

CONEXIÓN VIAL ABURRÁ ORIENTE

TÚNEL DE ORIENTE



Concesión túnel
Aburrá Oriente

GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA



PIENSA EN GRANDE

HISTORIA

DEL DESARROLLO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN



1

Historia del desarrollo del Contrato de Concesión

Fecha de firma del Contrato de Concesión: **diciembre 20 de 1997**, al final del mandato como **Gobernador de Antioquia del Dr. Álvaro Uribe Vélez**. (Hace ya casi 22 años). Por iniciativa del Dr. Uribe, convocó a todas las firmas de ingeniería antioqueñas a unirnos para emprender entre todos este gran proyecto.

Al término de su mandato, los gobernadores subsiguientes llegaron, uno a uno, con otras ideas, bien de cambios de diseño, o de franca oposición a la obra y algunos con actitudes neutras, pero sin decisión de apoyar francamente el proyecto.

Transcurrieron entonces los períodos de **7 gobernadores en propiedad y cinco encargados** que al fin hemos logrado superar al cabo de los años. Fue vital la intervención directa del Dr. Álvaro Uribe (Ya como Presidente) para evitar un costoso litigio que todavía nos tendría enfrentados en Tribunales.

Después de muchas tribulaciones, **el 28 de diciembre de 2011** se dio inicio formalmente a las obras, bajo el mandato del **Dr. Luis Alfredo Ramos Botero**, quien revivió el proyecto y desembolsó los primeros aportes del Concedente, indispensables para obtener el cierre financiero. Ya se habían pactado hasta allí 29 Actas de Modificaciones Bilaterales (AMB's) al Contrato.

No obstante este gran logro, muy rápidamente los enemigos de la obra lograron intimidar a la Autoridad Ambiental e hicieron suspender los trabajos, quitándole la competencia a Cornare y forzando a repetir enteramente la gestión de la obtención de la Licencia Ambiental. Esto nos ocasionó (¡otra vez!) una demora de casi tres años de suspensión.

2

Historia del desarrollo del Contrato de Concesión

El **23 de diciembre de 2013** fue otorgada nuevamente la Licencia Ambiental al proyecto, después de despejadas todas las inquietudes ambientales y retomada la competencia de Cornare. Los tres años perdidos fueron en vano, puesto que todo estaba en regla.

El 30 de octubre de 2014 se reinician, ahora sí, las obras sin ninguna restricción.

Bajo el Gobierno del **Dr. Luis Pérez Gutiérrez** y por su gestión, (definitiva para el éxito) se consiguen los aportes restantes del Concedente, para configurar el cierre financiero definitivo.

Las cifras finales del proyecto fueron:

Aportes del Concedente: 320.000' (Trescientos veinte mil millones de pesos)

Capital de riesgo del Concesionario: 170.000' (Ciento setenta mil millones de pesos)

Crédito sindicado por Bancos colombianos: 280.000' (Doscientos ochenta mil millones de pesos)

Bancos participantes: Bogotá, Occidente, Davivienda, Bancolombia, Popular

Costo total Capex 960.000' (Novecientos sesenta mil millones de pesos)

La obra se pone en servicio el **15 de agosto de 2019** después de **57.5 meses de trabajo continuo**, y cerca de 17 años más de luchas contractuales para satisfacer las veleidades de los dirigentes de turno. **Se firmaron en total 47 Actas de Modificaciones Bilaterales al Contrato.**

3

Reflexiones del desarrollo del Contrato de Concesión

De esta breve historia nos parecen pertinentes algunas reflexiones que ojalá las sepamos asimilar para beneficio de nuestro sector y del correcto desarrollo de nuestra infraestructura:

1. Las grandes obras de infraestructura que necesitan nuestro país y sus regiones requieren para su concepción, planificación y ejecución de forma correcta, **tiempos muy superiores a los de los períodos de gobierno de nuestros dirigentes**. Tal vez eso explique que hayan tenido que transcurrir 12 gobernantes diferentes para llegar hasta donde estamos hoy, puesto que en muchas ocasiones cada uno de ellos concebía una obra diferente, o se oponía a ella abiertamente, o no la consideraba prioritaria. Con paciencia y tenacidad hemos logrado superar todas esas vicisitudes, al fin con éxito, **pero el país no puede seguir dándose el lujo de cambiar tanto de opinión en proyectos claves para nuestro desarrollo**.

4

Reflexiones del desarrollo del Contrato de Concesión

De esta breve historia nos parecen pertinentes algunas reflexiones que ojalá las sepamos asimilar para beneficio de nuestro sector y del correcto desarrollo de nuestra infraestructura:

2. Resaltar es el hecho de que la obra es **100% ingeniería nacional**, y mejor aún, yo diría que más del **95% enteramente antioqueña**. Este logro debe reconfortar y enaltecer en mucho nuestra imagen ante la opinión pública, últimamente algo lastimada por infortunados hechos que han acaecido, y por diversas razones que no entro a analizar. Nuestra ingeniería se reivindica con estos logros, pero pienso que si algo hay cuestionable en nuestras grandes obras no es propiamente la ingeniería en sí, sino más bien nuestro sistema de calificación, selección y elección de las firmas ejecutoras, en todas sus disciplinas. El Túnel de Oriente no fue fruto de la despiadada “guerra del centavo” de las licitaciones, sino de un **consenso inteligente y transparente entre entidades públicas y privadas**. Lo mejor que puede sucederle a una entidad contratante, o concedente, es que su contratista obtenga utilidades razonables por su trabajo profesional honesto. Así se evitan sobrecostos, demoras, problemas de calidad, reclamaciones y tribunales.

El Túnel de Oriente es un excelente ejemplo de que las “Asociaciones Público - Privadas” funcionan. Y funcionan excelentemente bien cuando se adoptan esquemas equilibrados y justos de contratación. En nuestro caso, **se pactaron matrices de distribución de riesgos sin sesgos**, asignando las **responsabilidades en cabeza de quienes tienen la habilidad y capacidad de soportarlas**, y por lo tanto la **relación contractual fue siempre transparente y fluida**. Esa fue la clave del éxito.

5

Reflexiones del desarrollo del Contrato de Concesión

3. También se hace necesaria otra reflexión que cobra cada vez más importancia en estos tiempos. Me refiero a la necesidad imperiosa de **conciliar, de manera inteligente y eficaz, la protección de nuestros recursos ambientales con la correcta y oportuna ejecución de nuestras obras**. Hemos demostrado acá, no sin dificultades, que ello es perfectamente posible con técnicas y prácticas de ingeniería que ya poseemos localmente y demostraron su efectividad. Me parece imperdonable que por temores infundados y de poco sustento técnico, la obra haya sido paralizada durante casi tres años por esos motivos. A la autoridad nacional ambiental la desorientaron los fundamentalistas ambientales, pero finalmente logramos demostrar que podíamos hacerlo, que las corporaciones regionales tenían razón con el otorgamiento de las licencias respectivas, y que **no se produjo absolutamente ninguna afectación ambiental durante su ejecución**.

DESCRIPCIÓN DE LA CONEXIÓN VIAL



Descripción de la Conexión Vial

El proyecto se ha dividido para estudio y construcción en tres sectores, identificados así:

El proyecto comprende la construcción de una vía en doble calzada

Etapa I: una calzada y dos túneles en el túnel Santa Elena, uno en operación y el otro como ruta de evacuación y servicio.

Etapa II: una segunda calzada y el segundo túnel en operación paralelo al primero.



Resumen principales cantidades de obra

TÚNELES	SEMINARIO	SANTA ELENA
Número de túneles	1	2
Longitud (m)	786	8.215
Sección excavación (m2)	86	96
Volumen de excavación (m3)	7.396	1.582.604
Preinyecciones (Ton)	588,7	3.687
Puentes y viaductos (m)	1.980	
Rezaga procesada (m3)	430.000	
Concretos (m3)	174.400	
Pavimento asfáltico (m3)	11.670	
Acero de refuerzo (Ton)	13.600	
Pernos de acero (m)	238.000	
Fibra sintética (Ton)	260	

INTERCAMBIO BALTIMORE



INTERCAMBIO BALTIMORE



TÚNEL SEMINARIO PORTAL SUR



CALE LAZO 3 SUR – AGO / 2017



TÚNEL SEMINARIO PORTAL SUR



LAZO 3 SUR – JUL / 2017



LAZO 3 SUR – AGO / 2017



CALE LAZO 3 SUR AGO / 2017

TÚNEL SEMINARIO PORTAL NORTE

ENE / 2015



ABR / 2013

TÚNEL SEMINARIO PORTAL NORTE



LAZO 3 –AGO / 2019



LAZO 3 –JUL / 2017



VÍA INDUSTRIAL OCCIDENTAL



VÍA INDUSTRIAL OCCIDENTAL



VÍA OCCIDENTAL



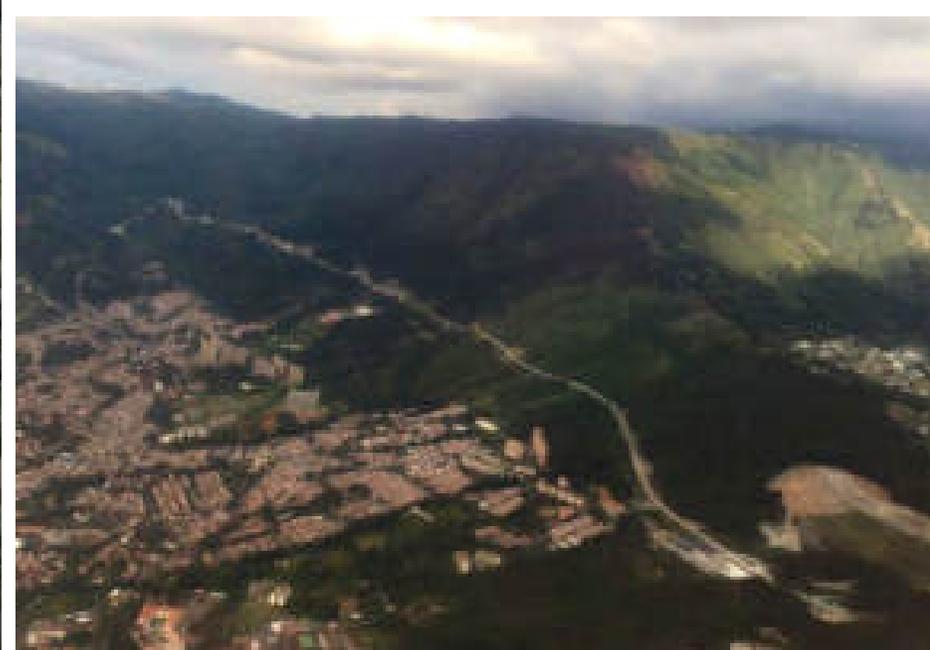
VÍA A CIELO ABIERTO OCCIDENTAL



VÍA A CIELO ABIERTO OCCIDENTAL



JUL / 2018



PUENTES Y VIADUCTOS

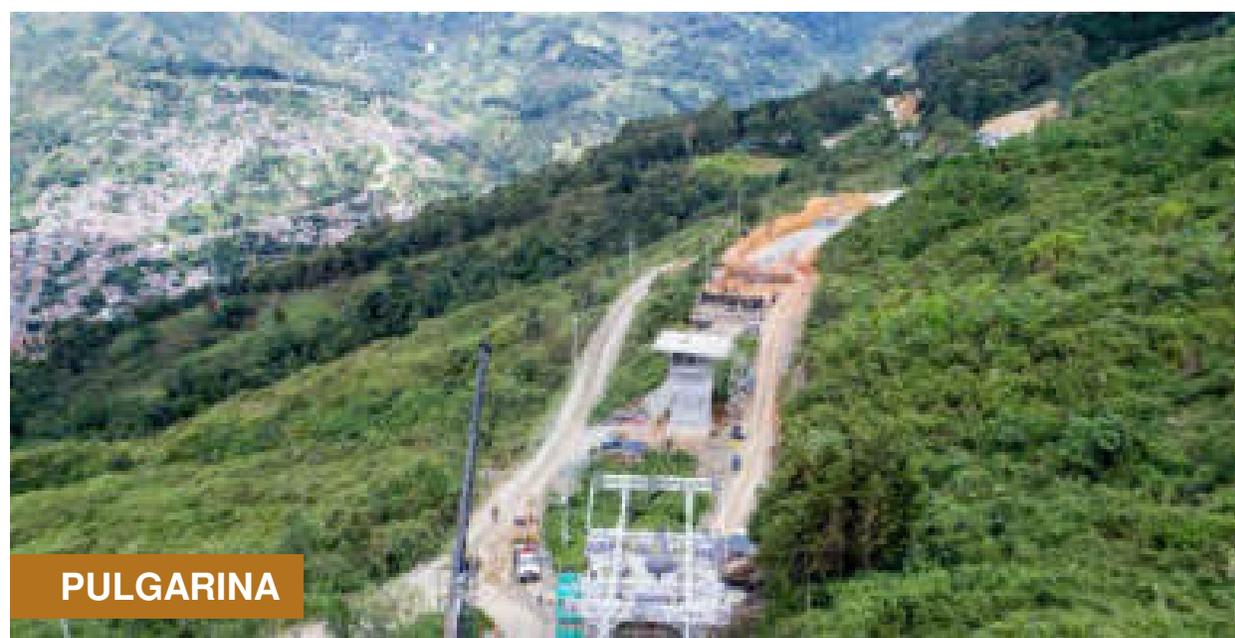


LAZO PALMAS



LAZO 3

PUENTES Y VIADUCTOS



PULGARINA



NOV / 2017



PASTORCITA

PUENTES Y VIADUCTOS



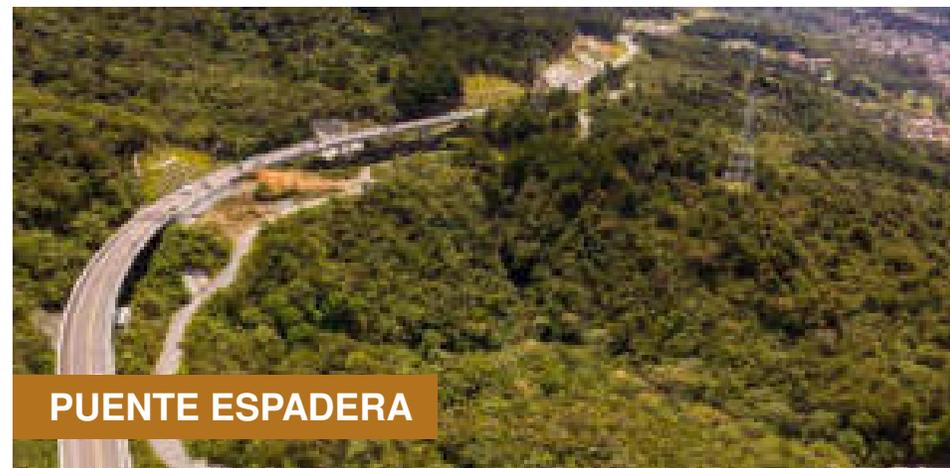
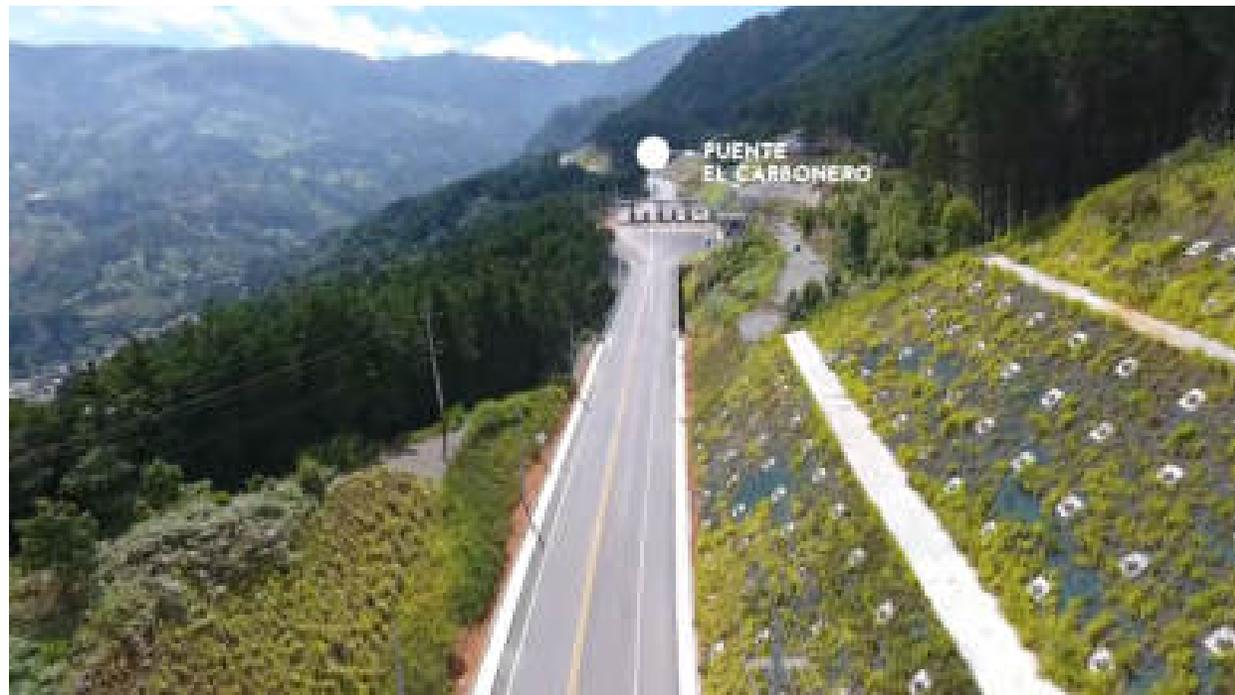
CARBONERO



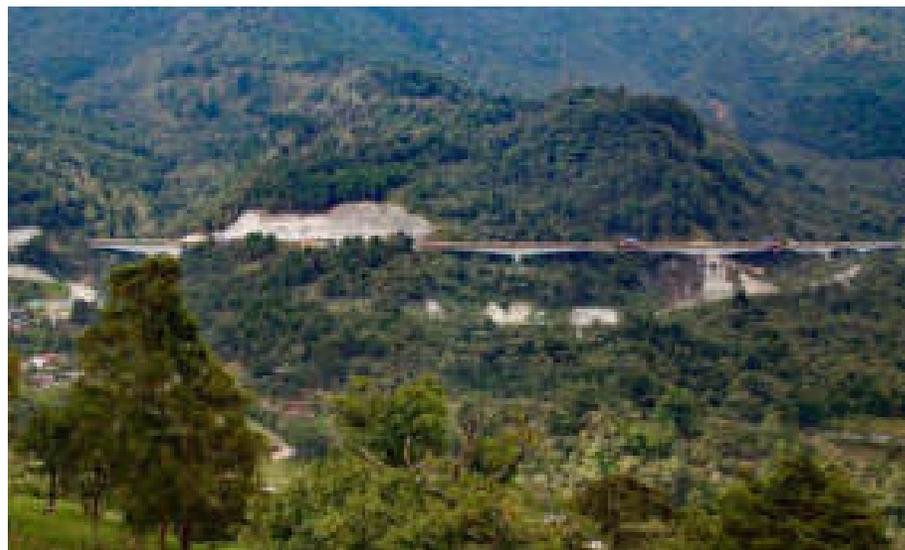
MEDIAGUA



PUENTES Y VIADUCTOS



EL CHIVO VIADUCTO



PUENTE EL CHIVO

PROCESO CONSTRUCTIVO



COBERTURA LA AGÜADITA



Ene / 2015



Nov / 2014



May / 2015

TÚNEL SANTA ELENA PORTAL OCCIDENTAL

Santa Elena 2

Santa Elena 1

Ene/2015



Mar/2015



Nov/2016



Feb/2016



2019



TÚNEL SANTA ELENA PORTAL ORIENTAL

Sep/2014



Ene/2015



Feb/2015



Feb/2015



TÚNEL SANTA ELENA PORTAL ORIENTAL



Feb / 2017



Feb / 2018



Sep / 2018



2019



2019

VÍA A CIELO ABIERTO SECTOR ORIENTAL

Jul / 2014



Ene / 2015



Ago / 2016

VÍA A CIELO ABIERTO SECTOR ORIENTAL



May / 2017



Sep / 2017



2019

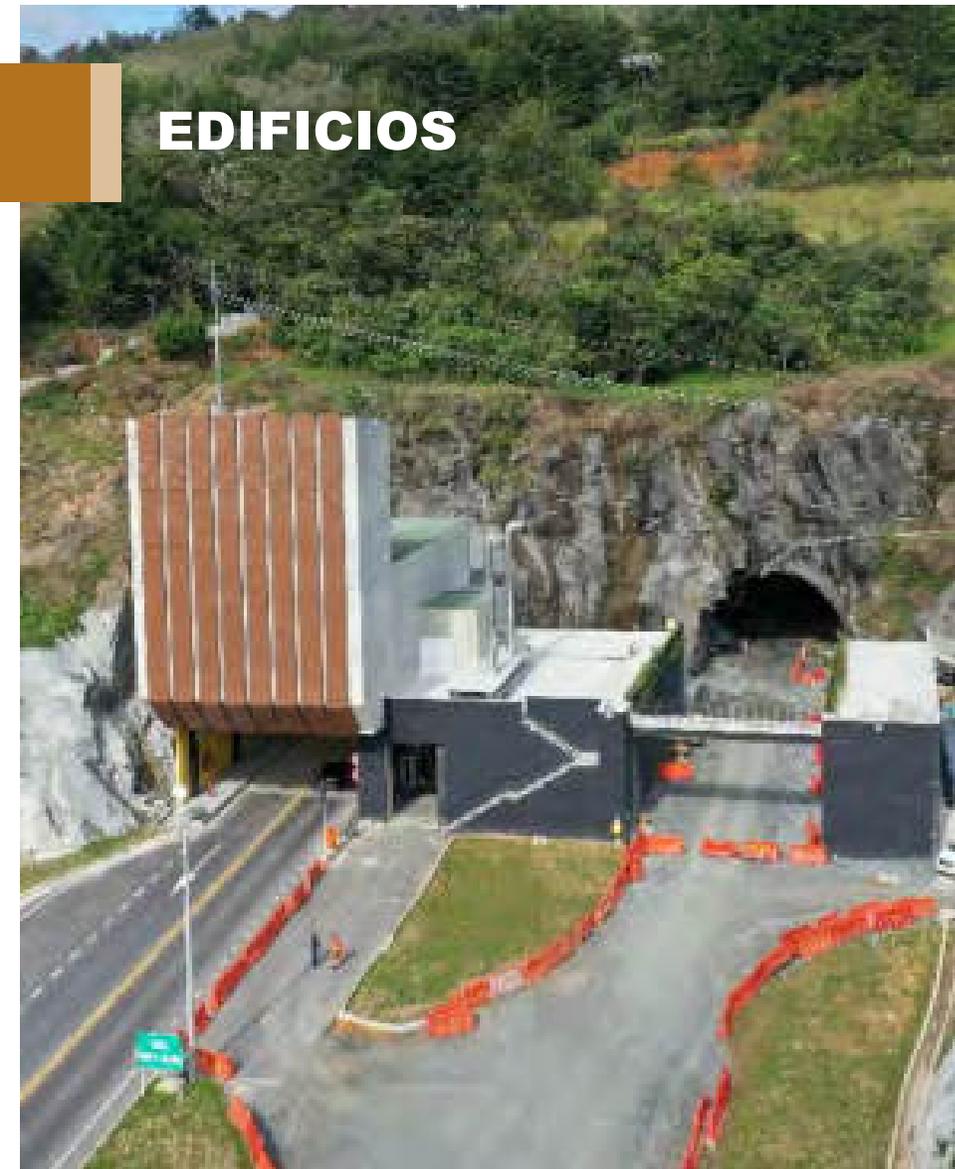
VIADUCTO SAJONIA



VIADUCTO SAJONIA



EDIFICIOS



ZONA DE DEPÓSITO



DEPÓSITO SEMINARIO



ETAPA FINAL DEL PROYECTO





GRACIAS

Concesión túnel
Aburrá-Oriente

COMUNICACIÓN DE INYECTORIA
PIENSA EN GRANDE