: El éxito de la economía en Colombia se demuestra con cifras. El país ha logrado atraer la inversión extranjera de una manera efectiva como resultado de las medidas adoptadas.

El Banco Mundial hace un seguimiento a los países en su desarrollo económico a través de los índices de *Doing Business*. Con base en indicadores se establecen los cambios año tras año. En los dos últimos periodos Colombia ha sido ubicada dentro de los 10 países que más han mejorado las políticas y requisitos para hacer negocios. Esta herramienta les permite a los inversionistas la posibilidad de evaluar dónde entrar con su capital teniendo la certeza que va a ser productivo.

Un llamado de atención para los colombianos es que la posibilidad de tener éxito en los negocios no está sólo en el extranjero. Al contrario, el país cuenta con una potencialidad enorme en su propio mercado interno que, explotado de la manera correcta, puede abrir una infinidad de posibilidades económicas.

Compras más rápidas, transparentes y económicas

Las cifras demuestran que la opción de utilizar el e-marketplace de la construcción y la infraestructura en Colombia es un excelente negocio para compradores y proveedores.

El gremio de la construcción y la infraestructura en Colombia ha reconocido a Iconstruye como solución tecnológica para su gestión de abastecimiento.

Esta comunidad virtual de negocios para el sector inició su operación comercial a principios del 2008 hoy día se consolida como el medio más eficiente para que las empresas constructoras puedan desarrollar electrónicamente y de manera colaborativa los ciclos de negociación, contratación, entregas y pagos de la cadena de abastecimiento. Esto, gracias a que su Sistema de Gestión de Compras incluye los módulos de: Programación y Pedidos, Compras, Recepciones, Almacén, Facturación y Pagos, y para que los proveedores puedan desarrollar en línea su proceso de venta. Esto, gracias a que el Sistema de Gestión de Ventas cuenta con herramientas para desarrollar el levantamiento de información de mercado, detectar oportunidades de negocio, realizar ofertas, vender, dar seguimiento al despacho de productos y mantenerse informado sobre las condiciones de pago de estos.

Este sencillo proceso cuenta con la transparencia que gracias a la plataforma tecnológica permite seguir en línea todos los procesos de abastecimiento para el comprador y de venta de insumos para el proveedor. La muestra de confianza de los clientes es reflejada por las cerca de 28 mil órdenes de compra que se han generado a través de Iconstruye desde Enero de 2008.

NEGOCIO EN CRECIMIENTO

Iconstruye Colombia inició operaciones en el 2008 con una comunidad de negocios modesta de 2 empresas compradoras y 6 empresas proveedoras, que registraban transacciones mensuales por \$400 millones de pesos en 13 obras. Hoy en día se ha consolidado como el e-marketplace exclusivo del sector de la construcción y ya cuenta con una cartera de clientes de más de 80 empresas que transan mensualmente un promedio de \$10.500 millones de pesos mensuales.

En los primeros 16 meses de operación se han gestionado compras para 326 proyectos, por un monto total de \$75.531.079.909 millones de pesos, la página de Internet registra visitas de más de 7.500 usuarios mensuales y se tiene proyectado que durante 2009 se registren transacciones por 192.000 millones de pesos.

Los más de 450.000 productos, ofrecidos por la variedad de calificados proveedores, muestran un amplio portafolio de opciones atractivas para los constructores. Además, el creciente nivel de órdenes de compra realizadas a través de Iconstruye (iniciando con 156 órdenes en enero del 2008 y cerrando el 2008 con 3200 OC mensuales) anuncia que el crecimiento de la comunidad de negocios continuará satisfactoriamente en el 2009.

LAS CIFRAS DEL NEGOCIO HABLAN POR SÍ SOLAS:

Crecimiento montos totales comprados - 2.956%



- Crecimiento de obras activas – 909%
- Crecimiento de pedidos de materiales – 966%
- Crecimiento de órdenes de compras – 1186%
- Crecimiento de comunidad de proveedores – 986%

GANAN LOS VENDEDORES Y LOS COMPRADORES

Los compradores a través de la plataforma revelaron que los beneficios para sus empresas no solamente son en la economía, sino también en imagen y servicio. Según la investigación el 52% de los clientes señaló que se produjeron bajas en los costos administrativos gracias al uso de Iconstruye. Además, en el 88% de los casos de constructores se alcanzó un aumento muy alto en la productividad del proceso de adquisiciones y un 96% encontró aumento en su control. Adicional, el proceso hizo que el tiempo en el ciclo de abastecimiento fuera reducido en un 80% de las empresas consultadas sobre los beneficios del Marketplace.

Las ventajas para los proveedores también son visibles en los resultados de la encuesta. La imagen de la empresa, revela el estudio, tuvo impactos positivos en un 67% de los vendedores y un aumento del 42% en la cartera de clientes. Para quienes ofrecen sus productos, la plataforma generó en un 52% de los casos efectos de mejoría en la transparencia y control de las ventas. En este sector también hay manifestaciones de disminución de tiempo y costo administrativo en el proceso de órdenes de compra.

Según una encuesta del Boston Consulting Group, los 4 incentivos principales para utilizar un Marketplace como el caso de Iconstruye son para los compradores: Reducir los costos de transacción, tiempos de procesamiento e inventarios; lo mismo que la posibilidad de encontrar nuevos proveedores. En el caso de los proveedores los 4 puntos son: reducción de los costos de transacción y tiempos de procesamiento, encontrar nuevos clientes y servir mejor a existentes.

Hoy Iconstruye Colombia es una realidad, por lo cual invitamos a todos los afiliados a de la Cámara Colombiana de la Infraestructura a ser participes de esta comunidad de negocios.

Más que un Metro para Bogotá: Complementar la movilidad.

Por: **Ricardo Montezuma**
Director Fundación Ciudad Humana

Bogotá está en un momento en el que las decisiones marcarán, para bien o para mal, su futuro. Construir una primera línea de Metro que se adapte a las necesidades cambiantes de la región es complejo por su relación con las mutaciones sociales, técnicas, económicas, políticas, espaciales, urbanísticas y tecnológicas de los últimos años.

Las transformaciones están acordes con la transición del término transporte al concepto de movilidad, que ubica en primer plano al ser humano, la ciudad y la sustentabilidad. Las urbes están obligadas a reinventar el Metro y adaptarlo al siglo XXI. Dichos retos no son valorados por los planeadores de transporte que siguen incrementando la velocidad y capacidad de los sistemas. Lo anterior es paradójico cuando el transporte masivo está perdiendo usuarios por el incremento de autos y motocicletas como opción personal.

Las ciudades y los ciudadanos están cambiando las maneras de transportarse, relacionarse y apropiarse de los medios masivos de desplazamiento. Por lo anterior, los sistemas deben adaptarse o reinventarse. En consecuencia la inserción de sistemas de movilidad y la creación de polos multifuncionales de intercambio modal, comercial y social, son una verdadera exigencia.

Los requerimientos clásicos que se le hacen a un Metro (capacidad, velocidad, potencia, fluidez y seguridad) han evolucionado. El Metro debe ajustarse a las necesidades de las urbes de hoy, y debe hacerse para mucho más que mover gente. Ejemplo de ello son los sistemas en ciudades como París, Barcelona, Londres, Ámsterdam y Karlsruhe.

Entonces el Metro del siglo XXI

debe tener en cuenta las necesidades y expectativas la vida económica, social, cultural (peatones, ciclistas, automovilistas, motociclistas, discapacitados, usuarios de transporte público, etc); así como las oportunidades de valorización y progreso de la ciudad y sus habitantes.

DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES PARA BOGOTÁ D.C.

El reto para la capital es alejarse de la visión del Metro como máquina de flujos (oferta - demanda). Debe ser complementario e integral a los otros sistemas masivos, articulador del desarrollo urbanístico, y creador de los centros de relaciones comerciales y sociales. En este caso debe identificar su papel dentro del Sistema Integrado de Transporte Público -Sitp-, que incluye la creación de un tren de cercanías y el Transmilenio, que cuenta con 100 km de red troncal y cerca de 2 millones de viajes. Por lo anterior la definición de una línea de Metro plantea retos conceptuales y decisiones políticas que van más allá de los argumentos técnicos. El último Metro estructurado en Bogotá, se hizo durante el gobierno de Enrique Peñalosa. La línea propuesta alcanzaba aproximadamente unos 30 kms y una inversión de 3 mil millones de dólares.

El desarrollo del Metro no puede sólo satisfacer las necesidades de desplazamientos del corredor más

Ricardo Montezuma. Arquitecto de la Universidad Piloto de Colombia. Especialista en Urbanismo y Ordenamiento de la Escuela Nacional de Puentes y Caminos en París, de la cual ha sido profesor. Investigador asociado del Laboratorio Teoría de Mutaciones Urbanas (París) y docente invitado del Instituto Francés de Urbanismo y de otras universidades en Colombia, Francia, España, Italia y Estados Unidos.





BARCELONA - ESPAÑA, Metro.

cargado como la Avenida Caracas. Los aportes de la consultoría de estructuración de la obra deberían ser: proyectar, modelar y evaluar, de manera imparcial, los escenarios dentro del SITP como centro de la movilidad del futuro. En la anterior consideración existen dos niveles de definición: la escala urbana general y la visión sectorial del transporte público.

Con respecto al primero deberían existir orientaciones precisas de la relación del transporte con el urbanismo y ordenamiento territorial. Los vacíos del tema pretenden ser subsanados con la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial -POT-.

Una línea de Metro puede cumplir funciones dentro del futuro SITP y en relación con el actual sistema. En este sentido podría 1) sustituir o remplazar a TM; 2) redundar en paralelo a TM., a lo largo de un corredor existente; y 3) mejorar la movilidad masiva sobre un corredor aún no servido por TM.

Más allá de lo técnico, el reto está en la decisión política óptima teniendo en cuenta los intereses partidistas que hay detrás de cada alternativa. La primera, que es la más probable si la ciudadanía no se pronuncia, borraría los logros alcanzados. De esta manera construir un Metro tendría un rédito político con consecuencias funestas para las finanzas de la ciudad y sus beneficios no superarían a los del sistema actual.

La segunda opción parece la más

“salomónica” ya que no destruye lo alcanzado, sino que aparentemente ampliaría la oferta sobre un corredor supuestamente saturado.

Por último, la opción más sólida y responsable sería la que vaya más allá de lo alcanzado. En otras palabras, que mejore lo logrado y se convierta en una ficha fundamental del SITP, sin borrar o duplicar esfuerzos. De hecho ampliaría la oferta de transporte masivo a otros sectores que lo requieren.

RECOMENDACIONES: MÁS QUE UN METRO PARA BOGOTÁ.

Esperemos que muchas horas de trabajo e innumerables textos sobre el Metro se realicen antes de que la administración concrete su realización. Sobre el tema nadie tiene la verdad revelada, ya que las ciudades y sus sistemas de transporte masivo están en constante transformación. Así que es indispensable una amplia reflexión para lograr que Bogotá, más que un metro, consolide mejores condiciones de calidad de vida urbana para que promuevan el uso del transporte público en todas las modalidades y que puedan interactuar dentro una estructura político-técnica y administrativa de gestión.

Para avanzar en el logro de todo lo anterior queremos resaltar cinco aspectos sobre los cuales podemos, desde ahora, comenzar un Diálogo Ciudadano.

1. Articular proyectos de transporte público dentro del POT, PMM y SITP.

Las infraestructuras de transporte deben tener una visión urbana global de planeación y ordenamiento, en donde sea definido su papel socioeconómico y espacial. Además, deben estar previstos todos los medios suplementarios necesarios para alcanzar sus objetivos.

La construcción de un nuevo sistema de transporte público debería tener en cuenta el POT, el Plan maestro de movilidad -SITP- y los logros alcanzados en transporte masivo. Así un sistema férreo debe convertirse en la base para organizar el espacio urbano social y comercial.

Es necesario tener claro qué tipo de ordenamiento urbano se desea inducir y qué ciudad se quiere modelar. La infraestructura de transporte puede ser un instrumento para la transformación urbana, pero no puede ser considerado como una máquina que opera y tiene consecuencias positivas per se.

2. Atacar los problemas y desafíos estructurales de la movilidad.

El concepto de movilidad se mal interpreta como sinónimo de transporte. Por definición, la movilidad pone en el centro de la reflexión al ser humano por encima de los vehículos y la infraestructura. En términos estrictos sus problemas más graves son de orden social.

Adicionalmente, las dimensiones ambiental, económica, urbanística y política plantean desafíos como frenar la destrucción de los ecosistemas, disminuir la improductividad, limitar la expansión de las ciudades y evitar que las problemáticas hagan ingobernable la ciudad.

Es indispensable entender que los retos de la movilidad no se reducen a la congestión. Sin embargo, es citada como una de las problemáticas de las ciudades latinoamericanas y es necesario abordarla desde lo estructural y lo coyuntural.

a. Congestión

Estructuralmente la congestión debe ser entendida como una manifestación espacial, funcional y temporal de problemas urbanísticos como el crecimiento en las zonas periféricas de bajas densidades; con pocos equipamientos, servicios y usos mixtos, de difícil acceso. Además hay que contar con la consolidación del auto como principal forma de movilidad.

Coyunturalmente la congestión está relacionada con la reducción de la velocidad de circulación, el incremento del tiempo de viaje, consumo de combustibles, costos del transporte; el deterioro de la vida urbana, la deficiente infraestructura y los malos hábitos de los conductores. En cada ciudad de América Latina dicha disfunción toma un nombre distinto: embotellamiento, cola, trancón, taco o congestiónamiento.

b. Desigualdad

Desde la perspectiva general, los problemas de la movilidad están relacionados con la inequidad, la segregación social y la exclusión de la población. De hecho, hay personas que no tienen acceso al transporte público por razones espaciales, económicas o de infraestructura. Debe entenderse el problema desde una perspectiva que involucre la movilidad residencial y cotidiana en relación con el lugar de vivienda, lugar de trabajo, motivos de desplazamiento y lugares transitados.

En este contexto, las decisiones de los gobernantes son fundamenta-

les para reorientar el destino de las ciudades y su movilidad. Deben estar por encima de las manipulaciones partidistas y ajenas a los intereses de los lobbys –pro automóvil o mega infraestructuras de ingeniería vial-. Solamente la voluntad política para defender el interés general sobre el particular y lo público sobre lo privado, puede lograr acciones acertadas para mitigar los problemas expresados por los ciudadanos y los detectados por los técnicos. Las acciones en materia de movilidad deben buscar resolver las necesidades básicas e inmediatas de la gente, e incluso sorprenderla con iniciativas innovadoras que mejoren la calidad de vida y logren ponerla a soñar con lo que como ciudadanos pueden hacer en y por la ciudad.

3. Renovar y mejorar la imagen y calidad del transporte masivo

La representación del imaginario de la población es una variable importante en los cambios de la ciudad y la movilidad. La imagen es importante para una sociedad periférica, cuasi dependiente económica y culturalmente de las referencias del extranjero. Esto explica en parte algunos de los cambios ocurridos en las ciudades y en la sociedad colombiana.

A este propósito, la profesora Silvia Arango comenta cómo cambiamos de un modelo sin haber consolidado el anterior: “Un buen ejemplo es el ferrocarril. El tren llega y por él se realizaron esfuerzos considerables, grandes proyectos e importantes inversiones de los presupuestos, no obstante, el país no logró organizar una red elemental de vías férreas cuando el avión hizo su aparición, sin obviar que este último es más eficaz como medio de transporte para nuestra geografía. De tal forma, se acepta con entusiasmo el nuevo encuentro, dejando de lado los sueños construidos alrededor del ferrocarril.” (S. Arango, 1979).

Si en Bogotá ocurriera lo mismo que con el tren en el país, se configuraría un grave y costoso error al abandonar un inconcluso modo de

transporte masivo reemplazándolo por una nueva infraestructura.

Independientemente de las decisiones que tome la ciudad sobre los sistemas de transporte, será indispensable renovar y mejorar la calidad e imagen del actual. Sería muy útil para su preservación y futuro introducir un salto cualitativo y cuantitativo en términos de hardware (vehículos, estaciones, portales, etc.), y de software (operación, información, atención al usuario etc.). El reto final está en lograr que el cambio no afecte el bolsillo de los usuarios.

4. Aprender, comprender y adaptar para el transporte masivo del Siglo XXI.

Aprender de las experiencias de otros países es un buen punto de partida, sean exitosas o no. Es preciso tener en cuenta que las prácticas internacionales no causan los mismos efectos en sitios diferentes. Lo importante es analizarlas y comprenderlas para desarrollar modelos propios que se ajusten a las necesidades reales.

El desarrollo de conceptos depende de las condiciones socioeconómicas, demográficas y espaciales de las urbes. En este sentido es muy probable que los conceptos innovadores para el transporte masivo para Latinoamérica sea menor en ciudades como Bogotá y Curitiba, que han generado grandes avances en los últimos años. Hoy se dispone de toda la tecnología para realizar dicha innovación. La inclusión y el desarrollo del componente blando –software– son fundamentales para garantizar la implementación y operación de cualquier sistema.

Es muy difícil que las adaptaciones sean exitosas con sólo el hardware. Esto es un riesgo que las ciudades no deberían correr, pues el uso de la tecnología de la información y la comunicación juega un papel predominante en los proyectos de transporte. Lo que hace realmente inteligente a la movilidad es el uso de la tecnología blanda que cada día tiende a facilitar más la movilización de los ciudadanos. Al final, la revolución no se da



FOTO CORTESÍA RICARDO WOLFFE ZUMBA, FUNDACIÓN CIUDAD HUMANA.

PARÍS - FRANCIA, Metro.

en estos inicios del siglo XXI por el desarrollo de vehículos voladores como lo imaginaron los visionarios del siglo pasado. Las innovaciones están viniendo, y con fuerza, de los sistemas informáticos y de comunicación. Las anteriores reflexiones tienen que ver con el futuro del transporte masivo. En este sentido se relacionan varios conceptos definidos para el Metro en una ciudad como París: *“La masa” debe ser concebida como una oportunidad, no como un problema; El desarrollo de la línea debería comenzar en los polos de intercambio modal; El Metro pensado como plataforma de servicios; el desarrollo sustentable como palanca de apoyo para el metro; y el sistema como incubadora de un modelo económico de co-concepción que dinamice la creación de valor compartido y abra nuevas perspectivas de financiamiento.*

Estos puntos proponen una visión dinámica que presenta al Metro como un modo de transporte, y como escenario multidimensional diseñado para la realización de actividades que van más allá del desplazamiento

cotidiano. Esto permite que la idea trascienda asociada exclusivamente a la infraestructura y, a su vez, privilegia el desarrollo de un proyecto de tipo urbano integrado y adaptado a los requerimientos de la ciudad y los ciudadanos. Por lo anterior es importante recordar que el transporte es un indicador de la dinámica urbana (competitividad), pues revela las condiciones de vida y de desarrollo socioeconómico y político de la población.

5. Contribuir a la construcción de ciudad y ciudadanía a partir de la movilidad.

El Metro debe responder a algo más que al origen y destino de los desplazamientos. En este sentido es prioritario establecer un equilibrio distrital y metropolitano para contrarrestar las causas estructurales de la disfunción de la capital, reducir las desigualdades y proteger el medio ambiente. Todo sin olvidar la necesidad de disminuir la dificultad de acceso, la falta de servicio y la elevada inversión en transporte (tiempo y dinero) de las clases populares.

La movilidad no es un tema po-

lítico y técnico. Debe hacerse una construcción social de la misma. Por eso es indispensable involucrar a la ciudadanía y a los actores de la movilidad, para que desde la política pública ayuden a reducir la inequidad y la inmovilidad. Para lograrlo hay que pensar la ciudad desde lo estructural, que permita reflexionar sobre la posibilidad de (re)crear y armonizar diversos tipos de ciudad. En este sentido las intervenciones que buscan mejorar los desplazamientos cotidianos de los ciudadanos son la oportunidad para mejorar las urbes, más que un deber de los gobernantes de turno para resolver un problema.

Un Metro contemporáneo para Bogotá debe tener en cuenta las necesidades y expectativas de los animadores de la vida económica, social, cultural y todos los actores de la movilidad. Es indispensable un Diálogo Ciudadano para lograr un acuerdo conceptual, porque a partir de éste se puede aportar a la construcción de un nuevo tipo de ciudad y de ciudadanía: la del siglo XXI.

EVOLUCIÓN DE LA RELACIÓN METRO Y CIUDAD: UN SIGLO DE APRENDIZAJES

La capital está en un momento histórico en el que las decisiones de hoy marcarán, para bien o para mal, su futuro por varias generaciones.

1. Generación higienista: Primeros Metros

- Respuesta al caos y negación de la ciudad insalubre.
- Hasta los años veinte se construyeron una docena de Metros en las ciudades industrializadas como Londres, París y Nueva York.
- Fueron aislados de la ciudad y tomaron el subsuelo para expandirse.
- Los sistemas férreos urbanos se enmarcaron en una visión higienista que se oponía a una urbe caracterizada por la insalubridad.

2. Generación modernista: La ciudad, "una máquina para vivir"

- Entre los años treinta y cincuenta, la relación de los medios masivos de transporte se enmarcó en los postulados funcionalistas del movimiento moderno en arquitectura y urbanismo.
- La modernidad se centró en el desarrollo de la infraestructura vial. Los sistemas férreos urbanos representaban la ciudad tradicional e iban en contravía del imaginario de modernidad representado por el automóvil.
- La modernidad preconizaba la desaparición de los sistemas colectivos, que no estaban acordes con los valores y principios de la ciudad vista como máquina en la que debía vivir el hombre moderno.

3. Generación tecnicista: la ciudad como lugar de origen y destino de viajes

- La crisis energética, la congestión y contaminación causada por los autos y el crecimiento de ciudades empujaron la construcción de muchos metros, entre los años sesenta y ochenta.
- Fueron hechos los sistemas masivos de las más grandes ciudades de América latina y Asia que fueron conceptualizados, diseñados y construidos desde una perspectiva ingenieril, para responder las demandas de origen y destino de los habitantes.

4. Generación estructuralista: Un Metro para reestructurar la ciudad contemporánea

- En las dos últimas décadas ha surgido la construcción de Metros ligeros o livianos, a nivel de superficie y con pocas características similares a las de sus antecesores.
- Están caracterizados por que sus trazados incluyen diseños urbanos y paisajísticos elaborados y que enmarcan el tranvía en una lógica de recuperación urbanística.

Oportunidades para la consultoría de ingeniería



Por: Ing. Guillermo Balcázar Niño*
Presidente Junta Directiva CCI

Consideraciones del sector establecen líneas de mejoramiento de la imagen del gremio y la calidad de las obras

Es indispensable la participación activa de la Consultoría en el desarrollo de la infraestructura necesaria para el mejoramiento de la competitividad del país. Esa fue la principal conclusión del Seminario Internacional de la Federación Internacional de Consultores en Ingeniería –FIDIC-; la Federación Panamericana de Consultores - FEPAC - y la Asociación Brasileira de Consultores de Ingeniería - Abce-, realizado en San Pablo, Brasil, el pasado mes de mayo.

Los líderes mundiales de la Ingeniería de Consulta invitaron a la CCI para que participara en la búsqueda de una visión global de los riesgos y oportunidades que enfrenta el sector en plena crisis financiera mundial, en su calidad de integrante de la FEPAC.

RIESGOS

Ante la desaceleración de la economía, las opiniones están divididas. Países como Brasil consideran estar en una posición privilegiada para enfrentarla, por la disponibilidad de reservas internacionales -cerca-

a las 200 mil millones de dólares-, la autosuficiencia petrolera, las grandes inversiones en proyectos de energías renovables y alternativas, además de tener en marcha obras de infraestructura (PAC 2007 - 2013) por 320 mil millones de dólares, sumadas a otras inversiones en desarrollos urbanos en las 12 ciudades comprometidas con la Copa Mundo de Fútbol 2014, y un ambicioso proyecto gubernamental para la construcción de un millón de viviendas.

En México el panorama no es tan optimista. Las previsiones indican que no crecerán las inversiones en infraestructura energética sobre la cual se concentra la contratación en consultoría, de manera que la única alternativa es lograr que se concreten los proyectos del Plan Nacional de Infraestructura. La realidad demuestra que hay más anuncios gubernamentales que proyectos con un adecuado nivel de estudios y diseños. Para superar este escollo sin caer en el error de contratar indiscriminadamente diseño y construcción, México

*Egresado de la Escuela Colombiana de Ingenieros, con especialización en Diseño y Mantenimiento de Vías. Tiene más de 30 años de experiencia en su labor profesional, actualmente se desempeña como Gerente de la Firma de Consultoría INARE LTDA.



Seminario Internacional de consultoría FIDIC- FEPAC - ABCE, en el Hotel Renaissance, Sao Paulo, Brasil

expidió una legislación para la asignación directa en estudios y diseños hasta por el 4% del valor de las obras. Esta disposición es complementaria a la legislación denominada de “propuestas no solicitadas”, similar al reciente decreto de “Iniciativa Privada” expedido por el Gobierno Colombiano.

Escenarios similares viven los restantes 12 países de centro y sur América que conforman la FEPAC, donde hay más anuncios que proyectos. Sin embargo esta realidad es muy distante a la presentada por España, que en años recientes disfrutó de una holgada condición y hoy enfrenta un dramático panorama que amenaza la subsistencia de las firmas de consultoría por el aplazamiento o paralización de proyectos públicos y privados, además de una generalizada situación de mora en los pagos.

En el resto del mundo la situación de crisis en la consultoría es similar a la española, conforme el reporte presentado por la FIDIC.

OPORTUNIDADES

La desaceleración y la recesión han llevado, a que los gobiernos anuncien la ejecución de inversiones en infraestructura para la búsqueda de la reactivación económica. Esta es la gran oportunidad para la consultoría, de mostrar eficacia en enfrentar los retos y garantizar el éxito de los proyectos que se emprendan, mejorando sus procesos, fortaleciéndose técnicamente y afianzando las alianzas que le permitan responder con la calidad que se requiere.

El sector debe estar preparado para que esta oportu-



Miembros del FIDIC- FEPAC - ABCE, durante el evento realizado en el mes de mayo en Sao Paulo, Brasil.

nidad permita alianzas productivas, transferencia de tecnología, desarrollos e investigación de nuevos procesos y soluciones, conservando en lo posible la propiedad y experiencia de nuestras firmas.

No hay duda que veremos muchas empresas extranjeras incursionando en el mercado colombiano, como ya lo hicieron en Chile. En años recientes capitales extranjeros adquirieron un gran número de empresas de ingeniería local, y hoy operan para el resto de sur América.

EL RETO

Para lograr los niveles de excelencia que demanda el desarrollo de obras públicas de infraestructura es necesaria una revisión al interior de nuestras firmas, teniendo en cuenta los cuestionamientos que con frecuencia han sido presentados por la calidad de los estudios y diseños.

Este no es un problema aislado de la consultoría colombiana, por el contrario la experiencia mundial presentada por la FIDIC, planteó en términos muy precisos un debate:

“Todas las partes involucradas en el desarrollo de proyectos a nivel mundial, han detectado que la calidad de las infraestructuras, o mejor

dicho su deterioro es sumamente preocupante.”

¿POR QUÉ HA VENIDO DETERIORÁNDOSE LA CALIDAD?

La FIDIC no duda en afirmar que la calidad de los diseños ha disminuido como resultado de la contratación de servicios de consultoría como si fueran mercancías. Señala además que algunos organismos multilaterales aún conservan en sus criterios de evaluación la selección al menor precio, desconociendo que la escogencia del consultor es una de las decisiones más importantes del propietario para garantizar el éxito del proyecto.

Con referencias concretas la FIDIC señaló fracasos en proyectos recientes contratados al menor precio. Un estudio realizado en Europa demostró de qué manera inversiones en consultoría inferiores al 4% del valor de la construcción, eleva el valor final por adiciones y modificaciones del proyecto hasta en un 40%, y si a esto se adicionan sobre costos en el mantenimiento a 25 años, el resultado final es que el proyecto termina costando el doble. Por el contrario, a medida que aumenta el monto de la inversión en un adecuado nivel de estudios, diseños y supervisión (in-

terventoría) entre un 10% y 12% del costo de la construcción-, disminuye drásticamente el valor final por adiciones y modificaciones del proyecto, y disponer del proyecto operando en el deseado nivel de servicio por 25 años, no sobrepasa el 40% del presupuesto de construcción.

Para lograr que los clientes, gobiernos y entidades entiendan la rentabilidad de invertir en consultoría contratada por calidad y no por precio, la FIDIC dispone de modelos de selección y de contratos que ya son adoptados por la banca multilateral. Dichos organismos manifestaban su preocupación frente a la deserción cada vez más notable de las empresas líderes de la consultoría mundial, que estaban renuentes a participar en procesos de selección por precio.

Finalmente durante el seminario de San Pablo se propuso comprometer a todos los intervinientes en los procesos de desarrollo de infraestructura con un comportamiento ético que resulte claramente visible y haga la diferencia. Solo así el cliente entenderá que el Consultor es su asesor de confianza, comprometido en el éxito del proyecto.

Avances en los mecanismos de concertación entre contratistas y entidades

Gracias a la intervención de la CCI es posible que organismos estatales y la empresa privada puedan mejorar las condiciones contractuales para el desarrollo de obras.

El momento de incertidumbre que atraviesa la ingeniería de consulta en el país ha hecho reflexionar a los expertos sobre los ajustes que deben ser realizados en materia de contratación. Casi un año después de la entrada en vigencia del decreto reglamentario 2474 de 2008, el cual contiene un capítulo importante sobre la regulación de los concursos de méritos, la CCI considera oportuno evaluar tanto los desatinos como los aciertos de las entidades en lo referente a la interpretación del mismo, y su incidencia en la ejecución de los presupuestos estatales.

Con el fallido Decreto 066 de enero de 2008, fue evidente la improvisación del estado en cuanto a la conciliación y adaptación de las nuevas reglas a las políticas contractuales de las entidades. Lo anterior ocasionó dilatación en la contratación de proyectos, arrojando como resultado ejecuciones presupuestales notablemente disminuidas o afanes en la adjudicación de contratos.

Uno de los principales referentes de contratación en el distrito es el Instituto de Desarrollo Urbano, IDU, no fue



Francisco Suárez, Vicepresidente CCI;
Juan Martín Caicedo Ferrer, Presidente Ejecutivo CCI;
Lilián Pardo, Directora del IDU;
durante la mesa de trabajo CCI - IDU

ajeno a esta situación. Considerando que a septiembre su ejecución presupuestal no ascendiera ni al 12%, el 30 de diciembre de 2008 se adjudicaron 53 mil millones de pesos en seis contratos de interventoría para las obras de los denominados Distritos de Conservación, para una ejecución final, en materia de movilidad, del 95% del presupuesto inicialmente establecido.

El gremio no contó con las falencias en la interpretación de algunos aspectos de la ley y del decreto, que se han venido reflejando substancialmente en la elaboración de los pliegos de condiciones, incluyendo requisitos imposibles de cumplir, incompatibles o absurdos, sucintado a que los contratos se adjudiquen a firmas que, en algunos casos, no están en capacidad de ejecutarlos.

CONCERTACIÓN PARA LA ADECUADA CONTRATACIÓN

Los inconvenientes son el resultado tanto de la premura con la que las entidades comprometen parte del presupuesto, como del desconocimiento de la reglamentación. No es posible responsabilizar completamente a la nueva ley, ni a sus decretos reglamentarios.



Los cambios son necesarios en los pliegos de condiciones, es importante evitar los requisitos habilitantes como por ejemplo en los cuales se privilegia la experiencia valorada en términos de facturación o en la que se excluyen experiencias similares no adquiridas en la región objeto del proyecto a contratar; profesionales como los residentes con doctorado, indicadores financieros ajenos a la realidad de las empresas de consultoría locales, factores de desempate que inducen a malas prácticas, entre otros.

Los mecanismos de concertación para la contratación iniciados en el año 2005 han permitido que las entidades con las que hay diálogo abierto puedan corregir y mejorar requisitos de los pliegos de condiciones, de tal manera que se propenda por las buenas prácticas contractuales.

Para buscar soluciones fueron realizadas varias sesiones de la mesa de trabajo con el IDU, en las cuales se debatieron temas de fondo como los procesos de elaboración de estudios y diseños, la modalidad de contratos que incluyen estudios, diseños y construcción y en general los procesos de interventoría. Como resultado las partes llegaron a la conclusión de tomar decisiones en algunos de los aspectos más críticos.

Gran parte de las preocupaciones se centraba en el concurso de méritos. Fueron abordados aspectos como el tipo de propuesta -simplificada o con metodología-, experiencia de la firma, del personal; los criterios de desempate, la forma de pago, la dedicación de personal y la evaluación de las hojas de vida. Todo lo anterior hizo parte de las discusiones y posteriormente de los acuerdos.

Varias decisiones positivas se pueden rescatar de las largas deliberaciones, en las cuales se contó siempre con la

Infraestructura & DESARROLLO

¡Suscríbese ya!

Ahora podrá suscribirse a la Revista **Infraestructura & Desarrollo** que contiene amplia información del sector en temas: gremiales, técnicos, jurídicos, económicos, internacionales y de la actualidad nacional.

[**Aproveche esta promoción**]

1 año	6 ediciones	\$ 55.000 + IVA
2 años	12 ediciones	\$ 85.000 + IVA



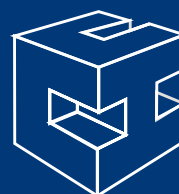
[**Contáctenos**]

Cámara Colombiana de la Infraestructura, CCI
PBX: 2364747 Cel: 315 3900270

revista@infraestructura.org.co

También puede suscribirse online en:

www.infraestructura.org.co



**CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA**



FOTO CORTESÍA IDU

BOGOTÁ, Portal de Usme.

Secretaría Técnica de la Escuela Colombiana de Ingeniería.

CONDICIONES MÁS CERCANAS A LAS BUENAS PRÁCTICAS

El principio de selección por mérito que habla la ley 1150 y reglamenta el 2474, se centró en buscar la mejor propuesta a través de la evaluación de la metodología para los proyectos de estudios y diseños. Para la contratación de interventoría se pensó en la utilización de la propuesta técnica simplificada, es decir, evaluando únicamente personal, experiencia y capacidad financiera. Algunas entidades no distinguen en la aplicación de las dos modalidades, por lo tanto los procesos pueden tornarse más largos.

Sin embargo el IDU considera que para los casos de contratación de interventoría se utilizará siempre propuesta simplificada, utilizando el manual que tiene la entidad para fijar la metodología de ejecución.

La anterior situación conlleva a considerar el desempate como factor

de decisión. Entonces la inclusión del criterio de selección al proponente Mipyme puede comprometer al más idóneo, al otorgar puntaje o dar un tratamiento preferencial al proponente más pequeño, o el que contara con mayor porcentaje de participación Mipyme; condición verificada previamente en los criterios de evaluación y particularmente con la acreditación de la experiencia.

El IDU acordó en la mesa no utilizar en sus pliegos de condiciones lo mencionado anteriormente. Es decir, no diferenciar a los proponentes por tamaño o por porcentaje mayoritario de participación Mipyme.

Otro acuerdo importante a rescatar por parte de la gestión de la mesa fue poner en consideración del IDU la posibilidad de revisar las dedicaciones de personal en los contratos de consultoría. Esto se traduce en no exigir dedicaciones irreales que distorsionen la participación de los profesionales en los contratos, de manera que se pueda garantizar su presencia durante la ejecución. El porcentaje

mínimo inicialmente acordado se enmarca en dedicaciones que no sean inferiores al 30%.

Llegar a acuerdos de este tipo requiere tiempo, dedicación y voluntad por parte de las entidades contratantes, es por esto necesario resaltar el compromiso y la disposición del IDU de encaminar sus procesos licitatorios hacia buenas políticas de contratación.

Sin embargo la labor no termina con las conclusiones mencionadas. La tarea de la mesa es ahora avocar temas de fondo como la ejecución de los contratos de consultoría y obra, para optimizar los procesos al interior de la institución.

La CCI invita permanente a sus empresas afiliadas para que transmitan oportunamente sus experiencias en los procesos de contratación. De igual manera llama la atención a las entidades públicas para que implementen Buenas Prácticas Contractuales, como lo está comenzando a efectuar el IDU en la actualidad.

METROCABLE, transporte con sentido social

Por: **José Fernando Villegas**
Director Seccional Antioquia



La capital de Antioquia presenta un balance de la nueva opción de transporte para la población con menores ingresos y con más necesidades de movilidad.

El Metrocable fue concebido como el primer sistema masivo de transporte por cable aéreo de mediana capacidad en el país, y representa una opción limpia y sostenible para ampliar el área de influencia del Metro en el Valle de Aburrá.

Este sistema nació con el propósito de mejorar las condiciones de movilidad de los habitantes de la capital de Antioquia. Las líneas mantienen los estándares de calidad del Metro a lo largo de corredores aéreos que garantizan integración y rapidez al utilizar los diversos modos de transporte. Las obras y sus inversiones tuvieron un importante carácter de beneficio común, ya que estuvieron dirigidas al mejoramiento de las condiciones de calidad de vida de la población de menores ingresos, usuaria de los sistemas de transporte público.

El Metrocable de la zona nororiental, línea K, se ejecutó con recursos propios de la Alcaldía del Medellín (55%) y de la empresa Metro (45%). El Metrocable de Occidente, línea J, requirió la inversión del 73% por parte de la Alcaldía de Medellín y el 27% del Metro. Ambas líneas se construyeron con la premisa de aportar desarrollo social de los habitantes de las

zonas más deprimidas de la ciudad y redujo los costos de funcionamiento y el tiempo total de desplazamiento, cumpliendo las normas de seguridad y minimizando el impacto ambiental de las inversiones, con eficiencia energética.

El Metrocable mejoró la accesibilidad a estos sectores, alcanzando la equidad social de los habitantes de estas zonas, haciéndolos más competitivos en su dinámica social y económica, reduciendo la congestión y la creciente accidentalidad.

PRINCIPALES BENEFICIOS DEL PROYECTO

- Mejoró la eficiencia en la movilidad de los habitantes de la ciudad de Medellín y la región, haciéndola más competitiva en su dinámica urbanística y socioeconómica.
- Siendo un sistema de transporte con integración física, operativa y tarifaria a la red del metro se garantizó un ahorro en los tiempos de desplazamiento y en los costos de viaje para comunidades con escasos recursos económicos.
- Tal como se contempló en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), el proyecto aportó a la reducción de la congestión, la conta-



FOTO CORTESÍA: WILLY VALDERRAMA

MEDELLÍN, Metro cable, Estación San Javier.

minación y la accidentalidad, crecientes en la ciudad y la región.

- El proyecto fue impulsor de obras de infraestructura y mejoramiento de la ciudad, que generaron empleo y, con el nuevo modelo de transporte, hicieron de Medellín una ciudad más competitiva.

EL METRO POSEE ACTUALMENTE 2 LÍNEAS CON TECNOLOGÍA METROCABLE

La línea K recorre 2 kilómetros en el nororiente de la ciudad. Está conectada al sistema Metro en la estación Acevedo y los usuarios pueden hacer transferencia sin pagar un valor adicional. Las estaciones de la línea K son Andalucía, Popular y Santo Domingo, donde las cabinas retornan hacia el Metro.

La línea J recorre 2.7 kilómetros en el Occidente de Medellín. Está conectada al sistema Metro en la estación San Javier y los usuarios pueden hacer transferencia sin pagar un valor adicional. Las estaciones de la línea J son Juan XXIII, Vallejuelos y La Aurora, donde las cabinas retornan hacia el Metro.

FRECUENCIA DE LOS VEHÍCULOS

Las cabinas del Metrocable tienen una frecuencia de pocos segundos entre vehículos, debido a que tienen menos capacidad (10 usuarios por cabina) su frecuencia es mayor. Actualmente movilizan a diario 45 mil usuarios en ambos cables.

LA INVERSIÓN

La inversión para las líneas K y J fue de aproximadamente **\$166.000 millones**. Línea K: \$68.000 millones y línea J: \$98.000 millones.



FOTO CORTESÍA: WILLY VALDERRAMA

MEDELLÍN, Metro cable, panorámica.

Nuevos planes viales en Barranquilla podrían financiarse con peajes

Por: **José Ignacio Vengoechea**
Director Seccional Norte

La posibilidad de buscar alternativas de financiación para mejorar la calidad y cantidad de infraestructura vial se expande en todo el territorio nacional.

Fue presentado un ambicioso proyecto vial que incluye la terminación a cuatro calzadas de la Avenida Circunvalar, el mejoramiento y ampliación de la vía central del sector industrial y las nuevas vías de acceso al sector portuario de Barranquilla. El plan fue conocido por los asistentes a la celebración de la Quinta Asamblea Ordinaria Seccional de Afiliados de CCI Norte. Los expertos coincidieron en que estas obras son necesarias para el desarrollo urbano de la comunidad, la mejora de sus índices de movilidad y, por lo tanto, de su competitividad, ya que conforman entre todas un verdadero anillo circunvalar que envuelve a toda la ciudad.

Desde hace varios meses, y por iniciativa de la Cámara de Comercio, se había hecho una presentación provisional del proyecto a representantes de una empresa estructuradora de proyectos viales, quienes finalmente rindieron un concepto favorable sobre las bondades de la ejecución del proyecto.

El programa consiste en la construcción de vías a dos y cuatro calzadas, de acuerdo a su necesidad, cuya ejecución se pudiera adelantar por el sistema de concesión a través del

recaudo de peajes estratégicamente ubicados. Las opciones pueden ser de iniciativa de la administración Distrital, o haciendo uso del nuevo Decreto Reglamentario de los artículos de ejecución de obras por iniciativa privada de contempla la Ley 80 de 1993.

En cabeza del presidente de Junta Directiva Seccional, y del Presidente y funcionarios de la Cámara de Comercio, se hizo una presentación del programa al alcalde del Distrito de Barranquilla, Alejandro Char Chaljub, contando en esta ocasión con la participación de representantes de la Corporación Andina de Fomento - CAF-, quienes expusieron las alternativas que pudiera tener la corporación para su participación en la financiación del proyecto. Una de esas alternativas incluye la posibilidad de otorgamiento de créditos a entes territoriales sin necesidad de contar con el aval de la nación.

Con este programa la ciudad de Barranquilla, al igual que lo adelantan Bogotá, Medellín y Cali, iniciaría el proceso de construcción de vías urbanas utilizando el sistema de peajes, así como lo hacen otras ciudades de América Latina, como la Costanera Norte de Santiago de Chile y de Ciudad de México. En el caso chileno





FOTO CORTESÍA ANILY VALLEBARRAMA

BARRANQUILLA, Panorámica Centro Histórico, Panorámica

el proceso de este tipo de desarrollos viales ha progresado al punto que ya los usuarios de la vía no tienen que pagar el peaje en la caseta correspondiente, sino que reciben la facturación mensual por la utilización de los trechos viales a través de sensores fotoeléctricos inteligentes.

La primera ciudad colombiana que utilizó el sistema de peajes urbanos fue Cartagena, cuyo Corredor de Carga fue construido hace varios años utilizando esta modalidad como única forma para concretar su ejecución. En este caso se hicieron presentes las protestas ciudadanas por la construcción de vías urbanas por este sistema, constituyéndose finalmente en un aporte para el desarrollo de una vía expedita para el manejo del transporte de carga entre el sector industrial y el puerto marítimo. El éxito del programa fue de tal magnitud que en un reciente congreso de competitividad, celebrado igualmente en la ciudad de Cartagena, algún asambleísta protestaba por no haber ejecutado el programa con un mayor número de carriles en ambas calzadas de la vía, cuya saturación de tráfico ya los demanda.

De esta manera, la ciudad de Barranquilla se pone a tono con la ten-

dencia nacional observada en Bogotá, Medellín y Cali. En la primera de ellas, el proyecto de la Avenida ALO – Autopista Longitudinal de Occidente-, incluirá en algunos de sus tramos el sistema de peajes. Lo mismo que es posible que ocurra en el tramo oriental y el transversal sur de la ciudad. Para el caso de Medellín se promueve la construcción de un tramo de autopista deprimida paralela al oeste del río Medellín, entre los cerros Nutibara y Volador, que permitiría el rescate para el público, a manera de un hermoso parque longitudinal, de una zona muy importante en el normal movimiento de esa ciudad. En el caso de Cali, la actual administración municipal y departamental desarrolla el ambicioso proyecto Autopista del Bicentenario que con una vía de alta velocidad une los sectores sur y norte de esa importante ciudad.

De esta forma las ciudades más importantes colombianas inician una era de progreso y de positivo desarrollo a través de la ejecución de importantes obras viales que al mismo tiempo servirán de acicate para el incremento de su Producción Interna Bruta, coadyuvando con el propósito nacional de superar la crisis económica mundial que ha empezado a golpear a Colombia.



BARRANQUILLA, Paseo Bolívar, Panorámica

Hacia la disminución en la deserción en Ingeniería

Por: **MARÍA CLAUDIA ÁLVAREZ HURTADO**
Directora CCI Occidente

Los niveles de deserción universitaria han alcanzado indicadores cercanos al 50 por ciento. Problemas económicos, académicos y familiares son las causas más frecuentes del abandono.

Cerca de la mitad de los universitarios en nuestro país deciden abandonar sus estudios superiores sin culminarlos.

La investigación de la Maestría en Educación de La Universidad de la Sabana reveló que el grado de deserción estudiantil en las universidades de Colombia es del 48%. Resultados que confirman el informe presentado por el Centro de Estudios Económicos (Cede) de la Universidad de los Andes en el 2006, que permitió estimar una deserción en las universidades del 48,2%. Factores económicos, académicos, vocacionales y familiares son las principales razones de la deserción.

A pesar de los esfuerzos que han realizado las universidades e instituciones estatales como el Icetex para incentivar a los estudiantes a continuar la educación superior, ambos estudios coinciden en que los principales motivos de la deserción son los altos costos de las matrículas y de la manutención de los estudiantes, la falta de preparación con la que salen de los colegios y problemas familiares.

La investigación indica que la mayor tasa de deserción se presen-

ta en los primeros cuatro semestres de la carrera, donde alcanza un 45%. Una vez pasado el cuarto semestre el número de desertores tiende a disminuir.

FALTA PREPARACIÓN

En el estudio realizado por la Universidad de los Andes, se demuestra que el comportamiento de la deserción a lo largo de la duración del programa fue de 23,5%, correspondiente al paso entre el primero y el segundo semestre, lo cual equivale a que, aproximadamente, uno de cada cuatro estudiantes abandonó sus estudios al iniciar el primer año de su programa académico.

Al finalizar el cuarto semestre, la tasa de deserción acumulada fue de 39%, es decir, del 100% de los estudiantes que iniciaron, sólo el 61% continuaba sus estudios en el quinto semestre.

El estudio del Cede demuestra, además, que en cuanto a los factores académicos, las Pruebas de Estado son una buena herramienta para predecir la deserción. A mayor puntaje, menor la probabilidad de deserción.





Al evento asistieron la Asociación de Ingenieros del Valle, la Universidad Autónoma de Occidente, la Universidad del Valle, ACIEN, El Consejo Directivo de ACRES y la Cámara Colombiana de la Infraestructura- CCI Occidente.

Los resultados de los análisis demuestran que los alumnos egresados de los colegios, no están lo suficientemente preparados en habilidades matemáticas, procesos de lecto-escritura, argumentación y comprensión.

Uno de cada dos estudiantes que ingresa a la educación superior deserta. Factores económicos, académicos, vocacionales y familiares son los causantes.

La realidad que vive el país aumenta la probabilidad que las cifras de deserción aumenten como consecuencia de la recesión económica, que algunas universidades están comenzando a sentir. Por lo tanto es importante que se tomen medidas necesarias para que la recesión no dispare, aún más, la tasa de deserción universitaria en Colombia.

ESFUERZOS DEL GREMIO PARA LA EDUCACIÓN

Todos estos motivos animan a la Fundación Acres -Acciones con Responsabilidad Social Empresarial- a cumplir con su propósito fundamental de generar oportunidades para que más jóvenes colombianos puedan y decidan formarse como ingenieros, con el fin de contribuir al desarrollo

del país y a su realización como seres humanos.

El 25 de marzo de 2008 la junta directiva de la CCI Occidente tomó la decisión de constituir una fundación tendiente a promover la formación de nuevos ingenieros. Para el 28 de abril del mismo año se constituyó formalmente la fundación, con la vinculación de la CCI Occidente y 31 miembros fundadores más. Posteriormente se vincularon a la Fundación las Facultades de Ingeniería de las universidades más importantes de Cali.

Con los aportes recibidos por la Fundación Acres, el 8 de mayo de 2009 se hizo entrega de las primeras 18 becas a estudiantes de ingeniería de las Universidades del Valle y Autónoma de Occidente. Se inició así la entrega de apoyos reales para alimentación y transporte a los primeros estudiantes de facultades de ingeniería. El solo hecho de adelantar el proceso de selección ratificó a Acres que está cumpliendo con los propósitos trazados, al encontrar casos conmovedores de estudiantes que deben sortear grandísimas dificultades para poder graduarse.

La CCI Occidente podrá establecer a partir de la fecha un balance

social con verdaderos y demostrables resultados, propiciando que los estudiantes beneficiados sean mañana grandes seres humanos formados como ingenieros, que permitirán al país y a la región lograr el desarrollo y competitividad que requieren las generaciones futuras.



María Claudia Álvarez hace entrega del diploma a uno de los estudiantes favorecidos con ésta iniciativa.

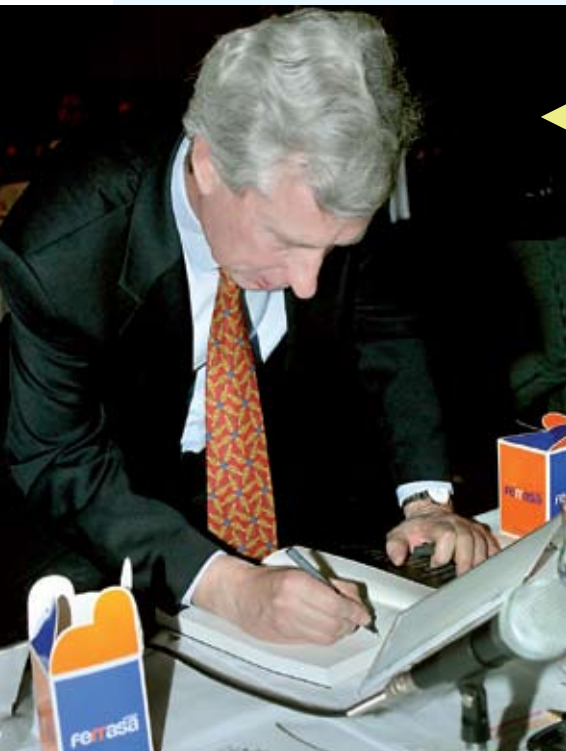
Foro: La Planificación Estratégica de la Región Capital y la Integración del Territorio

Abril 28 de 2009, Hotel Casa Dann Carlton, Bogotá.



Con el objetivo de mostrar los retos político-administrativos de la integración territorial y la mejora de la movilidad en el marco de la denominada Región Capital. La Cámara Colombiana de la Infraestructura llevó a cabo el Foro en el Hotel Casa Dann Carlton. El evento contó con la presencia de conferencistas internacionales quienes dieron a conocer casos exitosos en otras ciudades del mundo

Jaime Ortíz Mariño, Sonia Durán de Infante, Guillermo Balcázar Niño, Juan Pablo Bocarejo, Óscar Figueroa Monsalve, Ricardo Montezuma.



José Miguel Fernández Güell, Profesor Universidad Politécnica de Madrid - España, firma el obsequio entregado a la Cámara colombiana de la Infraestructura.



Cerca de 200 personas asistieron al Foro- La Planificación Estratégica de la Región Capital y la Integración del Territorio.

Riesgos: Un análisis interdisciplinario

Mayo 5 de 2009, Hotel Casa Dann Carlton, Bogotá.



Juan Martín Caicedo Ferrer, Richard Cabello, María Telesa Palacio y Óscar Correa.

La Cámara Colombiana de la Infraestructura realizó este evento, con el fin de analizar desde distintas perspectivas la evolución de la inversión y de los proyectos de infraestructura, con base en los riesgos que dichos proyectos presentan. En esta oportunidad participó como panelista el doctor Mahesh Kotecha, Consultor Internacional Miembro Comité Técnico BRC Investor Services, y el doctor Santiago Montenegro, Presidente de Asofondos, entre otros.



Mahesh Kotecha, Consultor Internacional, durante su intervención.



Más de 200 personas asistieron al evento entre afiliados a la CCI y funcionarios del gobierno.



Francisco Suárez, Santiago Montenegro.

Valfinanzas crea y optimiza el valor de los proyectos que lidera



Una empresa colombiana que es reconocida en el sector por seriedad, calidad técnica y capacidad de ejecución.

Valfinanzas fue la primera firma de banca de inversión en vincularse a la CCI. Es una boutique de finanzas corporativas con amplia experiencia en estructuración financiera de proyectos, fusiones y adquisiciones, valoración de empresas, vinculación de socios a proyectos y cierre con éxito de transacciones. Es una compañía independiente que no pertenece a ningún grupo financiero, focalizada en identificar elementos clave que maximizan el valor de sus clientes.

Según el ranking de bancas de inversión de la Revista Dinero, Valfinanzas® ocupó el tercer lugar en el año 2005 en la actividad de fusiones y adquisiciones por monto de las transacciones realizadas y el primero por número de transacciones. En 2006 ocupó el tercer lugar por número de transacciones y el séptimo por monto de mandatos. En el año 2007 fue quinto por número de mandatos exitosos y sexto por monto de

las transacciones culminadas. Para el año 2008 ocupó el tercer puesto por número de transacciones y onceavo por monto transado.

LA EXPERIENCIA NO SE IMPROVISA

Camilo Soto Franky, su Socio Director, cuenta con dieciocho años de experiencia profesional, dieciséis de ellos dedicados a la banca de inversión, incluyendo la dirección del ING Bank en Colombia. Como Subdirector Técnico de Fogafin dirigió los aspectos técnicos de la privatización de entidades financieras en la primera mitad de los noventa. Ha complementado su carrera profesional siendo profesor por diecinueve años de la Universidad de los Andes, de donde es economista y master en economía. Igualmente, tiene un MIA con énfasis en política económica y finanzas de Columbia University en Nueva York.

Valfinanzas fue fundada en el año 2000 y se ha posicionado como una firma a la que el mercado reconoce por su alta calidad técnica y capacidad de ejecución con éxito de mandatos. Entre sus clientes se destacan Ecopetrol, la Federación Nacional de Cafeteros, Telefónica, las dos bolsas de valores, bancos y una amplia lista de empresas de tamaño mediano que han podido acceder a través de Valfinanzas a servicios de alto valor agregado, equiparables a los ofrecidos por bancas de inversión internacionales, pero con el beneficio de una atención personalizada a un costo razonable.

La suma de la experiencia de la firma y de su Socio Director, les permite a sus clientes contar con una red de contactos de negocios que facilita el cierre financiero de los proyectos que estructura. Su lema recoge su huella digital: *Trabajamos para crear y optimizar el valor de nuestros clientes.*