



Fasecolda en Línea 8 de marzo: Se amplia oferta aseguradora en Barranquilla

En Acción: Diplomado en Seguros de Personas y Salud

El viernes 25 de marzo comenzarán las jornadas académicas de este diplomado que brindará a los participantes un adecuado conocimiento de los aspectos jurídicos, técnicos y comerciales de los seguros de personas.

El curso que está dirigido a funcionarios de las compañías de seguros e intermediarios, así como a personas interesadas en los temas propios de la actividad aseguradora y del contrato de seguros, tendrá una duración de 64 horas, en jornadas de cuatro horas los días viernes (5:00 P.M. a 9:00 P.M.) y sábados (8:00 A.M. a 12:00 M), finalizando el sábado 3 de junio.

El plan de estudios se encuentra dividido en cinco módulos: aspectos jurídicos del seguro de vida, seguros de personas, seguros de vida, seguros de salud y venta consultiva.

La inscripción al diplomado, módulo o conferencia podrá realizarse en forma electrónica a través de la página WEB del Instituto Nacional de Seguros (www.ins.edu.co) o diligenciando el formato que se encuentra en la página, el cual deberá ser remitido por correo electrónico (ins@fasecolda.com) o vía fax al 2 10 70 21. Más información a los teléfonos: 2107805 o 3443080 Exts. 3300 – 3302.

Fuente: Instituto Nacional de Seguros

Sector:

Se amplia oferta aseguradora en Barranquilla

Con el fin de afianzar su estrategia comercial y continuar con su propósito de extender su oferta de protección a diversas zonas del territorio nacional, Generalli Colombia abrió recientemente una nueva oficina (Generadora de Negocios) en la capital del Atlántico.

Este punto de atención se suma a la sucursal de la aseguradora ubicada en el Centro Financiero el Prado, buscando solucionar las necesidades de aseguramiento de las familias de esta región soportada en un amplio portafolio de productos enfocado a las empresas, familias y personas.

La compañía resaltó su orgullo de abrir esta nueva oficina “ya que confirma su solidez y compromiso con todas las familias y empresarios de esta región del caribe colombiano.”

Fuente: Generali Colombia

Economía:

Fedesarrollo propone igualar la edad de jubilación entre hombres y mujeres

En medio de la polémica por el artículo del Plan Nacional de Desarrollo que pretende aumentar la edad de los hombres en 65 años y las mujeres en 62 años, Fedesarrollo insiste en su propuesta de igualar las edades sin distinción de género.

Este es uno de los temas, más no el único ni el más importante, para alcanzar una reforma del Sistema General de Pensiones más "comprehensiva", de acuerdo con el director de la entidad, Roberto Steiner. "Aunque no es un tema crítico, creemos que debe ponerse sobre la mesa", puntualizó.

El factor que se tuvo en cuenta en la propuesta fue el desequilibrio demográfico que enfrenta el Sistema. Esto se da por las diferencias entre la expectativa de vida y la edad de pensión. Actualmente, la expectativa de vida para los hombres es más de 83 años y cerca de 87 para las mujeres.

Esta situación ha acentuado el creciente desbalance entre el número de personas en edad de pensionarse y el número de contribuyentes. De acuerdo con Fedesarrollo, la distancia entre las diferencias de edades agrava la problemática, puesto que las mujeres tienden a cotizar menos, se pensionan antes y viven más.

En cuanto a la pensión de las mujeres, la subdirectora de Fedesarrollo, Natalia Salazar, indicó que si se quedaran trabajando y cotizando tanto en el Instituto de Seguros Sociales, como en los fondo de ahorros privados acumularían más ahorros y tendría más pensión. "Es voluntario que la mujer se retire y se pensione a los 57 años. Ella puede seguir trabajando y cotizando. Esto es bueno porque las mujeres, como en el mundo entero, viven más y eso les permitiría por lo tanto obtener mejores pensiones y una mejor calidad de vida durante la vejez", agregó Salazar.

Sobre el Régimen de Prima Media (RPM), el director de la entidad dijo que es necesario "marchitarlo" ya que está generando un desbalance fiscal. Esto pasa porque el monto cotizado no fue suficiente para proveer beneficios durante una fase de disfrute que se ha ido extendiendo, de acuerdo con el reporte de Fedesarrollo. "El RPM favorece escasamente a un millón de personas, casi

todas ellas en el quintil más alto de la población", añadió Steiner.

De acuerdo con Juan Carlos Guataquí, profesor de la Universidad del Rosario, de marchitarse el RPM quedaría el Régimen de Ahorro Individual. "Tendría que hacerse un régimen de transición para los que están RPM y les falta cierto tiempo para pensionarse, se puedan pensionar", indicó el experto.

Importancia de la sostenibilidad fiscal

De acuerdo con Roberto Steiner, director de Fedesarrollo, la Sostenibilidad Fiscal "es condición necesaria para satisfacer derechos económicos y sociales de manera amplia y perdurable". La Constitución de 1991, con interpretaciones de la Corte Constitucional, le devolvió la iniciativa de gasto al Congreso. "Más recientemente el procurador, Alejandro Ordóñez, en el tema pensional ha tomado decisiones que tienen implicaciones sobre el gasto público", dijo Steiner, quien explicó que la senda creciente de deuda afectará a la justicia inter-generacional. Es decir, "las decisiones de hoy afectarán el bienestar de los que vienen más adelante, el endeudamiento será para ellos". Fedesarrollo sostuvo que la Corte Constitucional ya había señalado la importancia de la Sostenibilidad Fiscal.

Fuente: La República

Internacional:

En España la siniestralidad leve en Autos se redujo un 3,3% en 2010

En el pasado año se produjeron en España cerca de dos millones de accidentes leves del tráfico (concretamente, 1.980.099), cifra que supone un descenso del 3,3% respecto al año anterior, según se desprende de los resultados del Sistema CICOS, presentados el viernes por UNESPA. La asociación achaca esta disminución "a una menor utilización del vehículo en nuestro país por los efectos de la crisis económica".

El balance del pasado año muestra, no obstante, que la accidentalidad leve del tráfico no ha tenido el mismo comportamiento en todas las provincias. Cáceres, Teruel y Melilla son las únicas en las que los golpes han aumentado, "si bien hay que tener en cuenta que en cifras absolutas, la subida es muy pequeña", matiza UNESPA.

En cuanto a los días con más siniestralidad, el pasado año los lunes superaron a los viernes como la jornada con mayor probabilidad de sufrir un accidente de tráfico. Especialmente el lunes 8 de marzo, con 9.684 siniestros, y el lunes 11 de enero, con 8.785, fueron los días con mayor concentración de siniestros leves. UNESPA recuerda que en ambas fechas se produjeron intensas nevadas que afectaron a numerosas provincias, y apunta: "En relación con estos días de intensas nevadas, los accidentes leves aumentan entre un 60% y un 80% en función, básicamente, de si las nevadas afectan a las grandes ciudades".

Otros datos significativos que desvela el informe CICOS es que, en promedio anual, cada día se producen 5.403 accidentes leves. Además, que cada 16 segundos se produce un accidente en algún punto de España, siendo las frecuencias más elevadas las de provincias con grandes ciudades, pues este tipo de siniestralidad es básicamente urbana.

Fuente: Boletín de Seguros de América Latina

FASECOLDA en Línea 9 de marzo: La infraestructura y el Plan Nacional de Desarrollo

Editorial FASECOLDA

La infraestructura y el Plan Nacional de Desarrollo

La infraestructura de un país está estrechamente relacionada a su crecimiento económico y social. De hecho una infraestructura apropiada promueve no sólo una mayor inversión en el país, también grandes flujos de comercio exterior.

Colombia durante el Siglo XX acumuló un retraso en autopistas, vías y aeropuertos, lo que sumado al bajo desarrollo técnico en infraestructura le ha generado al país altos costos en materia logística, especialmente para los participantes del comercio exterior.

El actual gobierno incluyó la infraestructura como una de las locomotoras que se espera motiven el crecimiento para el periodo 2010-2014. Así mismo, propuso la creación de un Plan Maestro de Transporte (2010-2032) que permita un desarrollo integral y escalonado del sector en el mediano y largo plazo.

Algunos de los proyectos incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo son la creación de infraestructuras logísticas especializadas, la consolidación de empresas formales de transporte de carga de los modos férreo, carretero, fluvial y marítimo para que migren de un esquema empresarial monomodal e independiente, a uno integrado y que promueva la intermodalidad. También se menciona la necesidad de mejorar la institucionalidad, con casos concretos como la Superintendencia de Puerto y Transportes y el INCO.

Dentro de las metas propuestas está la disminución en el costo de exportación/importación de los contenedores, el aumento en la carga movilizada en cada uno de los medios de transporte, la construcción de grandes proyectos de conectividad (red vial que permita una conexión mayor entre las diferentes ciudades del país), inversión en seguridad vial y mayor efectividad en los procesos y requisitos aduaneros que redunde en una disminución de los tiempos e incremente el número de requerimientos atendidos.

En términos generales el Plan Nacional de Desarrollo plantea soluciones acertadas y necesarias en el corto y mediano plazo. Sin embargo, esto es insuficiente si se quiere mejorar la posición del país en esta materia. En el informe del World Economic Forum, “*The Global Competitiveness Report 2010-2011*”, el sector de infraestructura se ubicó por debajo del promedio de la región latinoamericana, recibiendo una calificación de 3.59 en una escala de 7, con lo que el país ocupó el puesto 79 en una lista de 133 países.

El Plan Maestro de Transporte deberá ser el marco de política pública que inspire y delimite los planes de desarrollo de los próximos 20 años, garantizando la continuidad de los programas de intervención estructurales, sin lo cual Colombia no podrá tener la infraestructura e institucionalidad logística que tanto reclama el sector productivo.

Por: Leonardo Umaña

Director Cámara Técnica de Transporte

FASECOLDA

Sector:

Alico ahora es MetLife

El pasado 1 de marzo fue lanzada la marca MetLife en Colombia, anteriormente Alico Colombia Seguros de Vida S.A.

MetLife, Inc, fundada en New York en 1868, se ubica en la actualidad como una de las compañías aseguradoras de vida más importantes del mundo. Un proveedor líder mundial de seguros, rentas vitalicias y programas de beneficios para empleados, sirviendo a 90 millones de clientes en 60 países. A través de sus subsidiarios y afiliadas, MetLife tiene posiciones de liderazgo de mercado en Estados Unidos, Japón, Asia Pacífico, Europa y Oriente Medio.

En Colombia, MetLife capitalizará las fortalezas de Alico, entre las que se cuenta el conocimiento del mercado colombiano, a través de 50 años de historia en el país, con más de 400.000 clientes activos y una sofisticada red de canales de distribución de seguros de vida, sumada a un equipo de asesores especializados en seguros de vida para personas.

Fuente: Metlife Colombia

Fiebre de autos acelera a otros sectores como aseguradoras, ventas de combustibles y autopartes

Así mismo, escuelas de conducción, mayor recaudo de impuestos e ingresos por matrículas hacen parte de la cadena impulsada por la dinámica del mercado de autos en el país.

Los productores y comercializadores de vehículos nuevos no son los únicos beneficiados con el auge en las ventas registrado en el país en los últimos meses.

Detrás del acelerado comportamiento del sector, existe una larga lista de actividades que han comenzado a reaccionar.

Aseguradoras, ventas de combustibles y autopartes, usuarios de escuelas de conducción, mayor recaudo de impuestos e ingresos por matrículas, peajes y demanda de parqueaderos, hacen parte de los negocios que crecen paralelamente con la nueva dinámica del mercado automotor colombiano.

Sólo los seguros de automóviles crecieron el año pasado 8,1 por ciento, y las pólizas llegaron a 1,7 billones de pesos.

A ello se suma el negocio de la venta de accesorios para la personalización de los vehículos que, de acuerdo con las empresas del sector, en Colombia es muy particular, pues cada comprador de un auto le agrega elementos acorde con sus necesidades y gustos.

Es más, el impacto en la industria es inmediato. Las mayores ventas de autos hacen que los pedidos a las ensambladoras aumenten y los inventarios se reduzcan. Esto a su vez beneficia la producción y las ventas de otras industrias de la cadena, como autopartes, metalmecánica, vidrio y llantas.

Adicionalmente, el boom automotor impulsa el comercio al por menor, que crece cerca de 13 por ciento anual. Y dentro de esa actividad se impactan favorablemente subsectores, como el de los combustibles.

Luis Bernardo Naranjo Ojeda, analista del portal www.losdatos.com, dice que el componente local de los vehículos ensamblados es cercano al 25 por ciento. Sin embargo, la mayor producción y venta de carros nacionales generan efectos positivos hacia atrás y hacia adelante en la cadena.

Los primeros son los que se presentan sobre la demanda de autopartes, llantas, rines, frenos, baterías, vidrios, cables y asientos, entre otros artículos. Mientras que los segundos son los que impactan el comercio de repuestos, talleres de mantenimiento, ventas de gasolina y cambio de aceite y lubricantes, entre otros negocios de servicios.

“Los vendedores de llantas nos beneficiamos, aunque no de inmediato, pues los vehículos vendidos hoy hacen reposición en uno o dos años”, sostiene

Marianella Manzur del Río, gerente de negocios de Importadora Nacional de Llantas.

En los dos primeros meses del 2011 se vendieron en el país 46.298 carros cero kilómetros, lo que representó un aumento de 46,2 por ciento frente al mismo periodo del año pasado, cuando se colocaron 31.661.

Según las cifras preliminares de la firma Econometría, las ventas diarias de carros aumentaron de 537 unidades un año atrás a 785 en febrero pasado. Es decir que, de mantenerse la tendencia, las totales superarán el registro histórico del 2010, con 253.869 unidades.

Y es que las expectativas de todas las marcas son hacia el crecimiento. Mientras Chevrolet habla de vender 100.000 carros al año, Renault tiene el firme propósito de mantenerse en el segundo lugar en el mercado, mientras que las demás marcas, en su mayoría importadas, luchan por ganar participación en las ventas nacionales.

América Latina también crece

Si en Colombia hay auge en el mercado de autos nuevos, en el resto de América Latina sucede lo mismo. En Chile, las ventas de carros sumaron 52.989 unidades en los dos primeros meses del 2011, con un incremento de 43 por ciento respecto al igual lapso del 2010, dijo la Asociación Nacional Automotriz. En Argentina, Adefa reveló que la producción de vehículos acumuló en febrero un aumento del 24,1 por ciento en el bimestre, y las exportaciones el 44,2 por ciento. En México, aún no hay datos hasta febrero, pero los exportadores de ese país tienen puestas sus miradas en Chile, Brasil y Colombia.

Hay muchas razones para comprar

Pero ¿qué factores, además de las facilidades de crédito, hacen que se sigan registrando récords?

Uno es el bajo precio del dólar, que vuelve más competitivas las marcas extranjeras en el mercado y, según el director comercial de Toyota de Colombia, Édgar Hoyos, permite ofrecer más gama de productos en la salas de ventas que satisfaga las necesidades y expectativas de los clientes.

“La confianza de los consumidores ha mejorado porque el empleo es más estable”, asevera Juan Carlos López, gerente de Mercadeo de Dinissan.

Paralelamente, se vienen presentando mayores ventas de vehículos, originadas por la demanda de empresas petroleras, mineras y constructoras, especialmente para empezar una flota, aumentarla o reponerla. La tercerización de actividades, como la logística de distribución por parte de algunas compañías para concentrarse en su negocio principal, también causa el auge de venta de vehículos comerciales de carga y de pasajeros.

El incremento en la venta de vehículos de doble tracción también es evidente, pues este año empezaron a recuperar en las estadísticas el terreno que perdieron en el 2007. Aunque Econometría no discrimina el número de 4x4 colocados, se encuentran medidos entre los 2.297 utilitarios vendidos en enero pasado. Édgar Hoyos considera que son propicios para ciudad y carretera porque permiten amortiguar las irregularidades del camino. También ofrecen la ventaja de transportar a 7 ocupantes con espacio para el equipaje.

Fuente: Portafolio

Internacional:

En España la siniestralidad leve en autos se redujo un 3,3% en 2010

En el pasado año se produjeron en España cerca de dos millones de accidentes leves del tráfico (concretamente, 1.980.099), cifra que supone un descenso del 3,3% respecto al año anterior, según se desprende de los resultados del Sistema CICOS, presentados el viernes por UNESPA. La asociación achaca esta disminución “a una menor utilización del vehículo en nuestro país por los efectos de la crisis económica”.

El balance del pasado año muestra, no obstante, que la accidentalidad leve del tráfico no ha tenido el mismo comportamiento en todas las provincias. Cáceres, Teruel y Melilla son las únicas en las que los golpes han aumentado, “si bien hay que tener en cuenta que en cifras absolutas, la subida es muy pequeña”, matiza UNESPA.

En cuanto a los días con más siniestralidad, el pasado año los lunes superaron a los viernes como la jornada con mayor probabilidad de sufrir un accidente de tráfico. Especialmente el lunes 8 de marzo, con 9.684 siniestros, y el lunes 11 de enero, con 8.785, fueron los días con mayor concentración de siniestros leves. UNESPA recuerda que en ambas fechas se produjeron intensas nevadas que afectaron a numerosas provincias, y apunta: “En relación con estos días de intensas nevadas, los accidentes leves aumentan entre un 60% y un 80% en función, básicamente, de si las nevadas afectan a las grandes ciudades”.

Otros datos significativos que desvela el informe CICOS es que, en promedio anual, cada día se producen 5.403 accidentes leves. Además, que cada 16 segundos se produce un accidente en algún punto de España, siendo las frecuencias más elevadas las de provincias con grandes ciudades, pues este tipo de siniestralidad es básicamente urbana.

Fuente: Boletín de Seguros de América Latina

Fasecolda en Línea 10 de marzo: Nivel de aseguramiento en copropiedades no superaría el 4,5%

Nivel de aseguramiento en copropiedades no superaría el 4,5%

- *De acuerdo con la Ley 675 de 2001, los copropietarios están obligados a asegurar los bienes comunes, al menos, contra los riesgos de incendio y terremoto, de manera que se garantice la reconstrucción de la copropiedad.*
- *A pesar de ser una Ley, el sector asegurador llama la atención sobre el hecho de que el nivel de aseguramiento es muy bajo, en especial en ciudades diferentes a Bogotá.*
- *Pocos copropietarios conocen las serias implicaciones que puede acarrear el hecho de no contar con un seguro adecuado. En estos casos, los administradores se exponen a responder con su patrimonio.*

De acuerdo con cifras preliminares de las aseguradoras entregadas a FASECOLDA, en Bogotá de 200.000 copropiedades tan sólo 9.000 contarían con el seguro de Bienes Comunes, es decir, el 4,5% del total estimado.

Teniendo en cuenta que marzo es mes de Asambleas de Copropietarios, resulta de gran importancia que los encargados de la administración, sean empresas, personas especializadas o copropietarias que decidieron asumir este rol, conozcan que no cumplir con lo establecido en la Ley 675 de 2001, podría involucrarlos en procesos en los cuales deberán responder incluso con su patrimonio por daños, generados por un evento, no cubiertos a causa de un mal aseguramiento o la falta de éste.

“Si como copropietario contrato a un administrador y él no asegura, o asegura mal la copropiedad, este podría ser demandarlo por los perjuicios causados por su actitud negligente y podría estar obligarlo a responder por esas pérdidas con su patrimonio”, advirtió el Director de la Cámara Técnica de Incendio y Terremoto de FASECOLDA, Carlos Varela.

Ese bajo nivel de protección de la capital colombiana, que según estimativos es aún menor en la Costa Caribe colombiana, resulta preocupante si a esto se suma que tan sólo el 10% del total de las edificaciones existentes en el país cuentan con algún tipo de seguro, que garantice el patrimonio ante un evento catastrófico probable como un incendio o un terremoto.

FASECOLDA identificó como las grandes causas de este nivel de desprotección el desconocimiento, la mala asesoría o la omisión por parte de la mayoría de copropietarios que no están asegurando los bienes comunes en la forma en que señala la Ley 675 de 2001.

“Las personas siguen confundiendo los bienes comunes con las zonas comunes. Pocos entienden que, por ejemplo, las columnas, las vigas, los entrepisos, las fachadas y los techos, son bienes comunes que deben contar con un seguro que garantice, al menos, su reconstrucción”, añadió Varela.

Todo lo anterior, sin duda, expone al país a quedar en una situación precaria si un evento impacta a alguna de sus ciudades, por eso FASECOLDA invita a los copropietarios que en este mes realizan sus asambleas para que aborden el tema con la seriedad que se requiere. Eventos como el reciente terremoto en Christchurch, Nueva Zelanda, o las difíciles tragedias que vivimos en Armenia y Popayán nos comprometen a hacer contantes llamados para que la población esté protegida.

FASECOLDA insta a los copropietarios que en este mes realizan sus asambleas para que este tema sea abordado con la seriedad que se requiere.

Para ampliar los conocimientos sobre este tema la agremiación ha publicado la ***Guía de Aseguramiento de Copropiedades***, que se encuentra colgada en la página web de FASECOLDA, siguiendo la ruta: www.fasecolda.com / Ramos /Incendios y Terremotos.

SOBRE EL SEGURO OBLIGATORIO DE BIENES COMUNES

¿Qué coberturas ofrece el seguro de bienes comunes?

Respecto del seguro de bienes comunes, es importante aclarar que de acuerdo con la normativa, las copropiedades están obligadas a asegurarse contra los riesgos de incendio y terremoto. Esto quiere decir que las coberturas básicas de este seguro son incendio y terremoto.

Coberturas adicionales como responsabilidad civil, daños por agua, anegación, terrorismo, daños por granizo, explosión, daños por rayo, corriente débil, remoción de escombros y otras coberturas adicionales, no son de carácter obligatorio.

A pesar de esto, es deseable que la copropiedad adquiriera algunas de estas coberturas adicionales dependiendo de los diferentes riesgos a los que se encuentren sometidas. En este sentido, las aseguradoras ofrecen soluciones de protección integral que tienen en cuenta las diferentes necesidades de protección de las copropiedades.

¿Quién debe tomar el seguro de bienes comunes?

La persona jurídica de la copropiedad es quien debe tomar el seguro. Es importante señalar que las pólizas de seguros son un contrato. Las personas naturales o jurídicas que forman parte del contrato de seguros son el tomador,

el asegurado, el beneficiario y la aseguradora. Todas estas personas tienen derechos pero también obligaciones en relación con el citado contrato de seguros.

En el caso de seguro de copropiedades o seguro de bienes comunes el tomador, el asegurado y el beneficiario son, en casi todos los casos, la misma persona, esto es, la copropiedad. Por tal motivo se reitera que es de gran importancia que la copropiedad se haya constituido como persona jurídica ante la oficina de instrumentos públicos de la municipalidad. Al constituirse como persona jurídica, a la copropiedad se le asigna un número de identificación tributario o NIT. Con este NIT el administrador toma el seguro a nombre de la copropiedad.

Algunos ejemplos de bienes comunes que se encuentran presentes tanto en edificios como en conjuntos:

- ✓ Áreas de uso social (salón comunal, sede social, etc.).
- ✓ Áreas para circulación que se encuentren dentro de la copropiedad:
 - Puntos fijos, corredores, escaleras, terrazas de uso comunal, etc.
 - Vías de acceso vehicular, puentes para uso exclusivo de la copropiedad, rampas, parqueaderos, etc.
 - Áreas de circulación peatonal como andenes, senderos, etc.

- ✓ Zonas verdes de uso comunal (parques, jardines, etc.).
- ✓ Cerramientos y puertas de acceso a conjuntos.
- ✓ Los cimientos (losas de cimentación, zapatas, pilotes, etc.).
- ✓ Elementos que soportan la edificación (losas entrepiso, vigas, columnas, muros de carga, etc.).
- ✓ La fachada del edificio.
- ✓ Muros que dividen las áreas privadas y los muros de la copropiedad.
- ✓ Muros compartidos entre la copropiedad y el bien privado.
- ✓ Acabados y enchapes de la copropiedad.
- ✓ Techos o losas que sirven de cubiertas.
- ✓ Bienes muebles de la copropiedad (elementos de gimnasio, electrodomésticos de la copropiedad, equipos de comunicación, equipos de computación, etc.)
- ✓ Equipo y Maquinaria (bombas hidráulicas, calderas, ascensores, etc.)
- ✓ Instalaciones eléctricas, hidráulicas y sanitarias que llegan o salen de los bienes privados.
- ✓ Áreas de servicio.
 - Porterías, garitas, etc.

- Bombas tanques de almacenamiento de agua, etc.
- ✓ Áreas de recreación (gimnasios, canchas, piscinas, zonas húmedas, etc.).

Existen copropiedades que por su disposición arquitectónica cuentan con cierto tipo de estructuras que algunas veces no se reconocen como bienes comunes cuando efectivamente pueden serlo. Entre estas están:

- ✓ Muros de contención.
- ✓ Cimientos y elementos colindantes que soportan las edificaciones de varios copropietarios, por ejemplo, losas corridas de cimentación, losas entrepiso compartidas horizontalmente entre dos o más unidades privadas, etc.
- ✓ Vías privadas dentro de la copropiedad que no pertenecen al gobierno local.
- ✓ Instalaciones generales de servicios públicos como transformadores, tanques de almacenamiento de agua, que pertenezcan a la copropiedad y que generalmente puedan estar dentro de los límites de la misma, si los mismos no pertenecen a las empresas de servicios públicos de la ciudad.
- ✓ Cerramientos y puertas de acceso a varios conjuntos.
- ✓ Estructuras de parqueaderos subterráneos, a nivel o elevados.

INGRID VERGARA CALDERÓN

Directora de Comunicaciones y Mercadeo

DANIEL BERNAL

Analista de prensa y medios

FASECOLDA

Conmutador: 3443080 Ext 1801 - 1805

ivergara@fasecolda.com

Fuente: FASECOLDA

Sector:

Siete planes viales tienen preocupado al Gobierno; varias de las dificultades fueron advertidas

Casos de licitaciones mal adjudicadas, sin estudios y hasta proyectos desfinanciados, que fueron puestos en marcha en los últimos años han comenzado a acumular quejas.

Por estos días el tema de la corrupción y las dificultades en las obras públicas están a la orden del día, no sólo por el denominado 'carrusel de la contratación de Bogotá', sino porque sumado a la época invernal se volvió noticia frecuente el cierre de tramos de vías en diferentes partes del país.

Ante este panorama, los expertos consideran que el Gobierno del presidente Juan Manuel Santos tendrá que diseñar una estrategia para hacerle frente a los problemas que han comenzado a surgir con al menos siete grandes proyectos viales, cuyas inversiones superan los cinco billones de pesos, y que cada vez generan más dudas entre las empresas de ingeniería.

Lo más complejo de este panorama, es que varias de las dificultades fueron advertidas de manera previa a la adjudicación y firma de los contratos.

Estas obras de infraestructura son la doble calzada Bogotá - Girardot, el Plan 2.500, las seis concesiones del Conpes 3413, el túnel de La Línea, los Corredores Arteriales de la Competitividad, Ruta del Sol tramo uno y la Transversal de Las Américas.

La actual administración ha comenzado a revisar caso por caso y se ha encontrado con serios problemas entre los que se destacan propuestas artificialmente bajas, con deficiencias técnico financieras o situaciones generadas porque los proyectos nunca fueron socializados.

Además, hay varias demandas por parte de las empresas que se presentaron y argumentan tener pruebas de las irregularidades.

Fuentes, que pidieron no ser identificadas, le explicaron a PORTAFOLIO los casos más preocupantes.

La doble calzada Bogotá-Girardot

La doble calzada Bogotá -Girardot fue adjudicada en el 2004 y comenzó a construirse en 2005 por el consorcio de los Nule y otras empresas. En su momento se denunció que hubo presuntas certificaciones falsas por parte de ese consorcio, pues la acreditación internacional que adjuntó de República Dominicana, fue expedida por ex funcionarios de ese país. También fue denunciado que la compañía no cumplía con la experiencia en ese renglón. Hoy el tema está en los juzgados por demanda de uno de los consorcios.

En 2008 el consorcio dijo que la obra se entregaría en 2010, aunque está programada para 2012. Hoy la obra presenta retrasos y el túnel del Boquerón que fue inaugurado por el Gobierno hace un año aún no entra en operación.

Plan 2.500: historia que no acaba

El Plan 2.500 fue adjudicado en el 2005. Planeaba inversiones por 2 billones de pesos para construir 3.160 kilómetros, en carreteras secundarias y terciarias que se entregarían en 2007, y aún no terminan.

Los recursos eran puestos por la Nación, pese a que la Ley 105 de 1993 establece que esas redes pertenecen a los municipios y departamentos. Allí no hubo estudios asociados, se hicieron diagnósticos y se adjudicó. Un estudio de Fedesarrollo concluye que había vías que no ameritaban pavimentación, pues no tenían tránsito. En los 250 tramos no se contrató mantenimiento y hoy unas de esas vías están dañadas.

Un informe de la Procuraduría dice: “El valor de cada uno de los contratos se aumentó considerablemente, modificando la cantidad de kilómetros a pavimentar, la cual siempre fue inferior a la contratada inicialmente”.

Seis concesiones del Conpes 3413

Las vías eran: 1) Rumichaca-Pasto-Chachagüí; 2) Área metropolitana de Cúcuta; 3) Zona metropolitana Bucaramanga; 4) Girardot-Ibagué-Calarcá; 5) Ruta Caribe y 6) Córdoba-Sucre.

La única que no tuvo problemas fue Girardot-Ibagué-Calarcá.

Se adjudicaron entre 2006 y 2007, las más críticas son Ruta Caribe y Córdoba-Sucre, pues al año se les adicionaron 1,5 billones de pesos. A quienes se les adjudicaron esas obras presentaron ofertas por debajo del costo estimado por el Gobierno.

En el caso del área metropolitana de Cúcuta, el Gobierno afectó el contrato, pues la obra requería un peaje de 1.000 pesos por trayecto, pero nunca lo socializó con la comunidad y el Ministerio tumbó el peaje. Hoy existe una reclamación del concesionario, que supera los 200.000 millones de pesos.

Túnel de La Línea, sin plata

Estimaciones preliminares decían que al proyecto le faltaban 300.000 millones de pesos. Hoy está confirmada la cifra.

La primera licitación se cayó porque el presupuesto con el que el Gobierno sacó la obra era cercano a los 600.000 millones de pesos. Lo ajustaron a 660.000 millones de pesos, y se adjudicó, pues para los expertos no era posible que una firma hiciera la obra por ese monto.

Hoy el proyecto es inviable con esa cantidad de dinero. Son problemas derivados de que el contratista no hizo bien las cuentas. Pero ya le han girado el 50 por ciento y no se ve reflejado en la obra. En 15 días se conocerá cuáles y cuántos son los atrasos de esa obra. Este Túnel operará en una sola dirección por lo que el Gobierno prepara la licitación para hacer el tramo en dirección a Bogotá.

El tramo uno de la Ruta del Sol tendrá alto riesgo de derrumbes

La Ruta del Sol tramo 1 va de Villeta hasta Puerto Salgar. El proyecto original con estudios fue el sonado caso 'Comsa', como proyecto de ingeniería está listo con estudios desde 1998.

Pero el Gobierno anterior decidió cambiar el trazado, pese al conocimiento de que el suelo es complejo en esa región. Por ello la recomendación era hacer un túnel y evitar la falla. El contratista advierte que será una vía con problemas de derrumbes en las actuales condiciones. El proyecto como está es antitécnico y traerá serias consecuencias económicas.

En caso de que el contratista haga el túnel donde se debe, el Estado se expone a una demanda por parte de los otros contratistas que licitaron. La razón: ingenieros y Gobierno sabían que era mejor el túnel.

El proyecto aún está en preconstrucción, en términos de tiempo puede tener un cambio que no afecte el futuro del país, pues el problema está en los primeros 20 kilómetros.

Corredores para la competitividad

Se trata de carreteras que conectan transversalmente a la nación, son 1.500 kilómetros en 19 contratos. El presupuesto inicial era de 2,5 billones de pesos.

Se adjudicaron en el 2009, los contratistas hicieron estudios y diseños y se dieron cuenta de que lo que se presupuestó no alcanzaba e hicieron falta 3,5 billones de pesos. Lo bueno es que ya hay diseños, lo malo es que fueron adjudicados para ejecutarse en concreto rígido, que no es flexible, y los tramos son en suelos inestables, con lo cual las vías se quebrarán y quedarán intransitables. Los expertos dicen que las propuestas fueron serias, pero las condiciones no.

Transversal de Las Américas

Hasta el momento no ha pasado nada. El Gobierno anterior lo adjudicó en sus últimos días. La carretera arranca en el parque natural de los Catiós en Chocó, allí no hay nada con qué conectar, se supone que era para conectar con Panamá y Venezuela. La primera fase fue adjudicada pero Panamá no planea ninguna carretera que conecte con Colombia.

Fuente: **Portafolio**

El 51,3% de los ocupados en el país está en el rebusque

Un informe revelado por el Dane mostró que entre noviembre de 2010 y enero de este año, y pese a un repunte en el índice de ocupación en enero, el número de colombianos en la informalidad cayó a 4.817.000 en las 13 principales áreas metropolitanas.

El índice de informalidad, de acuerdo con la entidad, se ubicó en 51,3% entre noviembre del año pasado y enero de este año. El resultado entre octubre y diciembre de 2010 en esta materia fue de 51,7% para las trece áreas metropolitanas que mide el Dane.

Los informales para el período noviembre - enero, se ocuparon en un 42% en el área de comercio, hoteles y restaurantes. En contraste a la medición pasada, el índice de trabajadores por cuenta propia cayó 0,7%, llegando a 59,3%, lo que equivale a 2,83 millones de ciudadanos laborando bajo estas condiciones. De los 9.390.000 de ocupados en las 13 áreas, 42,5% contaban con seguridad social (3.990.750 colombianos). Así mismo, del total de informales, sólo el 10,3%, tenían afiliación al sistema lo cual equivale sólo a 496.151 ciudadanos bajo esta condición.

Entre los informales del país, quienes más se afilian a seguridad social son los trabajadores que están vinculados actividades empresariales, inmobiliarias y de alquileres. Así mismo, entre la informalidad, los obreros y empleados particulares son el grupo que más tiene afiliados al sistema.

Con relación a subempleo subjetivo, el pasado informe de mercado laboral que reveló la entidad mostró que entre febrero del año pasado y enero de 2011, este indicador incrementó 3,3% llegando a 30,9%.

En cuanto a subempleo objetivo, en el mismo período la variación fue de 1,4%, con lo cual el indicador llegó a 13,5%.

Para el investigador CID de la Universidad Nacional, Ricardo Bonilla, la cifra general de informalidad "es una cifra de un período estacional muy fuerte porque involucra ocupaciones de diciembre que desaparecen en enero. Eso muestra cambios muy bruscos en esos dos meses. Eso se refleja en desempleo alto en enero".

El investigador señaló que la informalidad va a permanecer y puntualizó que las promesas del Gobierno en materia de empleo deben ser evaluadas en el mediano plazo. "En el corto plazo no habría una variación significativa de informalidad. En los últimos 12 años, debe estar alrededor de 57%", afirmó Bonilla.

En enero, las amas de casa y estudiantes que encontraron ocupaciones temporales vuelven a asumir sus rutinas cotidianas. Para el académico, el próximo resultado de informalidad podría ser de 52%.

Frente a la informalidad en el campo, reiteró que "es total y absoluta" debido a que un 50% del mercado de trabajo del campo lo conforman trabajadores por cuenta propia.

Al presidente de la Confederación General de Trabajadores de Colombia (CGT), Julio Roberto Gómez, le preocupan "de sobremanera" las estadísticas que ha venido suministrando el Dane en cuanto a desempleo e informalidad.

"Aparece una perversidad latente y consideran como economía informal a empresas de menos de 20 trabajadores", señaló el directivo quien aseguró que la mano de obra reposa en pequeñas y medianas unidades empresariales. "Eso hace que la realidad en materia de mano de obra esté de alguna manera falseada", agregó.

Gómez dijo que hay que dar un compás de espera al Gobierno, que no sea muy extenso para dar forma a la formalización laboral prometida por Santos.

Fuente: La República

Internacional:

MUNICH RE estima que su exposición a los daños causados por el terremoto de Nueva Zelanda ascenderán a US\$400 millones

Esta cifra se incluye en las estimaciones de la reaseguradora que espera en 2011 alcanzar un volumen de primas de reaseguro de entre 24.000 (33.358 millones de dólares) y 25.000 millones (34.748 millones de dólares); en seguro primario, la expectativa es llegar a un rango de entre 17.000 y 18.000 millones (entre 23.628 y 25.018 millones de dólares), mientras que MUNICH HEALTH concluiría el ejercicio con una facturación de 6.000 millones (8.339 millones de dólares).

El objetivo de beneficios para este año vuelve a fijarse en 2.400 millones (3.335 millones de dólares), mientras que el ratio combinado debería quedar por debajo del 95% en seguro primario y situarse en torno al 97% para las actividades de reaseguro. Al respecto, MUNICH RE anticipa que su exposición a los daños causados por el terremoto del 22 de febrero en Nueva Zelanda le supondrá un coste de 1.000 millones de dólares neozelandeses (400 millones de dólares).

De otra parte, MUNICH RE ha confirmado las cifras de negocio y resultados del pasado año, cuyos datos preliminares ya avanzó hace unos días. El ejercicio 2010 se cierra con un resultado consolidado de 2.430 millones de euros (3.377 millones de dólares), un 5,2% menos, con un beneficio operativo de 3.978 millones (-15,7%). El total de primas brutas suscritas fue de 45.541 millones (63.298 millones de dólares) (+9,9%).

El negocio de reaseguro contribuye a las cuentas del grupo con un resultado de 2.099 millones (2.917 millones de dólares) (-18,5%), con un ratio combinado del 100,5% (95,2% el año anterior). Mientras, las actividades de seguro primario aportan un beneficio de 656 millones (911,7 millones de dólares) (+78,7%) y MUNICH HEALTH logra ganancias de 63 millones (87,5 millones de dólares) (+133%).

“No ha sido un año fácil debido a las altas cargas por grandes siniestros, pero hemos sido capaces de cerrar el ejercicio con éxito. El beneficio de 2.430 millones (3.377 millones de dólares) incluso sobrepasa ligeramente el objetivo que nosotros mismos nos habíamos establecido”, expresa Nikolaus von Bomhard, presidente del Consejo de Dirección del grupo.

Fuente: Boletín de Seguros de América Latina

Fasecolda en Línea 11 de marzo: Nueva Vicepresidente Jurídica de FASECOLDA

Nueva Vicepresidente Jurídica de FASECOLDA

Con el fin de robustecer el área jurídica y en atención a la Planeación Estratégica del Gremio, fue designada como nueva Vicepresidente Jurídica la doctora Patricia Jaramillo Salgado quien se vinculará a la Federación en el mes de junio de 2011.

La doctora Jaramillo es abogada, especializada en derecho de seguros y en derecho comercial, con experiencia en resolución de conflictos, en transporte terrestre, marítimo y aéreo, así como en responsabilidad civil y en asesorías y conceptos en los distintos ramos de seguros.

Durante su trayectoria profesional se ha caracterizado por ser una excelente ejecutiva; fue Representante legal de las Compañías Suramericana de Seguros S.A., Seguros de Vida S.A. y Capitalización S.A. de 2001 a 2006. Ha sido litigante durante 11 años, ha desarrollado trabajos de investigación en legislación comparada y otros temas de seguros en los cuales se ha desempeñado como docente. Consultora y apoderada de varias aseguradoras y personas jurídicas del sector real en distintos procesos en la Jurisdicción Civil, Laboral, Contencioso Administrativa y Arbitral.

Actualmente se encuentra culminando la Maestría en Derecho de Seguros, en la Universidad Jean Moulin Lyon III.

Sin duda, la vasta experiencia de la doctora Jaramillo será un gran aporte no sólo para el gremio sino para el sector asegurador colombiano.

Fuente: FASECOLDA

Sector:

Los gremios y el cabildeo

En el Congreso de la República han sido presentados dos proyectos de ley que buscan reglamentar el tema del cabildeo. Estas iniciativas han surgido como desarrollo del Acto Legislativo Número 1 del 2009, donde se establece que “el ejercicio del cabildeo será reglamentado mediante ley”.

Las normas sobre Cabildeo se encuentran incorporadas en el Capítulo Cuarto Proyecto de Ley 142 de 2010 del Senado: “Por medio del cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de Prevención, Investigación y Sanción de los Actos de Corrupción y la efectividad del Control de la Gestión Pública”, más conocido como el Estatuto Anticorrupción. Este proyecto ya surtió los trámites correspondientes y pasa al último debate en la Cámara de Representantes. Por su parte, en la Cámara también había sido sometido el Proyecto de Ley No. 067 de 2010: “Por la cual se garantiza el principio de transparencia de los servidores públicos en el proceso de toma de decisiones”.

Ambos proyectos buscan definir lo que se entiende por Lobby o Cabildeo, exigen la obligación de registro a quienes desempeñen esa función, establecen derechos, obligaciones, inhabilidades y prohibiciones para las personas que desarrollan dicha labor. El objeto de este tipo de ley es establecer reglas y principios a fin de garantizar mayor transparencia en la formación de las leyes, en la creación de actos jurídicos, y en la adopción de políticas de la Rama Ejecutiva. Se entiende por lobby o cabildeo el contacto de carácter personal y privado que tenga por objeto promover, defender o representar cualquier interés lícito, en relación con la elaboración, tramitación, aprobación, modificación, adopción, derogación o rechazo de proyectos de ley, actos legislativos o declaraciones del Congreso de la República o de sus miembros y en los actos administrativos. En cuanto a los tipos de cabilderos establece que éstos comprenden a las personas naturales o jurídicas que adelanten las mencionadas actividades.

Ninguno de los proyectos hace una distinción nítida y necesaria entre el Cabiltero profesional y las funciones que realizan los representantes gremiales en virtud de la actividad que desarrollan. El objetivo central de los gremios económicos es participar, mediante esquemas de acción colectiva, en la formulación de la política económica del país. Esta participación la efectúan las asociaciones representativas de los diferentes sectores de la actividad económica y es de tipo formal, estructurada y transparente. Los canales principales mediante los cuales se ejerce la acción gremial son el Gobierno, el Congreso, los foros técnicos y los propios medios de comunicación.

Con el Gobierno se desarrolla un diálogo permanente a través de mecanismos consultivos o el contacto directo con los funcionarios, para el intercambio de opiniones e información sobre el impacto potencial de políticas a ser emitidas por medio de leyes, decretos y resoluciones. Frente al Congreso se adelantan conversaciones con los ponentes de los proyectos de ley y con las mesas directivas de las diversas comisiones, las cuales se llevan a cabo, principalmente, de manera directa y, en ocasiones, con el apoyo de agencias o personas y empresas especializadas en el Cabildo. El uso de la prensa también es un canal utilizado para transmitir las inquietudes gremiales. Pero, ante todo y de manera creciente, son los estudios técnicos, basados en la literatura especializada y la información estadística, los principales medios de intercambio de opiniones entre los representantes de los gremios y los altos funcionarios y técnicos de las entidades estatales. Estas consideraciones exigen que en el contexto de la ley se distingan las funciones de los Cabilderos de aquellas ejercidas por los gremios de la producción. Esperamos que estas precisiones se introduzcan en la sesión plenaria de la Cámara de Representantes.

Por: Roberto Junguito

Presidente Ejecutivo

FASECOLDA

Economía:

Cae el apetito por proyectos de carreteras; escándalos de contratación una de las razones

Los escándalos han minado la confianza y el país corre el riesgo de quedar rezagado. "Plata hay, pero proyectos no". Con esta frase, lanzada ayer por Juan Manuel Garcés Álvarez, director de la banca de inversión de la firma Correval, el mercado de capitales se aleja cada día más de la idea de financiar este tipo de proyectos en el país.

La confianza, que ha sido minada en parte por el lastre que ha generado el escándalo de los Nule, podría pasarle cuenta de cobro a la ya deteriorada malla vial del país.

"Cerca de 10 fondos de capital privado creados para financiar este tipo de iniciativas han tenido que mirar otros mercados vecinos, más atractivos", aseguró Garcés ayer en un foro organizado por la firma y que evaluó este asunto en detalle. La preocupación también ha contagiado al sector financiero teniendo en cuenta los antecedentes del sector público en estructuración de proyectos. "Colombia necesita invertir cerca de 10 billones de pesos por año en transporte para salir a flote en la región y lo que se ha comprobado es que los gobiernos han sido malos estructuradores y administradores de este tipo de iniciativas", dijo Sergio Clavijo, presidente de la Asociación Nacional de Instituciones Financieras (Anif).

Clavijo pidió acelerar la reestructuración del Instituto Nacional de Concesiones - Inco-, pues desde su creación “su gestión ha sido un fiasco”. Eso se refleja en un análisis que hizo el gremio al sector transporte donde el balance institucional sacó una nota de 5 sobre 10, siendo la más baja comparada con otros sectores revisados como: energía (7,5), telecomunicaciones (8) y agua potable (7).

A juicio de Correval el actual Gobierno está tratando de mejorar el ambiente para atraer un mayor número de inversionistas del sector privado. “Por ejemplo, el Ministro del Transporte (Germán Cardona) ha sido muy claro en advertir que no saldrá a licitación ningún proyecto sin los estudios de detalle (fase 3), el problema es que eso puede tardar tres años en momentos en que el país necesita salir del atraso de manera inmediata”, explicó.

Una medición del Foro Económico Mundial colocó al país en el puesto 83 entre 133 economías del mundo en materia de infraestructura. Sólo en el ítem de vías la ubicación fue 101, es decir, en la ‘cola del pelotón’.

“Nos hemos concentrado en el invierno y eso está bien, pero hemos descuidado otros proyectos que nos sacarían del atraso. Es necesario implementar vehículos nuevos que atiendan los dos frentes porque de lo contrario el interés de inversión se irá para otro lado, no sólo de los agentes internacionales, sino el de nosotros”, afirmó el presidente de Correval, Diego Jiménez.

La sensación que se percibe en el sector de los constructores (obras civiles) es que el Ministro del Transporte ha ocupado buena parte de su tiempo y gestión en resolver los líos que dejaron anteriores administraciones, especialmente la anterior.

“Lo que vemos al interior de la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI) es que la cartera de proyectos no va crecer en el corto plazo (...) el reto actual es que se ejecuten los contratos actuales en los plazos previstos”, dijo el vicepresidente jurídico de la CCI, Francisco Suárez.

‘Locomotoras no tienen tracción’

El presidente de Anif, Sergio Clavijo, criticó la manera como el Gobierno ha vendido la idea de unas locomotoras que jalonan la economía, sobre todo en el tema de la infraestructura. “Lo de las locomotoras estaba bien como eslogan de campaña, pero deberíamos pasar al tren bala, pues se ha visto que estas locomotoras no tienen tracción”, dijo. Clavijo siguió con los dardos y aseguró que Colombia es el ‘Tíbet’ de América Latina en materia de comunicación vial. El dirigente invitó a los fondos multilaterales a no limitarse a diseñar proyectos, sino a invertir en ellos.

Fuente: Portafolio

Internacional:

Japón vivió cuarto terremoto de mayor intensidad en historia mundial

Al respecto el Director de la Cámara Técnica de Incendio y Terremoto de FASECOLDA, Carlos Varela, tras lamentar la situación del país asiático, llamó la atención sobre la importancia de valorar este tipo de riesgo catastrófico como una amenaza latente que en cualquier momento podría ocurrirle a Colombia.

“Cuando uno ve eventos como los de Haití y Chile del año pasado y este devastador terremoto en Japón, obliga a considerar que este tipo de riesgos efectivamente pueden pasar y Colombia no es una excepción, como lo hemos podido registrar a lo largo de nuestra historia”, afirmó.

En ese sentido, advirtió el bajo nivel de aseguramiento que frente a este tipo de riesgos tienen los colombianos al resaltar el hecho de que sólo el 10% de los inmuebles del país han contratado esta cobertura, situación que empeora en el aseguramiento obligatorio de Bienes Comunes, donde por ejemplo en Bogotá de 200.000 copropiedades únicamente 9.000 están protegidas.

Varela atribuyó esta baja protección a que los colombianos no se han concientizado lo suficiente sobre este tipo de catástrofes, lo que se agrava por la falsa creencia de que este tipo de seguros son muy costosos.

“Debemos cambiar esa percepción vivimos en zonas de amenaza sísmica de mediana a alta en las principales ciudades del país y hemos visto que las inundaciones son un peligro real”, añadió el Director de la Cámara Técnica de Incendio y Terremoto de FASECOLDA.

El terremoto que ha sacudido a Japón, cifrado en 8,9 grados en la escala de Richter según los medidores nipones y 8,9 grados por el Instituto Geológico de Estados Unidos, es el cuarto mayor por intensidad de los que se tiene registro.

Otros sismos también de intensidad superior a 8 grados son los siguientes:

22 mayo 1960.- El sismo de mayor intensidad registrado en el mundo en Valdivia (Chile), con una intensidad de 9,5 grados Richter (o 9 según distintas fuentes). Causó más de 5.000 muertos. Este terremoto generó un 'tsunami' que llegó hasta las costas de Hawai, donde provocó 61 muertos y a Filipinas, con 32 fallecidos.

1964.- Un sismo de casi 9 grados golpea Alaska, la Columbia Británica y la costa noroeste de California y causa 121 muertos, seguido de un "tsunami" con olas de seis metros, que mató a once personas en Crescent City (California).

26 diciembre 2004.- Un sismo de 8,9 grados, con epicentro en Aceh, seguido por un "tsunami", en la isla indonesia de Sumatra, causa 229.866 muertos en doce países de Asia y África, la mayor parte de ellos en Indonesia.

11 marzo 2011.- Un terremoto de 8,9 grados, seguido de un tsunami, sacude la costa noreste de Japón y provoca numerosos daños.

27 febrero 2010.- Un terremoto de 8,8 grados, el quinto más intenso del mundo, golpea el centro y norte de Chile y causa 523 muertos, 25 desaparecidos, 800.000 damnificados y pérdidas de 30.000 millones de dólares. Unas 156 personas murieron y otras 25 desaparecieron en zonas costeras de Chile y en el archipiélago chileno de Juan Fernández, tras un tsunami.

Según la NASA, movió el eje de la Tierra, acortó la duración de los días en 1,26 microsegundos y desplazó tres metros hacia el oeste la ciudad de Concepción; Talca, en dos metros y Santiago, en medio metro.

28 marzo 2005.- Un sismo de 8,7 grados frente a la costa de la isla indonesia de Nias. Deja al menos 547 muertos y un millar de desaparecidos.

Fuente: FASECOLDA y Terra.com