



GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA  
DESPACHO DEL GOBERNADOR



Medellín,

Radicado E: 2023030510797

Fecha: 2023/10/24 6:06:15 PM

Tpo: SOLICITUD

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA



Doctor

**GUSTAVO PETRO URREGO**

Presidente de Colombia

Bogotá D. C.

Doctor

**WILLIAM CAMARGO TRIANA**

Ministro de Transporte

Bogotá D.C.

**Asunto:** Recursos para la terminación de las autopistas de Cuarta Generación Pacífico y Medellín – Urabá

Cordial saludo,

En el gobierno departamental, como en las demás instituciones de la región, vemos con preocupación que en el presupuesto nacional aprobado para la vigencia 2024 no fueron incluidos los recursos necesarios para la terminación y puesta en servicio de las 4G en Antioquia.

Como he mencionado en diversos escenarios, me parece importante hacer énfasis en el perjuicio que le ha causado a Antioquia la mala interpretación que se la ha transmitido a la opinión pública con respecto a esas vías de Cuarta Generación que pasan por nuestro Departamento. Equivocadamente se ha hecho creer que éstas son vías para Antioquia, cuando en realidad son infraestructuras nacionales, necesarias para el desarrollo y la conectividad del país que cruzan por el departamento.

Es preciso entender que estas vías son rutas importantes, necesarias y, en muchas ocasiones, obligadas para la conexión del país en los recorridos sur/norte y oriente/occidente. Vías de cuarta generación indispensables para la competitividad nacional, que pasan por el departamento de Antioquia, dada nuestra ubicación geoestratégica.

Así como se ha querido hacer ver que las vías son de la región, o para el departamento, también se ha alimentado la idea de que esa inversión no solo es desproporcionada, sino que se entiende como una dádiva, o que representa un trato preferencial con Antioquia.



SC4887-1

Una mirada llena de sofismas y equivocaciones, nuestro departamento es uno de los últimos en poder disfrutar de infraestructuras de esa envergadura, pues en otras regiones existen, incluso desde hace décadas, vías de Cuarta Generación, como ocurre en el Valle del Cauca, el Eje Cafetero, la meseta Cundiboyacense, los departamentos de la Costa Caribe o los Santanderes.

Hechas estas observaciones, permítanme subrayar algunos proyectos que necesitan soluciones estructurales y urgentes, los recursos faltantes para la concesión Pacífico 1 que garantice la terminación total de la conexión desde el pacífico y el suroccidente del país con Antioquia. Los recursos necesarios para concluir esta obra que tiene un avance superior al 90% se estiman en \$1.2 billones de pesos, no contar con estas disponibilidades por parte de la nación, nos pone en el escenario de que este corredor no esté funcional en los próximos 4 años. De modo que de no hacerse ese último esfuerzo y garantizar los recursos faltantes, conllevaría a una tremenda ineficiencia y desaprovechamiento de las inversiones ya realizadas.

En el caso del corredor a Urabá, que consolida el canal seco más pertinente entre el Pacífico y el Atlántico del país, la terminación de la etapa constructiva del tramo 1, que incluye el Túnel Guillermo Gaviria Echeverri y accesos, que será en el primer semestre de 2024, cuya financiación ha estado a cargo de la Gobernación de Antioquia y la Alcaldía de Medellín, y la gerencia por parte de la Gobernación de Antioquia, deja en evidencia un riesgo que advertimos desde el año 2020, al anterior gobierno nacional y ahora nuevamente lo reiteramos: el de la materialización de un desfase con la construcción del tramo 2 de este proyecto (la vía de acceso al Túnel desde Santa Fe de Antioquia hasta Giraldo) a cargo del INVIAS, y peor aún, el atraso en la instalación de los equipos electromecánicos (ventiladores, iluminación, señalización etc.) contratos en cabeza del INVIAS, compromiso firmado por la Nación desde el año 2015 y que debió empezar a cumplirse desde el año 2019 y que apenas en el año 2022 empezó la ejecución. Hoy calculamos que este desfase ya puede significar entre 1 y 2 años en que la infraestructura del túnel más largo de América se encuentre terminado, pero no exista la vía de acceso por el sector de Giraldo.

Ante estas situaciones, que nos parecen de enorme gravedad, desde el comienzo de mi gobierno he venido buscando y proponiendo soluciones, y con mayor ahínco en los dos últimos años, he elevado las alertas y expresado alternativas de solución, con la idea de evitar impactos económicos negativos tanto para el Departamento como para el País. Infortunadamente ni mis argumentos, ni mis propuestas ni mis preocupaciones han sido escuchados.



SC4887-1





GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA  
DESPACHO DEL GOBERNADOR



No obstante, como es mi obligación, hoy debo reiterar algunas de esas propuestas con la intención de que encontremos una salida que evite las nefastas consecuencias que prevemos frente a los riesgos de los proyectos mencionados. Tenemos que evitar los efectos negativos de más retrasos en la ejecución y puesta definitiva en funcionamiento de estas trascendentales obras de infraestructura para el país.

En ese sentido, quiero insistir, reiterar, las propuestas que he hecho:

1. Que el Gobierno Nacional asegure los recursos necesarios para terminar la construcción de doble calzada en los dos faltantes tramos ubicados entre Primavera y Cuatro Palos en los municipios de Caldas y Amagá.
2. Que se autorice y se gestione la realización del bitúnel en el sector de la Sinifaná.
3. Que se gestionen los recursos, tanto a través de la concesión como de la Nación, para la construcción del intercambio vial en el sector de Primavera, crucial y absolutamente necesario para el empalme de Pacífico 1 con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.
4. Que se gestionen y garanticen los recursos adicionales para acelerar al máximo la ejecución del tramo 2 del corredor Medellín – Urabá, por un valor aproximado de 600.000 millones de pesos, a cargo del Invías, así como de los equipos electromecánicos correspondientes a los tramos 1 y 2, para evitar así un desfase de más de un año en el funcionamiento integral del Túnel Guillermo Gaviria Echeverri.

Debo, además, recalcar que, en este tipo de obras, conocidas como de Cuarta Generación, 4G, la región, a través de la Gobernación de Antioquia y la Alcaldía de Medellín, son las únicas entidades territoriales que han hecho un aporte, que actualmente representa cerca de 2.1 billones de pesos, en el tramo 1 del corredor Medellín – Urabá. Ninguna otra región de Colombia está aportando, ni de lejos, una cifra de esta magnitud.

Finalmente, quiero reiterar una propuesta que además se enmarca en nuestra concepción del Estado y que se sustenta en la propia Constitución Nacional de 1991, que refuerza la importancia de la descentralización y la autonomía territorial, en el sentido de proponerle al Gobierno Nacional que la terminación, operación, gestión de estas vías 4G, nacionales pasando por Antioquia, se cedan al Departamento de Antioquia, que ha demostrado históricamente una gran capacidad de ejecución para cumplir estas funciones.



SC4887-1



GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA  
DESPACHO DEL GOBERNADOR



Así se ha evidenciado en obras de magnitud cuyo avance histórico fue posible mediante esa modalidad, como es el caso de la Doble Calzada Bello – Barbosa; el primer Túnel Fernando Gómez Martínez hacia el Occidente antioqueño; como las hoy concesionadas vías a Oriente, incluido el Túnel de Oriente; y actualmente, el Túnel Guillermo Gaviria Echeverri y el tramo 1 del corredor Medellín – Urabá; proyectos nacionales que han sido exitosamente gerenciados por la Gobernación de Antioquia.

Además de estos proyectos, debo mencionar otras vías de carácter nacional que, en su paso por el Departamento de Antioquia, acusan un alto grado de deterioro por deficiencias en su operación y mantenimiento. Es el caso de la Transversal de Las Américas en el sector entre Necoclí y Arboletes, cuyo descuido es evidente y ha generado recientemente diversos cierres. Una situación similar se verifica en la Troncal Occidental, entre los municipios de Yarumal y Cauca, en donde no se ve actuación de Invías pese a las afectaciones graves de la vía; en la Autopista Medellín – Bogotá, a la altura del municipio de San Luis, se han vuelto recurrentes los pasos restringidos a partir de las emergencias y pérdida de banca, lo que no se compadece con una carretera que une a las dos principales ciudades del país; otro tanto ocurre en la antigua vía al Mar, entre los corregimientos San Cristóbal y San Sebastián de Palmitas en Medellín. Vías nacionales que no se tienen en cuenta en los presupuestos ni en los planes de trabajo, como salta a la vista.

Creemos que este panorama amerita un abordaje distinto. Desde la gestión territorial, posibilitar que las obras pendientes se hagan más rápida y efectivamente, para que se puedan operar mejor, en beneficio integral del país. Si las vías son entregadas al Departamento con los instrumentos de gestión y financiación de las mismas, nosotros nos encargáramos de la terminación, recuperación, operación y mantenimiento. Ese es el espíritu que nos anima, el de buscar soluciones y aportar a la competitividad y el desarrollo tanto de la región como del país.

En ese sentido, proponemos la instalación inmediata de una mesa de trabajo entre la Gobernación de Antioquia y el Ministerio de Transporte para avanzar en la solución real a estas graves e importantes dificultades.

Con respeto,

  
**ANÍBAL GAVIRIA CORREA**  
Gobernador de Antioquia



SC4887-1