

Especial

La inversión de \$28,5 billones que transforma a Antioquia

Con estos recursos se están construyendo las Autopistas de la Prosperidad.

ANTIOQUIA está viviendo un momento histórico que la sacará del atraso vial y la conectará con los puertos del pacífico y el atlántico, gracias a una inversión de 28,5 billones de pesos que se realiza en las Autopistas de la Prosperidad.

Con esa inversión, sin parangones en la historia del departamento, están construyendo 366 puentes, 44 túneles y 1.700 kilómetros de vías con las más modernas especificaciones que serán administradas por compañías privadas entre 25 y 30 años. Muchos de los tramos de obra están listos y otros se entregarán entre el 2021 y el 2024.

Llegar a este punto tomó casi dos décadas desde cuando se concibió el sueño de dotar a Antioquia de vías que permitieran mejorar la competitividad, bajo el impulso del Grupo de Infraestructura para la Competitividad de la Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia y con la participación de los sectores público y privado y de los gobiernos nacional y regional.

En 2003, cuando se estructuró el proyecto como Autopistas de la Montaña, parecía una utopía. El departamento está cruzado por las cordilleras central y occidental y eso hace de su



Se están construyendo 366 puentes, 44 túneles y 1.700 kilómetros de vías que se entregarán entre el 2021 y el 2024.

relieve uno de los más escarpados del mundo, con cañones profundos y angostos. Hacer vías es un desafío de ingeniería del más alto nivel. “El territorio antioqueño, por lo montañoso, hace que la construcción de un kilómetro de carretera pueda valer hasta cinco veces más de lo que vale en otra región del país, con una topografía más amigable, más benévola”, explica

José Fernando Villegas, director de la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI) en Antioquia.

El desafío no era menor: atravesar las escarpadas montañas antioqueñas, diseñar nuevas vías eficientes que corten distancias, realizar conexiones viales con velocidades mínimas de circulación, implementar dobles calzadas para lograr tramos más amplios y seguros,

desarrollar viaductos y túneles con trazados más planos, y garantizar así el tránsito constante, desafiar la topografía y conectar a Antioquia con el resto del país y con el mundo.

Por su localización estratégica en el noroccidente de Colombia, con territorio en la región Andina y en las costas pacífica y caribe, dotarlo de vías es detonar el desarrollo de todo el país y

el de los 125 municipios que se localizan en sus 62.150 kilómetros de extensión.

En el gobierno de Álvaro Uribe Vélez se estructuró Autopistas de la Montaña y se encomendó a ISA la realización de los estudios y los diseños de las obras.

En el gobierno del expresidente Juan Manuel Santos, se creó la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) que le compró los di-

ESTAS SON LAS CONCESIONES

• **Corredor Pacífico sur**
Pacífico 1: 50,1 km. Avance del 76,28%. Con cuatro frentes de obra.
Pacífico 2: 96,5 km con cinco tramos de obra. Avance del 100%.
Pacífico 3: 146 km. Tramo 5 pasa por Antioquia- 46 km.

• **Corredor nororiental-río Magdalena**
Vías del Nus: 157 km de extensión. Avance: 96%. Dividida en seis tramos.
Concesión Magdalena 2 Autopista río Magdalena 144 km. Avance del 21%. Dividida en cuatro tramos.
Conexión Norte (autopistas del nordeste) 145 km con un viaducto de 380 en Remedios y puente sobre el río Nechí de 240 m. Avance: 73%. Dividida en dos tramos.

• **Corredor Noroccidental Urabá**
Concesión Mar 1: 181 km, con 5 km de túnel. Avance del 89,89%. Dividida en seis tramos en Antioquia.
Concesión Mar 2: 254 km con 52 unidades de viaducto. Avance 62%. Dividida en seis tramos.

seños a ISA y transformó el proyecto en Autopistas de la Prosperidad.

Se concibió la ejecución de las obras a través de un modelo de concesiones adjudicadas por licitación pública. La obra se hace inicialmente con recursos cien por ciento privados, quienes recuperarán esa inversión en el tiempo, en parte con los peajes y en parte con las vigencias futuras.

El trabajo en equipo, la confianza y credibilidad fue la fórmula ganadora

JOSÉ Fernando Villegas, director de la Cámara Colombiana de la Infraestructura en Antioquia.

¿Qué fue clave para tejer el proceso de las 4G?

Anteponer lo técnico, lo económico y lo financiero sobre lo político. Tradicionalmente en Colom-

bia las decisiones para ejecutar una carretera y definir las especificaciones eran básicamente políticas, y la ayudaban a tomar mucho los congresistas y los funcionarios públicos. Aquí se estructuró un modelo con una altísima participación del sector privado, la banca y de las compañías de seguros.



Fernando Villegas, director CCI.

¿Qué permitió poner por encima lo técnico?

Una decisión del gobierno nacional en su momento: reestructurar el antiguo INCO y transformarlo en lo que hoy es la ANI, una institución fundamentalmente técnica, alejada de lo político. Hizo que en la ANI se tomaran decisiones desde lo técnico.

Desde la ingeniería, ¿qué significan las 4G para Antioquia?

Nosotros estamos construyendo unas vías algo similar en buena parte de Europa, sobre todo en el centro de Europa que es una topografía montañosa que obliga a que las autopistas tengan muchos

viaductos y túneles. Nosotros estamos haciendo lo mismo, con una diferencia: nuestra geología es muy nueva, la calidad del terreno es mucho más difícil que la calidad del terreno en Europa. Un desafío enorme para la ingeniería.

¿Qué destaca de todo el proceso en dos décadas?

Por el trabajo en equipo del sector público y privado y desde el gobierno local, Antioquia, y el gobierno nacional. La fórmula ganadora es el trabajo en equipo, la confianza entre todos los actores. Es un equipo donde existe siempre la misma meta y hay confianza y credibilidad entre las partes.