

**IMPACTO SOCIAL DE LAS 4G DE CONCESIONES VIALES EN LA ACTIVIDAD
EMPRESARIAL COLOMBIANA**



NELSON ALBERTO CORTES MALDONADO

**Ensayo presentado como requisito para optar al título de
ESPECIALISTA EN ALTA GERENCIA**

Asesor:

DR. JOSE GUILLERMO COGOLLO RINCON

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA
ESPECIALIZACIÓN EN ALTA GERENCIA
BOGOTÁ D.C., COLOMBIA**

IMPACTO SOCIAL DE LAS 4G DE CONCESIONES VIALES EN LA ACTIVIDAD EMPRESARIAL COLOMBIANA

Con las obras de cuarta generación que se avecinan en Colombia ¿qué desarrollo empresarial pueda darse a los diferentes sectores sociales? Y ¿cuáles son los impactos de renovación social en la vida de los colombianos? como un país en vía de desarrollo, se puede establecer que ayudaría a la generación de empleo y por ende mejora de los ambientes de progreso de los connacionales. Por consiguiente, es de vital importancia plantear que la mejor herramienta objeto de estudio es realizar un análisis prospectivo para así mismo plantear el problema de investigación, con esto se establecen dos interrogantes que direccionarían el diseño de esta investigación ¿qué impacto social tendría Colombia con las concesiones viales de cuarta generación? Como objeto se estudiará posibles escenarios futuros en los indicios que se tienen ahora con las importantes vías que tiene Colombia y su impacto social en la actualidad, con base en esto se podrá predecir la calidad de vida de los colombianos a futuro con estos proyectos de desarrollo nacional los pros y los contras de las concesiones viales de cuarta generación, así mismo lo que se desea plantear es si es viable para el futuro de los colombianos.

La organización de proyectos futuros en Colombia contempla analizar todo tipo de factores que ayuden a estabilizar la sociedad y no obliguen a crear un impacto negativo, el otorgamiento de estas garantías sociales por el gobierno es fundamental para originar el bien común como un interés colectivo, esto solo se logra mediante herramientas adecuadas a contribuir con una evolución sostenible en Colombia para eso hay que evaluar todas las posibles eventualidades para que se amortigüen todo tipo de riesgos. Por consiguiente, es unas de las causas para que se desenvuelva este trabajo de investigación es de ver que en Colombia no se obtiene infraestructura vial del todo moderna, innovadora y totalmente competitiva. Pues se adjudican proyectos a bajos precios sin ningún estudio prospectivo el cual genere desarrollo social (Fedesarrollo, 2009). Con estos aspectos es importante analizar ¿Cuáles son los efectos sociales que crean las concesiones viales de

cuarta generación en Colombia? Desarrollo, competitividad, generación de empleo entre otros factores sociales que contribuirían a una mejor calidad de vida y también sería objeto de análisis, ¿Cómo se relaciona directamente el impacto social con el análisis prospectivo de las concesiones viales de cuarta generación en Colombia? Con estas obras viales de cuarta generación lo que se pretende es conectar las grandes ciudades Bogotá, Cali y Medellín con las zonas costeras en Buenaventura y en Santa Marta, Cartagena y Barranquilla.

Introducción

Es de vital importancia manifestar que el gobierno nacional ha venido de una manera metódica deshaciéndose de empresas de economía mixta donde gran parte de ellas sus acciones estaban centradas en el sector público y un pequeño grupo de accionistas privados un ejemplo claro la venta de Isagen, una empresa nacional con gran infraestructura en el desarrollo del país fue vendida a grupos privados empresariales canadienses el grupo Brookfield asset, con el fin de financiar las concesiones viales de cuarta generación el argumento ideal del Gobierno es utilizar el dinero producto de la venta de Isagen con la finalidad de instalar un fondo especial con el objetivo de contratar las firmas intermediarias las cuales establecerán las obras de concesión vial en Colombia (pais, 2015). Es por eso que el gobierno analizo la importancia de construir vías de cuarta generación ante la falta de adecuada infraestructura vial en Colombia con el fin de lograr un impacto social positivo en aras de una sociedad competitiva en un marco de globalización y evolución constante.

Como materia de estudio es importante investigar a fondo los bajos de desarrollo que posicionan a Colombia en materia de infraestructura vial su calidad entre otros aspectos de suma importancia, analizando un informe del World Economic Fórum (WEF 2014-2015) Colombia se encuentra entre los últimos países en desarrollo vial, es importante manifestar que los países miembro son 146 y por ende es preocupante los resultados de este informe (Infraestructura, Elaborado por ANIF

para la Cámara Colombiana de, 2014). Son fines del estado contemplados en la norma superior la constitución política de Colombia servir a la comunidad, proteger a todas las personas residentes en Colombia, y contribuir con la prosperidad en general. Con estos argumentos o postulados es importante crear un análisis prospectivo para contribuir a crear un futuro deseado para la sociedad colombiana. “Según la Asociación Internacional para la Evaluación de Impacto (IAIA, por sus siglas en inglés) la evaluación de impacto se define como el sistema de reconocimiento de posibles contingencias a causa de una acción determinada” (Asociación Internacional para la Evaluación de Impactos Frank Vanclay, 2015).

En este ensayo comentare como lo anterior incide en que todo proyecto del gobierno nacional debe velar por el bienestar social; bajo esos parámetros, como se debe organizar el análisis prospectivo de las concesiones viales de cuarta generación en Colombia, como beneficia la actividad empresarial y que impacto social tiene en Colombia.

Origen y desarrollo de las licencias viales en Colombia

Las concesiones viales en Colombia están en crecimiento su desarrollo se remonta por la carencia de infraestructura en las zonas rurales y municipios, en 1930 la movilización por carretera entre municipios y capitales de departamentos pequeños era una acción bastante complicada, por el torpe progreso de las obras y por su gran prolongación en el tiempo donde deja ver problemas de corrupción entre otros, así mismo contingencias propias de la topografía del país, esto hacia que las intercesiones viales fueran bastante complejas. Comienza una nueva época aproximadamente en los años de 1950 en la historia del desarrollo vial en Colombia con la llegada de iniciativas importantes en la edificación de nuevos sitios de transporte y una renovación estructural de los que ya estaban en el país. Se dio un cambio de dinámica que contribuyo a establecer todo tipo de elementos externos

en los cuales se destaca en la economía al auge de los mercados internacionales y el ambiente de prosperidad que se vivía por esas épocas.

Así mismo llega al país un elevado número de vehículos causado por las industrias y la fabricación en serie de grandes compañías a causa del buen desempeño de la economía mundial. Surgen otro tipo de problemas que paran el desarrollo vial en el país uno de ellos por el ejemplo es el conflicto armado, el cual se agudizó más en los años 90 y les permitió a grupos alzados en armas vivir en la clandestinidad en varias regiones del país porque la fuerza pública no tenía vías de acceso dignas para llegar a estos sitios apartados y efectuar presencia que permitiera dar seguridad y poder contribuir al orden público.

Hoy en día en Colombia hace falta más trabajo como lo muestra un estudio del banco de la república el cual determina de forma contundente *que el transporte es una de las herramientas más sostenibles de construcción productiva, en el país se manifiesta uno de los mínimos índices en materia productiva de desarrollo vial ya que el número de kilómetros de vías pavimentadas por trabajador es (menos de 1 km), lo que quiere decir este estudio es que el transporte en Colombia está lejos de ser una infraestructura de calidad y eficiente a los nuevos estándares exigidos por la globalización* (perez, 2005). Si Colombia se encuentra por debajo de los índices en infraestructura vial es porque estamos atrasados y congelados en el tiempo y por ende vienen factores negativos tales como el conflicto armado interno, el poco acceso a la educación y salud entre otros aspectos relevantes para el desarrollo social de una nación.

Análisis prospectivo y su impacto en la sociedad

El futuro siempre ha sido esencia de curiosidad y objeto de estudio por parte del hombre, el cual siempre ha querido predecir o adivinar, para establecer medidas de cómo va a ser la sociedad; así se ha demostrado a lo largo de la historia; el interés por pronosticar cualquier hecho. Los científicos han desarrollado todo tipo de inventos uno de ellos el computador, El hombre por medio de este invento muestra con este tipo de gestiones su deseo de adelantarse a su tiempo innovando todo tipo de tendencias con el computador hasta que proyecta o edifica algo en el presente para utilizarlo en el marco de la globalización, los grandes problemas a los que se enfrenta la comunidad global tienen que ver con los cambios climáticos la sostenibilidad ambiental, la escasez de agua potable , el suministro de energía auto sostenible entre otros aspectos” (concheiro, 2010).

En este mundo altamente competitivo todo parece acontecer con gran velocidad. Como afirma el sociólogo Mc Luhan vivimos en una aldea global la evolución de cada día va un ritmo acelerado, lo que hoy aceptamos como indiscutible, mañana con un sinnúmero de investigaciones pueden dejar como resultado que puede quedar en duda, un ejemplo claro es el campo histórico algún arqueólogo hace un descubrimiento en este momento que cambiaría la forma o concepto que tenemos sobre una civilización, es solo un bosquejo entre el universo que podríamos dar dentro de los campos de la ciencia. Las tecnologías de la información y la comunicación hoy en día progresan y están dentro del mundo comercial de manera instantánea más rápido y ha ido evolucionando conforme pasa el tiempo. La firmeza de las economías y las bolsas financieras de los países se evapora ante crisis sorprendidas. El futuro se construye con la planeación del mismo y por tanto éste debe ser el resultado de una construcción para la obtención de un fin deseado.

Reducción de la pobreza con las vías de cuarta generación en Colombia

con la construcción de concesiones viales de cuarta generación se pronostica que se reduzca poco a poco la pobreza, ya que las zonas urbanas más apartadas del país tendrían acceso a salud, educación, y los productos agrícolas de los campesinos podrían ser mejor distribuidos en todo el país con una cobertura total “y disminuir los índices de pobreza y el impacto de conflicto armado, ya que facilita el acceso de los campesinos a nuevos y mejores servicios básicos” (portafolio, 2015). El gobierno dentro de las concesiones viales de cuarta generación construirá vías terciarias que favorecerían a tener acceso a veredas, corregimientos, y municipios que hoy en día se consideran apartados y que por eso su progreso está detenido en el tiempo, con esto los problemas de orden público dejarían de existir “De acuerdo con Simón Gaviria, se ha evidenciado que en los territorios del país donde han sido construidas vías terciarias, no hay presencia de grupos armados, tampoco minería ilegal ni pobreza.

La guerrilla es alérgica a las vías terciarias”, dijo el director del Departamento de Planeación Nacional” (gaviria, 2015).



Fuente Agencia nacional de infraestructura en Colombia

Lo que en verdad se necesita para no tener tanta desigualdad social es modernizar el campo, donde el campesino retorne a sus tierras porque tienen

apoyo por parte del estado dentro de los mecanismos de función social que le permitan desarrollar todo tipo de proyectos productivos con estas vías de cuarta generación se genera empleo, mayores ingresos en municipios donde por ser apartados prácticamente quedaban excluidos de cualquier tipo de actividad productiva la cual genere inclusión social para incorporarse dentro del marco de la competitividad, lo importante para la reducción de la pobreza es crear todo tipo de mecanismos que converjan en un solo proceso la productividad como solución al desarrollo y calidad de vida, para mejorar este aspecto que mejor que poseer las mejores vías de acceso para su sostenibilidad económica y social generando impactos gigantes de ámbito positivo dentro de una comunidad, si estos sectores mantienen un dinamismo mantendrán a sus familias y a las empresas las cuales son miembros, incrementando de manera satisfactoria la actividad comercial en el país (Galindo, 2012).

La política nacional es acabar con el fin del conflicto armado en Colombia por esto se están haciendo los diálogos de paz con las Farc en la Habana Cuba y se están realizando estas obras de cuarta generación, para que se reduzca la pobreza considerablemente en Colombia y dejen de haber esos abismos sociales, solo con el fin de contribuir a un desarrollo y evolución constante, tratar de reducir la pobreza con proyectos de corto plazo no es la mejor opción, un ejemplo claro es cuando el gobierno otorga viviendas gratis, proporciona subsidios, estos ayudan a reducir la pobreza pero de una forma artificial y es a corto plazo, lo que se debe hacer para reducir la pobreza es con proyectos de largo plazo que beneficien a todos que sean de ámbito sostenible y duradero estimular las iniciativas que contribuyan a reducir la pobreza, una de ellas es ampliar la cobertura en la educación en los sectores más aislados del país, para ello una política de crecimiento social es garantizar los derechos fundamentales contemplados en la constitución política a todos los ciudadanos sobre todo a los más vulnerables, las instituciones públicas del estado podrían ser más eficientes todo ello dentro de un marco de innovación no solo tecnológica si no también estructural (Perry, 2011).

Con estos postulados es importante ver que la reducción de la pobreza para que sea de forma duradera y prolongada en el tiempo, debe ser con proyectos sociales auto sostenibles por eso desde el punto de vista optimista el camino para el éxito de estos objetivos es optimizar la infraestructura vial colombiana para que con ello las necesidades básicas se puedan suplir y vendrán en perfecta armonía, las necesidades básicas, el campesino vivirá en un sitio con vías de fácil acceso los servicios públicos serán suministrados de forma óptima, en fin un sin número de factores en pro del bienestar del pueblo colombiano.

Con las concesiones viales de cuarta generación Colombia será un país competitivo

Colombia dejara el atraso que tiene en las carreteras por su infraestructura vial, que en el presente nos coloca en un puesto no muy agradable para un país en vía de desarrollo “Colombia debe tener una infraestructura pionera en Latinoamérica, para que pueda sentirse un impacto socio económico positivo dentro de la población más vulnerable se incrementara todo tipo de competitividad, se desarrollarán proyectos empresariales con un sentido de inclusión social, se elevara la inversión extranjera entre otros aspectos importantes para el desarrollo de un país” (portafolio, 2015). Con todos estos factores Colombia en el 2020 mediante un análisis prospectivo cuando culminen las obras de cuarta generación podrá ser más competitiva en aras de contribuir a un mejor desarrollo en la actividad empresarial (portafolio, 2015). Con estos estudios de la agencia nacional de infraestructura en Colombia ya se están empezando con las 30 concesiones viales de cuarta generación en todo el territorio nacional la meta dentro de un análisis prospectivo es terminar con 55 concesiones viales por todo el territorio nacional, un ejemplo claro es la vía conexión pacifico lo que se pretende es que de Medellín a Buenaventura un camión se gaste en un trayecto aproximadamente 7 horas para lograr este objetivo, en la cimentación de las vías de cuarta generación se calculan

que aproximadamente harán carriles rápidos, optimizaran las curvas con el fin de gastar menos tiempo en cada trayecto, elaboraran túneles los cuales acortaras trascendentalmente las distancias (el tiempo, 2016). Contribuirá al manejo del tiempo y el desarrollo social de los colombianos, seguridad vial en todos los rincones del país podrá estar la fuerza pública, mejor desempeño en la productividad y las buenas prácticas de la administración en contratación pública orientados en el manejo de los recursos.

Tabla 2: Grupos Empresariales precalificados para las concesiones de vías pioneras

Grupo Empresarial	Girardot – Puerto Salgar	Mulaló – Loboguerrero	Perimetral del Oriente de Cundinamarca	Cartagena – Barranquilla Circunvalar de la Prosperidad
Constructora Andrade Gutiérrez S.A., Pavcol S.A.S, Sainc Ingenieros S.A	X	X		
Impregilo Spa - Salini Spa	X	X	X	
Estructura Plural Shikun & Binui – Grodco			X	X
Estructura Plural Mario Alberto Huertas Cotes - Constructora Meco S.A	X		X	X
SAC VT		X	X	
IL & FS Transportation Networks Ltd. - Gaico Ingenieros Constructores S.A.			X	X
Hidalgo e Hidalgo S.A. Sucursal Colombia - Hidalgo e Hidalgo Colombia S.A.S. - Construcción Y Administración S.A. Casa	X		X	
Estructura Plural OHL Concesiones	X	X	X	X
Concesionaria Eurolat	X	X		
Infraestructura Vial de Colombia			X	X
Estructura Plural Cintra Infraestructura Colombia S.A.S y Arquitectos E Ingenieros Asociados S.A - A.I.A	X			
Autopista SPV	X		X	X
Estructura Plural Strabag – Concay		X		

Grupo Odinsa, Mincivil S.A, Construcciones El Cóndor, Termotécnica Coindustrial SA, Icein SA, Mota-Engil Engenaria E Construcao SA Sucursal Colombia	X			
Estructura Plural Tradeco Cedikor		X	X	
Estructura Plural Odebrecht		X		
P.S.F. Concesión				X
Estructura Plural Iridium - Besalco - Vt-011				X
Estructura Plural Concesionaria		X		X
Infraestructura Vial Puerto Salgar	X			
Vinci - Concreto y Vinci Del Pacífico		X		
Estructura Plural Ruta del Caribe				X

Fuente: Elaborado por Legiscomex.com con información de la ANI

Con esta tabla de la agencia nacional de infraestructura se estudia la información de las concesiones viales que se van a desarrollar en Colombia y las cuales a mediados del 2016 muchas darán inicio de construcción y culminaran en un periodo no mayor a cinco años y con esta información nos podemos dar cuenta que la comunicación con el interior del país va a ser constante todas las regiones hasta las más aisladas podrán ser partícipes de la actividad productiva del país.

Inconvenientes con los proyectos de estructura vial en el sector agrícola

Los campesinos en Colombia están viendo que el jornal o la mano de obra en el campo está muy barata y no tiene garantías prestacionales, esta es la razón por la cual la mayoría de personas que viven en áreas rurales dedicadas al sector agrícola actualmente se están desplazando hacia el sector laboral de la construcción con el fin de ganar más dinero en el día y tener todo tipo de beneficios, prestacionales y sueldos parafiscales.

Entre estos problemas se encuentra el sector cafetero *actualmente se enfrenta a una dificultad de insuficiencia de mano de obra, lo cual está dejando los granos de*

café en los árboles por más tiempo, ocasionando pérdidas en la producción. El café que no puede ser recogido aumenta los riesgos de infestación del insecto conocido en español como broca. Las principales causas de este fenómeno son los crecientes costos laborales y la migración laboral de los recolectores hacia trabajos del sector de la construcción mejor remunerados.

“Por cada tres trabajadores que necesitamos, tenemos dos”, dijo Juan David Rendón, jefe de Cooperativa Caficultores de Andes, cuyos miembros tienen alrededor de 35.000 hectáreas (portafolio, 2015).

Los campesinos colombianos al abandonar la mano de obra agrícola estarían dejando parte de la productividad del país al desplazarse a un sector de la construcción que solamente es temporal y aunque ofrece una buena remuneración no es permanente y podría ocasionar varios problemas sociales, porque la producción agrícola seguiría siendo primitiva y dejaría en gran parte de ser una infraestructura industrial en aras del progreso del sector agrícola.

Conclusiones

- A nivel personal siendo parte de los actores en todo este andamiaje de las 4G, me siento a gusto con el desarrollo y lo expuesto en el anterior ensayo ya que con la investigación más a fondo del contenido social y ambiental que traen las ejecuciones de estas nuevas vías, me doy cuenta la importancia de mi profesión y la inherencia que tiene en el desarrollo de un mejor país.
- Las vías terciarias favorecerían a tener acceso a veredas, corregimientos, y municipios que hoy en día se consideran apartados y por eso su progreso está detenido en el tiempo, con esto los problemas de orden público dejarían de existir en Colombia.
- Con todos estos factores Colombia en el 2020 mediante un análisis prospectivo cuando culminen las obras de cuarta generación podrá ser más

competitiva a nivel mundial en aras de contribuir a un mejor desarrollo en la actividad empresarial.

- El futuro se construye con la planeación del mismo y por tanto éste debe ser el resultado de una construcción para la obtención de un fin deseado.

Referencias

Banco de la republica. (06 de febrero de 2016). Qué es producto interno bruto PIB? Bogota, colombia.

Asociación Internacional para la Evaluación de Impactos Frank Vanclay. (12 de agosto de 2015). Lineamientos para la evaluacion y gestion de impactos sociales de proyectos. *lineamientos para la evaluacion y gestion de impactos sociales de proyectos*. Universidad de Groningen. Obtenido de <http://www.iaia.org/pdf/Evaluacion-Impacto-Social-Lineamientos.pdf>

buber, m. (2011). *La Dignidad como fundamento de los Derechos Humanos*. bogota: publicaciones de derecho.

cardona, d. c. (2011). *colombia una politica exterior en transicion*. bogota-colombia: Estrategias Educativas Ltda.

concheiro, a. a. (2010). prospectiva y planeacion. En a. a. concheiro. Mexico DF: Analitica y consultores S.A.

el tiempo. (23 de enero de 2016). Treinta megautopistas 4G ya prendieron motores. *el tiempo*, pág. 12. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/economia/sectores/vias-4g-30-proyectos-ya-prendieron-motores/16480384>

Fedesarrollo. (2009). *propuestas economicas*. bogota: fedesarrollo.

galindo, M. (2012). *Pobreza en Colombia: Retos para vencer la desigualdad*. Bogota: el tiempo. Obtenido de <http://www.noticiascolombianas.com.co/index.php/43110/pobreza-en-colombia-retos-para-vencer-la-desigualdad/>

Garci Perez y Avella y camarero. (2010). *Influencia de la competitividad sobre la desicion de exportacion de las pymes* (Vol. efecto moderador de las condiciones del mercado interio). revista europea de direccion y economia de la empresa.

gaviria, s. (2015). *progreso de las vias terciarias*. Bogota: departamento de planeacion nacional.

- Infraestructura, Elaborado por ANIF para la Cámara Colombiana de. (2014). *Concesiones de Infraestructura de Cuarta Generación (4G)*:. Bogota: Anif.
- javeriana, u. (2012). *responsabilidad internacional del estado por el incumplimiento de obligaciones internacionales*. bogota: publicaciones de derecho internacional publico.
- pais, e. (2015). *Los pros y contras de la venta de Isagén*. cali: el pais. Obtenido de <http://www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/pros-y-contras-venta-isagen>
- perez, G. j. (01 de octubre de 2005). La infraestructura del transporte vial y movilizacion de carga en colombia. *banco de la republica* . bogota, cundinamarca, colombia: Banrep.
- Perry, G. (2011). *Las medidas que reducen la pobreza*. chicago: universidad de harvard. Obtenido de <http://extension.upbbga.edu.co/Noticias/guillermoperry.html>
- portafolio. (2015). Con los proyectos 4G, Colombia será más competitiva. *portafolio*, 1. Obtenido de <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/proyectos-4g-colombia-sera-competitiva-34346>
- portafolio. (2015). proyectos de vías 4G están afectando al sector cafetero. *portafolio*, 01. Obtenido de <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/proyectos-vias-4g-afectando-sector-cafetero-33218>
- portafolio. (2015). Tercera ola de vías 4G necesitarán \$48 billones. *Portafolio*, 1.