



**CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA**
POR UNA COLOMBIA UNIDA



CCI: un camino hacia el progreso

20 años de gestión de la CCI

Hitos que seguirán dejando huella en el sector de la infraestructura.

/Pág. 2

Entrevista con Juan Martín Caicedo Ferrer

El presidente ejecutivo de la CCI habla de las grandes consecuciones de La Cámara.

/Pág. 4

Congreso Nacional de la Infraestructura de la CCI

Trayectoria de uno de los espacios gremiales más importantes del país.

/Pág. 6

Así, la gestión de la CCI ha contribuido a transformar el sector

Más allá de dos décadas de historia, son evidentes los aportes de un gremio comprometido con el desarrollo, la competitividad y la interconectividad del país. Hitos que seguirán dejando huella.

La Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) cumple dos décadas de existencia. A lo largo de su historia, en una tarea titánica, logró poner a este sector en los primeros renglones de la agenda nacional. Dentro sus grandes consecuciones, mediante un discurso coherente, el gremio impulsó con éxito la transformación de este renglón neurálgico de la economía. ¿Cómo lo hizo? Puso en evidencia la necesidad de dotar de un marco normativo al sector y de robustecer su institucionalidad. De la misma manera, logró incentivar las buenas prácticas en la contratación de constructores, consultores e interventores de obras públicas, y promover de manera directa la inversión constante bajo el marco del desarrollo sostenible.

Su creación a comienzos de 2003, equivalió a un experimento audaz, pues era un reto congrega y aglutinar en una misma institución a sectores (concesionarios, constructores, consultores e, incluso, proveedores), con problemáticas y características diferentes, pero hoy después de dos décadas, los resultados son los que hablan del gran aporte de la CCI al país.

Convirtiendo la infraestructura en un tema de prioridad nacional

Gracias a un discurso sistemático y consistente del gremio todos estos años, la CCI logró poner sobre la mesa de la discusión pública la necesidad de dotar de institucionalidad a un sector que, como el de la infraestructura, demandaba entonces entidades técnicas, alejadas todas ellas de colores políticos. Una tarea que dio frutos con la creación de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en reemplazo del Instituto Nacional de Concesiones (Inco), la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, (Anla), esta última, vital para que los proyectos, obras o actividades sujetos de licenciamiento, permiso o trámite ambiental, cumplan con la normativa de este tipo y contribuyan de manera directa al desarrollo sostenible del país.

Incentivando la normativa

Aunque la CCI ha impulsado la expedición de diversas normas -clave para el buen desarrollo del sector-, dos hitos han llevado a la infraestructura a otro nivel: la Ley de Infraestructura que le dio "dientes" legales a



trámite neurálgicos como la gestión predial, ambiental y de redes, así como la Ley de Asociaciones Público Privadas (APP), que permitió la vinculación de capital privado para la provisión de infraestructura pública, el pago contra entrega de obras y el cumplimiento de niveles de servicio.

Y es que en estas dos décadas se pueden identificar varios aciertos normativos: la Ley 1150 de 2007, donde la CCI lideró el debate en torno a aspectos importantes para la selección de contratistas de obra, consultores e interventores. La Ley 1474 de 2011, impulsando desde el gremio un artículo que exige a las entidades con-

tratantes contar con estudios previos a nivel de factibilidad al momento de abrir una licitación, y se suman las leyes 1508 de 2012, la 1682 de 2013 y 1882 de 2018, fruto del análisis realizado entre las entidades del sector y la CCI.

En la 1508, se fijó el marco legal para incrementar el interés de inversionistas y financiadores en proyectos de infraestructura pública. La 1682, dejó claro cómo superar obstáculos para la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, y la 1882, permitió adoptar los documentos tipo en procesos de contratación de construcción, consultoría, e interventoría de obras públicas.

Incluso está la Ley 2022 del 2020, en la que la CCI logró que se preservaran los documentos tipo adoptados bajo la vigencia de esta norma, y se aclarara la competencia de la Agencia Nacional de Contratación Colombia Compra Eficiente (CCE) para expedir, modificar y actualizar la estandarización de los documentos precontractuales.

Colombia se ha convertido en un referente en América Latina por lograr la estandarización de los documentos de contratación para el sector de infraestructura de transporte, beneficiando sobre todo a las pequeñas y medianas empresas de ingeniería, que hoy pueden acceder a oportunidades en el mercado de las obras públicas, pero, además, y muy importante, cerrando las puertas a la corrupción.

Una mirada prospectiva

La CCI, impulsó al Gobierno del presidente Santos a crear una hoja de ruta de largo aliento para el sector que quedó consignada en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2015-2035, que ahora el DNP y la FDN llevan hasta el 2045.

El impacto extendido de las APP

Por cuenta del modelo APP, ha sido posible intervenir más de 10.000 km de carreteras durante los últimos 27 años y sumarle, además, los 1.100 puentes y viaductos, así como los más de 80 túneles que hacen parte del conjunto de obras que en su totalidad conformarán las cuatro primeras generaciones de concesiones.

De las concesiones viales se han derivado más de 200 mil plazas de trabajo, impactando también la conectividad de las poblaciones, generando soluciones de vida, con el apoyo a la mano de obra y proyectos productivos locales, e inclusive, contribuido a la seguridad vial y a la construcción de vivienda, espe-

cialmente para familias que habitan franjas de alto riesgo.

Una apuesta por la sostenibilidad

Además de estos logros, la CCI como gremio ha estado directamente ligada al impulso del desarrollo sostenible del país y ha ido más allá en su política de Responsabilidad Social, al punto que creó la Fundación Acciones con Responsabilidad Social (Acres), mediante la cual se empezó a financiar en todo el país la manutención de los estudiantes de ingeniería de escasos recursos, contando con el aporte de un 5% adicional a las cuotas de sostenimiento de los afiliados.



Hoy con vista en el futuro

Como gremio, la CCI entiende de la actual coyuntura política, económica y social, y está comprometida con la vigilancia de la buena marcha del modelo de concesiones y de las pequeñas y medianas empresas de ingeniería, estas últimas constitutivas del 90% del propio gremio. Además, será el reto presente y futuro for-

talecer los lazos de unidad, así como el espíritu gremial que le ha permitido estas dos décadas, hacer de Colombia un país más moderno, competitivo e interconectado y trabajar de la mano de toda la cadena de valor por seguir evolucionando una infraestructura que le da progreso y vía al desarrollo de todo un país.



PROINDESA LE CUENTA

Infraestructura vial en Colombia: entre aciertos y algunos desafíos

Actores como Proindesa apuntan a la provisión de una infraestructura de óptima calidad y resiliente, pese a las circunstancias complejas y difíciles que derivan en desviaciones significativas en el marco de su desarrollo.

No cabe duda de que las carreteras son las arterias que alimentan el flujo de vida en cualquier nación. En el caso de Colombia, la infraestructura vial desempeña un papel esencial en su desarrollo económico y social. Desde las montañas de los Andes hasta las selvas tropicales y las costas del Caribe y el Pacífico, Colombia se teje a través de una red compleja de carreteras y caminos que conectan comunidades, impulsan el comercio y permiten el acceso a servicios esenciales.

Su desarrollo hoy está mediado por múltiples desafíos que se vienen abordando desde diferentes aristas. En primer lugar, podrían resaltarse los proyectos 4G, los cuales, pese a las dificultades, con algunas excepciones, se han venido ejecutando con desviaciones importantes frente a lo planeado.

"Algunas dificultades en la gestión técnica, ambiental, social (coordinación con autoridades locales y comunidades), entre otras, han dado lugar a un buen número de eventos eximentes de responsabilidad y de controversias que han causado desviaciones significativas frente a los objetivos propuestos en cada caso, además de los impactos en la ejecución derivados de condiciones geológicas y geotécnicas desfavorables frente a las previstas", destaca Alberto Mariño, presidente de Proindesa.

En lo que respecta a los proyectos 5G, dice el directivo, aún es prematuro establecer el desempeño de la ejecución frente a lo planificado, dado la fase en que se encuentran actualmente.

Una propuesta de alto impacto

Bajo ese escenario, Proindesa ha centrado sus esfuerzos en planificar y monitorear a profundidad los proyectos de infraestructura de transporte para que se cumplan sus objetivos en materia de alcance, costos, tiempos, sostenibilidad ambiental y social, entre otros, coadyuvando con los responsables en la formulación e implementación de acciones tendientes a minimizar los impactos de los eventos que causan desviaciones a tales objetivos.

Desde sus inicios, la compañía ha venido definiendo una serie de procesos dirigidos a establecer en su interior un "know how" a través de su implementación en los proyectos existentes y en los nuevos. "La integración de tales procesos, su debida documentación y la participación de un equipo de trabajo comprometido, además de su aporte en la formulación de los compromisos en el campo socio económico y ambiental con las comunidades de las zonas de influencia y demás grupos de interés, ha venido fortaleciendo el accionar y la misión de Proindesa en torno al éxito de los proyectos en que participa CFC y Grupo Aval", añade Mariño.

Gracias a este trabajo articulado, hoy es viable destacar algunas de las importantes concesiones que hacen parte de su portafolio:

Primera Generación:

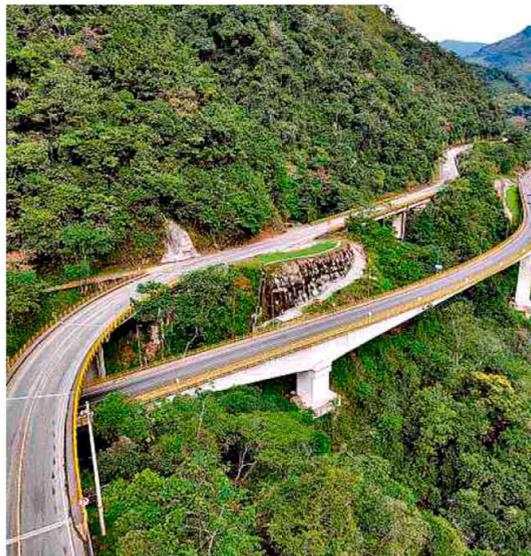
- Los Alpes – Villeta y Chuguacal – Cambao. Concesionaria Panamericana S.A.S.
- Buga– Tulúa – La Paila–La Victoria. Proyectos de Infraestructura S.A.S. – PISA.
- Fontibón – Facatativá – Los Alpes. Concesiones CCFC S.A.S.
- Bogotá – Villavicencio. Concesionaria Vial de los Andes. Covian-des. Contrato en liquidación con la finalización de la construcción del Puente Chirajara.

Cuarta Generación:

- Bogotá – Villavicencio y Doble Calzada Chirajara – Fundadores. Concesionaria Vial Andina S.A.S. – Coviandina.
- Ancón Sur – Bolombolo (Pacífico



Covioriente – Corredor Villavicencio – Yopal, Estación de Pesaje de la Unidad Funcional 5. / Fotos: Archivo particular.



Coviandina – Corredor Bogotá–Villavicencio, Viaducto Macalito.

- 1). Concesionaria Vial del Pacífico S.A.S. – Covipacífico.
- Mulaló – Loboguerrero. Concesionaria Nueva Vía al Mar S.A.S. – Covimar.
- Villavicencio – Yopal. Concesionaria Vial del Oriente S.A.S. – Covioriente.

Aeropuertos:

- Aeropuerto Rafael Núñez (Cartagena). Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. – SACS.A.
- Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón (Cali). Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón – Aerocali.

Una tarea ardua

Cabe destacar que proyectos como la doble calzada en el tercio final de la carretera Bogotá – Villavicencio y el corredor Ancón Sur – Bolombolo (Pacífico 1) afrontan situaciones muy complejas derivadas de las condiciones desfavorables de topografía, geología, hidrología e hidráulica, entre otros.

En el caso de Bogotá – Villavicencio, la vulnerabilidad del corredor es ampliamente conocida, circunstancia que ha impuesto soluciones de infraestructura (en los tramos de nuevas calzadas) complejas y resilientes que minimizan el impacto derivado de los riesgos de eventos extremos (sismos, avalanchas, etc.) y de las intervenciones antrópicas en predios vecinos, entre otros aspectos, en la estabilidad y operación de la carretera.

Respecto a lo que ocurre con Ancón Sur – Bolombolo, las condiciones geológicas y geotécnicas encontradas al momento de ejecutar las intervenciones en cortes y terraplenes principalmente, han resultado totalmente des-

favorables y diferentes a las previstas en la estructuración y a la información entregada por la ANI en el Cuarto de Datos. Tales condiciones han dado origen a un incremento en obras de estabilización a lo largo de todo el corredor muy por encima de cualquier previsión, afectando notablemente el alcance de las obras, los tiempos de ejecución y los costos asociados.

"En términos generales, con la topografía y geología presentes en gran parte del territorio nacional, planificar y construir carreteras no es, en muchos casos, tarea fácil. Son innumerables los obstáculos a sortear desde los puntos de vista técnico, ambiental, social, de gestión predial, y últimamente los retos que provienen del cambio climático, entre otros", destaca el presidente de Proindesa.



Covipacífico – Corredor Bolombolo – Ancón Sur (Pacífico 1), Puente 20 y entrada al Túnel Amagó.

Aportes y pendientes

Indudablemente, frente a todos estos escenarios, el papel de Proindesa es clave de cara a la provisión de una infraestructura de óptima calidad muy por encima de las especificaciones exigidas y resiliente, a pesar de las circunstancias complejas y difíciles en la mayoría de los proyectos bajo su responsabilidad.

A través de los proyectos 4G, esta compañía trajo la mejor y última tecnología disponible en Europa para los sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) que implantó para sus proyectos en el control de túneles.

Buena parte de la infraestructura provista a través de los proyectos 4G ya se encuentra en servicio, generando beneficios a la economía y a las comunidades de las zonas de influencia, además de un mejoramiento sustancial en la conectividad.

Frente a los pendientes, es válido pensar en apostarle a una mayor coordinación intersectorial e interinstitucional de entidades estatales, como se ha planteado en diferentes ocasiones. Muchos de los asuntos que causan atrasos en la ejecución de los proyectos podrían evitarse o minimizarse de darse una adecuada coordinación.

"Insistimos en la implementación plena de la política de asignar los riesgos a quien esté en mejor disposición de gestionarlos. Actuar parcialmente o en sentido contrario a dicha política no genera sino dificultades", anota Mariño.

De igual manera, el presidente señala que sigue sin ser nada claro el papel de las interventorías. "Estas no pueden reemplazar a la ANI, como está previsto en los contratos de las interventorías para 4G. Estas deben abarcar aspectos técnicos y financieros, pero nunca el manejo administrativo y jurídico del contrato que debe permanecer en cabeza de la ANI. Esto no sucede hoy en día y genera gran cantidad de conflictos innecesarios", dice.

En esa misma línea, debe mejorarse sustancialmente la estructuración de los proyectos, especialmente en el tema de ingeniería y definición de riesgos, pues esto beneficiaría considerablemente la ejecución y cumplimiento de los objetivos.

Finalmente, "debe haber una mayor y permanente interlocución con las autoridades locales y comunidades, no solo durante la etapa de estructuración, sino durante la ejecución, de manera sistemática y conforme con los roles y responsabilidades de las partes", concluye el directivo.



Las grandes gestas de la CCI, en la voz de su presidente ejecutivo

Juan Martín Caicedo Ferrer, timonel del gremio de la infraestructura, recuerda cuáles han sido esas grandes consecuciones de la CCI y cómo todas ellas han sido el resultado de 'batallas épicas'.

El pliego-tipo tiene la impronta de la CCI ¿Por qué el gremio se la jugó a fondo por impulsar este mecanismo?

En buena parte de los municipios del país, incluso en algunas de las principales ciudades, existió por décadas una nefasta costumbre: los gamonales de los pueblos, en una suerte de contubernio infortunado, financiaban las campañas políticas para que los beneficiados -una vez entronizados en alcaldías o gobernaciones- retribuyeran el favor con la repartición de contratos. Entonces, cuando llegaba el momento, los pliegos de condiciones de un determinado proceso licitatorio, se estructuraban a la medida exacta del gamonal: era lo que se conocía como 'pliegos sastré'.

A la luz de esa problemática, en la Cámara nos dimos a la tarea de buscar un mecanismo que le pusiera freno a la manipulación de los procesos licitatorios. Fue entonces cuando vimos la necesidad de impulsar la adopción del pliego-tipo, una herramienta que estandarizó, finalmente después de su entrada en vigor en 2020, los requisitos de un proceso y en consecuencia fomentó la pluralidad de oferentes. En efecto, se trata de un mecanismo eficaz para combatir la corrupción y, de igual manera, abrió las compuertas para que el mercado de la ingeniería tuviese mayores oportunidades de trabajo.

Hay, además del pliego-tipo, un número importante de leyes -neurálgicas para el sector- cuya expedición fue producto, justamente, del discurso sistemático del gremio. ¿De cuáles se trata?

Por mencionarle simplemente algunas, déjeme empezar con la Ley 1474 del 2011, que propende por la transparencia en la contratación y deja de presente el imperativo de contratar los proyectos en fase II. Le sumaría, de otro lado, la Ley 1508, conocida como Ley de APP, que vincula el capital privado al desarrollo de proyectos de infraestructura y determina el pago contra la entrega de las obras y el cumplimiento de niveles de servicio. Por último, aparece la Ley 1682 de 2013 que deja un claro marco normativo para la gestión predial, ambiental y de redes de servicios públicos.

Hablando de las grandes consecuciones de la CCI, cuéntenos ahora, ¿en qué consiste el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) y cuál fue el rol del gremio en su elaboración?

El PMTI nació en la sala de juntas de la CCI, en una reunión extraordinaria con el entonces vicepresidente Germán Vargas Lleras. En pocas palabras se trata de un ejercicio que identifiqué -como una suerte de carta de navegación- un abanico de proyectos estratégicos (carreteros, aeroportuarios, portuarios y ferroviarios) para ejecutar en un periodo de 20 años, en principio. Digo en principio porque en su versión inicial, el Plan fue concebido del 2015 al 2035 por sus autores, Fedesarrollo y la reputada firma inglesa Steer. Sin embargo hoy, con base en un ejercicio de prospectiva macroeconómica, Planeación Nacional y la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), llevarán el Plan hasta el 2045.

¿Qué proyecto de los que se identificaron en el Plan Maestro, valdría la pena destacar?

Son muchísimas las iniciativas que están contenidas dentro del Plan, todas ellas tan estratégicas como necesarias. Por mencionar tan solo algunos ejemplos, aparecen allí el primer tercio de la vía Bogotá-Villavicencio, el corredor Duitama-Pamplona o el dragado del Puerto de Buenaventura. Pero déjeme detenerme en un proyecto que, por su envergadura, puede tener un alcance histórico: la transversal que uniría a Buenaventura con Puerto Carreño y que hemos denominado la Carretera del Siglo XXI. Esto es pensar en grande. Faltan años para convertir esta vía en realidad, lo importante es que es un corredor que busca conectar el gran potencial de la Atitlanura con los mercados que ofrece la costa Pacífica.

De otro lado, la llegada inusitada de la pandemia -en 2020- trajo enormes desafíos para el sector. El gremio lideró una serie de conversaciones entre la ANI y las concesiones, las cuales derivaron en la firma de sendos acuerdos ¿En qué consistieron esos acuerdos y fue esta otra de las grandes gestas del gremio?



Así fue. La llegada de la pandemia no estaba dentro de los planes de nadie. A comienzos del 2020, el país se paralizó, los sectores productivos se detuvieron y, por supuesto, el de la infraestructura no fue la excepción. De aquel momento, es importante destacar que fuimos el primer renglón de la economía en retomar sus actividades, tan solo unos 20 días después de decretado el confinamiento general. Pero como usted bien lo señala, durante un lapso de unos seis meses, la CCI sirvió de mediadora entre la ANI y las concesiones viales y aeroportuarias del país, para lograr acuerdos directos y, por esta vía, superar las dificultades generadas en la ejecución de los contratos, por cuenta de la emergencia sanitaria.

En concreto ¿qué resultó de esas mesas de trabajo y de los acuerdos?

La concreción de los referidos acuerdos, en pocas palabras, garantizó la estabilidad de los contratos y, de igual manera, el restablecimiento del equilibrio económico de los mismos. Además, evitaron la proliferación de escenarios litigiosos que, al final del día, hubiesen podido torpedear la buena

marcha de los proyectos y, por razones obvias, habrían traído consigo enormes costos económicos al país. Quiero decirle que los mencionados acuerdos se constituyeron en un hecho histórico, sin antecedente en América Latina y, posiblemente, de escasa réplica en el mundo entero.

Finalmente, en los inicios de la CCI, sus directivos tomaron como referencia algunos elementos del modelo de infraestructura chileno. Hoy, son los chilenos los que vienen a ver a Colombia los avances del sector y tomar ejemplos. ¿Por qué se da este fenómeno?

Chile, durante décadas, ha sido un referente regional en materia de infraestructura. De ahí que, cuando la CCI apenas daba sus primeros pasos, viajamos a conocer de primera mano ese 'milagro' chileno, para replicarlo en Colombia. Hoy, al cabo de unos años, nos visitan comitivas de chilenos para que les contemos cómo logramos emprender una revolución histórica en este sector. Revolución que bien podría resumirse, de una parte, en el fortalecimiento institucional y normativo que,

desde el gremio impulsamos sin pausa. De otro lado, en nuestra mirada de futuro, reflejada en el ya mencionado Plan Maestro de Transporte. Pero, sobre todo: en nuestro compromiso honesto de trabajar sin descanso por la competitividad, el desarrollo y la modernidad del país.

En la Cámara nos dimos a la tarea de buscar un mecanismo que le pusiera freno a la manipulación de los procesos licitatorios.



La CCI, impulsando el marco normativo **para un sector clave de la economía nacional**

Varias son las consecuciones del gremio en este campo, vitales todas ellas para lograr una infraestructura ajustada a las necesidades de desarrollo del país.



En dos décadas de existencia, la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) ha sido impulsora permanente del robustecimiento de un marco normativo del sector, que es la base para el desarrollo de una infraestructura responsable, sostenible y de calidad.

Desde su fundación, esta tarea de promoción fue un mandato que recibió la CCI de sus afiliados para participar activamente en el diseño y construcción de políticas públicas, así como en los cimientos jurídicos que promoverían entre otros temas clave, el desarrollo de la infraestructura del país y la implementación de buenas prácticas en materia de contratación de constructores, consultores e interventores de obras públicas.

Eso sí, el reto no ha sido menor, si se tiene en cuenta que para el avance normativo, ha sido necesario no solo contar con la voluntad política de cada gobierno de turno, sino también con la disposición de las partes para generar consensos y sinergias en espacios de deliberación democrática en la discusión y aprobación de proyectos de ley. Sorteando esto, la permanente presencia y trabajo de la CCI, ha sido determinante para generar hitos nor-



mativos que hoy le dan herramientas positivas al sector para su desarrollo.

Grandes logros normativos

Aunque han sido dos décadas de trabajo, y son decenas los logros normativos impulsados por la CCI, se destacan algunas leyes que han marcado la historia del sector.

Allí se encuentran por ejemplo, la Ley 1150 de 2007, que modifica ciertos aspectos del estatuto de Contratación Pública (Ley 80 de 1993) y dicta otras disposiciones para el aprovechamiento y transparencia de los recursos, dentro de la contratación estatal, entre otros aspectos, donde la CCI hizo su aporte impulsando un debate serio en torno a tres ítems para la selección de contratistas, consultores e interventores, que incluyeron la necesidad de establecer una regla que permitiera definir la selección de la mejor oferta; la conveniencia de que los consultores e interventores se eligieran a partir de criterios de experiencia y conocimientos, y no simplemente por un valor económico, y recomendaciones para eliminar la obligación de sufragar la adquisición de los pliegos de condiciones.

Otro hito es la Ley 1474 de 2011, donde el gremio no solo instó a que en un artículo se exigiera que las entidades contratantes contaran con estudios previos a nivel de factibilidad al momento de abrir una licitación, sino que, además, se opuso de manera tajante a la iniciativa gubernamental de modificar la responsabilidad de los consultores e interventores, sumándoles a estos profesionales hechos que dependían directamente de los contratistas.

Le siguen cronológicamente en los logros la Ley 1508 de 2012, la Ley 1682 de 2013 y la Ley 1882 de 2018, que se derivaron de un análisis serio de las entidades del sector y la CCI. La

La CCI ha sido determinante para generar hitos normativos que hoy le dan herramientas positivas al sector para su desarrollo.

primera de ellas dio un marco legal para incrementar el interés de inversionistas y financiadores en proyectos de infraestructura pública. La segunda está orientada a superar esos obstáculos existentes en la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, como los que se evidenciaron en las concesiones de primera y tercera generación. Y la tercera, se promulgó para adoptar los documentos tipo en procesos de contratación de construcción, consultoría e interventoría de obras públicas, definiendo además la responsabilidad de los interventores, las reglas para la presentación y evaluación de ofertas económicas en las licitaciones, y la definición de la regla para el reconocimiento de costos, inversiones y gastos en la terminación anticipada de contratos por la declaratoria judicial de nulidad absoluta o por orden de una autoridad administrativa.

Incluso, se cuenta con otro hito y es la Ley 2022 del 2020, donde la CCI logró que se preservaran los documentos tipo y se aclarara la competencia de la Agencia Nacional de Contratación Colombia Compra Eficiente (CCE) para expedir, modificar y actualizar la estandarización de los documentos precontractuales. Logros que han marcado el desarrollo del sector y que retan al gremio a seguir siendo un promotor eficiente de una legislación que promueva los principios de transparencia, equidad, calidad y sostenibilidad.



Usa Cements y Concretos HOLCIM
Únicos con Declaraciones Ambientales de Producto (EPD)

HOLCIM

PRIMAX Siempre Más **Combustibles Industriales**

Felicidades a nuestros amigos **CÁMARA COLOMBIANA DE LA INFRAESTRUCTURA** POR UNA COLOMBIA UNIDA

Porque durante estos 20 años de excelente servicio han hecho historia en el corazón de los colombianos.

www.primaxcolombia.com.co

EUCLID CHEMICAL TOXEMENT

SOLUCIONES INNOVADORAS PARA LA CONSTRUCCIÓN

Congreso Nacional de la Infraestructura de la CCI, uno de los mayores eventos gremiales de Colombia

Es la cita más importante del sector. Desde hace 20 años reúne alrededor de 3.000 asistentes por edición y es hoy un referente en materia de encuentros gremiales en el país.



En línea con las dos décadas de existencia de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), su Congreso Nacional -que se celebra cada año- es la materialización de un trabajo cuyos resultados son elocuentes: en la actualidad, es uno de los espacios gremiales más importantes de Colombia, por su contenido académico, interlocución con el gobierno, enorme muestra comercial y gran concurrencia, cercana a los 3.000 participantes por edición. Además, cierra la agenda de todos los encuentros de esta naturaleza en el país, y congrega los más importantes actores de la cadena de valor del sector: desde el presidente de la república de turno y su equipo de funcionarios adscrito al sector, hasta delegados de la banca multilateral y local; renombrados conferencistas y analistas, entre muchos otros.

Por el auditorio principal del Centro de Convenciones de Cartagena -donde se celebra el Congreso a finales de noviembre de cada año- han desfilaro personalidades de las más altas calidades intelectuales, políticas, económicas y sociales. Por mencionar algunos, aparecen allí expresidentes iberoamericanos como Felipe González, del gobierno de España; Felipe Calderón de México; Sebastián Piñera, de Chile y todos los presidentes de Colombia desde Álvaro Uribe, hasta Gustavo Petro.

También vale la pena destacar en

El impacto del Congreso en el sector ha sido relevante y las razones son contundentes: es un espacio de discusión y de actualización técnica.

estos 20 años, la presencia de figuras de las más altas condiciones técnicas y académicas como la estadounidense Rosabeth Moss Kanter, asesora de connotadas compañías y gobiernos del mundo, quien ocupa la cátedra Ernest L. Arbuckle de la Escuela de Negocios de Harvard, además de ser la actual directora de la iniciativa de Liderazgo Avanzado de esa misma institución académica. Es autora de 13 libros y más de 300 artículos, y ostenta 19 doctorados honoríficos. Fue incluida en las listas de las 50 mujeres más poderosas del mundo y entre los 50 pensadores de negocios más influyentes.

A ella se suma Jaime Lerner (q.e.p.d), arquitecto y urbanista de profesión, y exalcalde de Curitiba, Brasil. A él se le debe, no solo la exitosa implementación del sistema de transporte público (BRT - Bus Rapid Transportation) en la propia Curitiba en 1970, sino múltiples estrategias urbanas que hoy son norma en otras ciudades de Brasil y el mundo. Fue considerado por la Revista Times en 2010, como uno de los pensadores más influyentes del mundo y por la Revista Planetizen como el segundo urbanista más influyente de todos los tiempos.

Incluso, en la nómina de invitados al Congreso de la Infraestructura ha estado Yossi Sheffi, profesor del Instituto de Tecnología de Massachusetts (MIT) y director del Centro de Transporte y Logística (CTL), quien también ha sido consultor de gobiernos y de múltiples empresas líderes en fabricación y transporte.

Un impacto de marca mayor

En efecto, el impacto del Congreso en el sector ha sido relevante y las razones son contundentes: es un espacio de discusión y de actualización técnica, donde se dan deliberaciones profundas que impactan positivamente el devenir de la infraestructura del país.

Es por defecto, uno de los escenarios de networking gremial más relevantes del país, donde los participantes pueden interactuar con personalidades de todos los niveles, desde ministros hasta especialistas internacionales VIP.

Además, cuenta con la muestra co-



Felipe González, expresidente del gobierno español, en el Congreso Nacional de la Infraestructura 2022.

mercial más grande e impactante del sector: maquinaria, insumos, servicios especializados y materiales de última generación, que derivan en transacciones ágiles, favorables y eficientes, todo en un solo lugar.

Este 2023, la edición XX del Congreso de la CCI, será única

Esta versión XX, denominada 'Infraestructura: una apuesta de todos: sostenibilidad, crecimiento empresarial y política de Estado', que se realizará del 22 al 24 de noviembre de 2023, en el Centro de Convenciones de la ciudad de Cartagena, abordará tres grandes ejes: sostenibilidad, crecimiento empresarial y política de Estado.

Como invitados especiales estarán personalidades de la talla de Mark Harper, secretario de Estado de Transportes del Reino Unido, así como el exministro chileno Felipe Larraín, consultor de las Naciones Unidas, el Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo y Fondo Monetario Internacional, reconocido además como uno de los 100 líderes más influyentes del

mundo (Association to Advance Collegiate Schools of Business, AACSB), Ministro de Hacienda del año de las Américas (The Banker); Ministro de Hacienda del año de América Latina (Emerging Markets, América Economía y Latin Finance).

Enfoques para seguir construyendo país

La sostenibilidad, que guiará la discusión del miércoles 22 de noviembre, abordará la perspectiva del impacto de la infraestructura en lo social, el uso de tecnologías y materiales respetuosos con el medio ambiente y hasta el desarrollo económico de regiones, asociado a cada obra. El jueves, el enfoque será el crecimiento empresarial, en un sector donde el 90% de las compañías son pymes y, como resultado, sus retos de desarrollo presente y futuro son altos. El viernes 24 de noviembre, el evento cerrará su agenda con un asunto para reflexionar: entender la infraestructura como política de Estado que trasciende gobiernos de turno.

Al escrutar con mayor detalle la agenda del Congreso que se celebrará en noviembre próximo, aparecen en total 22 temas de discusión, entre ellos: oportunidades de nuevos negocios en América Latina y en otros sectores; más allá de la infraestructura: beneficios sociales de los proyectos; contratación pública y crecimiento empresarial; perspectivas económicas; consultoría a la vanguardia; sostenibilidad más allá de lo ambiental (ESG), energías renovables y transición energética; infraestructura, una mirada legislativa; retos y experiencias del Reino Unido en materia de descarbonización y tecnología; lineamientos de infraestructura verde, por mencionar tan solo algunos.

Al cabo de 20 años de existencia, sin duda alguna, el Congreso Nacional de la Infraestructura, se consolida como el evento gremial más esperado del año. Su aporte al país, bien podría resumirse en tres palabras: competitividad, desarrollo y modernidad.



Actores claves del sector opinan sobre la CCI

Personajes que han sido parte de una historia de consolidación de un gremio que hoy da vía libre al desarrollo de Colombia.



Argelino Durán Ariza, expresidente de la Sociedad Colombia de Ingenieros (SCI) y expresidente de la Junta Nacional de la CCI.

"La primera consecución fue crear el gremio y reunir a los empresarios de la cadena de valor de la construcción de la infraestructura pública del país. Así, se logró un gremio cada vez más fuerte y representativo. Con esta base se ha convertido en un interlocutor válido y reconocido por el Gobierno Nacional para promover mayor inversión pública, mejor clima de negocios, combatir la corrupción, reducir los proyectos fallidos por mala planeación y focalizar la agenda pública".



Germán Varón Cotrino, exsenador, exdirector de Cambio Radical y expresidente de la Cámara de Representantes.

Son varios los aportes de la CCI. El primero es consolidar un grupo de los más importantes inversionistas, generando con ello, gran número de empleos, pero también convirtiéndose en instrumento para poder desarrollar las políticas que este Gobierno ha planteado. Por ejemplo, no se puede hablar de turismo si no se encuentran vías para hacerlo, o un desarrollo rural, sin las vías terciarias desarrolladas y una infraestructura que permita poder comercializar los productos.

De hecho, uno de los elementos que identifica un país competitivo, es la conectividad y para ello es necesario la ampliación, adecuación y obviamente una inversión enorme en infraestructura, que trae beneficios a la economía. Y, por último, el modelo desarrollado por la CCI del sistema de concesiones, le ha permitido al Estado destinar cuantiosos recursos a todo tipo de programas sociales, mientras avanzan proyectos de infraestructura con recursos privados. Incluso, en los casos en que el Estado ha participado con recursos en las asociaciones público – privadas, se ha evidenciado que el sistema funciona y con creces ha traído dividendos al país.



Guillermo Balcazar, expresidente de la Junta Directiva Nacional de la CCI.

Desde las primeras reuniones en las que nació la idea de un gremio único, que nos permitiera organizar y potenciar el diálogo con las entidades, que antes estaban dispersas en los diferentes gremios, vislumbramos que con la unificación en la CCI, podríamos trascender de la atención de los temas del día a día, referentes a los planes y procesos de licitaciones y contratos que anunciaban las diferentes entidades, a llevar a un primer plano del diálogo nacional la discusión, planeamiento y estructuración de planes y programas de inversión en infraestructura, como un propósito nacional fundamental para el desarrollo del país.

Gracias a estos diálogos, con el respaldo de innumerables estudios y documentos desarrollados por expertos nacionales e internacionales, el gremio ha logrado que el Gobierno tenga claro que la inversión en infraestructura, es inversión social. Este simple cambio de paradigma, orienta hoy la formulación de los planes de desarrollo, poniendo en los primeros lugares las necesidades de proyectos de infraestructura modernos, que reducen los tiempos y costos de viaje en el país, nos hacen más competitivos, y nos permiten progresar.



Mauricio Ossa, presidente de Odinsa.

Durante sus 20 años de existencia, la Cámara Colombiana de la Infraestructura ha aportado significativamente al fortalecimiento de la institucionalidad del sector, contribuyendo al desarrollo y cierre de brechas en la infraestructura del país. También ha aportado a la atracción de inversión y a la consolidación del sector como un aliado fuerte en la construcción de una Colombia cada vez más competitiva, con mayor cohesión local, desarrollo socioeconómico, apertura y participación global.

La influencia de la CCI en las políticas públicas, la retroalimentación de la normativa, la propuesta de estándares, la interlocución institucional, así como la generación y transmisión de conocimiento, en el marco de un trabajo riguroso y disciplinado, nos ha llevado a superar desafíos comunes y aprovechar múltiples oportunidades. Por tanto, para sus afiliados, garantiza una adecuada y armónica interlocución con cada gobierno, para salvaguardar una política de Estado. Además, la CCI facilita la articulación de todos los actores del sector, su especialización, crecimiento y el despliegue de los beneficios derivados de su gestión para toda la sociedad. ¡Felicitaciones a la CCI, a Juan Martín Caicedo y a todo su equipo! ¡Gracias por estas dos décadas de construcción de país!



construye vida.

f inacarcolombia
@ inacarcolombia

Más de 3 décadas en constante evolución.

Desde hace 33 años nos levantamos cada día a hacer las cosas diferentes, pero con la misma pasión. Hoy haciendo honor a esa filosofía, abrimos tres nuevos caminos para acercarnos más a usted.



Es la unidad estratégica de negocios dedicada al **diseño, planificación, dirección, interventoría y ejecución** de obras de ingeniería civil.



Es la unidad estratégica de negocio de inacar dedicada al **Asset Management** de activos inmobiliarios comerciales.



Es la Unidad Estratégica de negocio de Inacar que se encarga del **diseño, estructuración, gerencia y comercialización** de negocios inmobiliarios.

Contáctanos: info@inacar.com - 3155927132
www.inacar.com