



REGIONALES

¿Por qué el tramo La Felisa-La Pintada es el más desafiante para la Concesión Pacífico Tres?

14 DE OCTUBRE DE 2020



Dados los cierres programados que se darán en los 46 kilómetros de vía entre La Felisa (Caldas) y La Pintada (Antioquia) a partir del miércoles 14 de octubre de 2020, la Concesión Pacífico Tres da a conocer las razones por las que este tramo de vía presenta mayores desafíos para la construcción de las obras y se hace necesaria la implementación de los cierres programados.

¿Cuál es el avance total del proyecto Concesión Pacífico Tres?

Es un avance satisfactorio del 84 % de ejecución de obra.

¿Cuál es el alcance de las obras por ejecutar en el tramo La Felisa – La Pintada?

La Concesión Pacífico Tres debe mejorar la vía existente según la normatividad y especificaciones actuales, ampliar el ancho de calzada, construir 11 kilómetros de terceros carriles de adelantamiento, alineamiento de curvas, alineamiento vertical y horizontal, construcción de puentes y calzadas en voladizos, estabilización de taludes, construcción de bermas y cunetas para permitir una velocidad de diseño de 80 km/hora.

¿Cuál es la situación en el tramo Unidad Funcional 5 entre La Felisa – La Pintada?

Este sector tiene 46 km de vía con un avance del 39 %, es el tramo más complejo de la Concesión Pacífico Tres y uno de los más complejos del país. Tenemos una vía estrecha que divide el talud de la montaña y el río Cauca, dejando poco espacio para maniobrar la construcción y el tránsito vehicular de manera segura. Es un sector con características históricas, sociales, económicas y culturales difíciles y que ha tenido problemáticas de orden público.

Aunque no se han ahorrado esfuerzos ni recursos en las gestiones ambientales, prediales, sociales, arqueológicas y de redes para poder completar las etapas previas a la construcción de la vía, no ha sido posible avanzar al ritmo de los otros tramos de vía, dado que la solución requiere la intervención de diferentes actores, lo que ha dificultado la solución.

En materia ambiental los permisos con las tres (3) corporaciones autónomas regionales y la ANLA, así como los rescates arqueológicos, llevaron unos tiempos que en su momento afectaron los avances de la obra.

Tenemos la interferencia del poliducto Medellín – Cartago en más de 15 kilómetros de vía, el cual debe intervenir, el proceso con **Ecopetrol** y **Cenit** ha sido lento, estas entidades públicas son las responsables del manejo de la red.

Las gestiones prediales y sociales son las que más han impactado la obra. Debemos liberar 117 predios y 541 mejoras en este sector. Una mejora es una construcción informal no legalizada a borde de vía donde existe un asentamiento humano, de las cuales 295 de estas mejoras deben ser objeto de restablecimiento de vivienda, según la ANI.

Desafortunadamente, no hay disponibilidad de oferta inmobiliaria en los municipios vecinos para poderlas compensar y trasladar; esta situación afecta el avance del proyecto. Únicamente con la finalización de las gestiones anteriores se puede entrar a construir la vía.

El contrato de concesión trae plazos ajustados, lo que implica que debemos ejecutar intervenciones en las zonas disponibles, aunque no sean continuas. Trabajar así no es eficiente y genera la necesidad de implementar planes de manejo de tráfico que involucran pare y siga.



¿Qué gestiones faltan para terminar este tramo?

Primero, mantener y trasladar tramos del poliducto Medellín – Cartago a cargo de **Ecopetrol** y **Cenit**. Segundo, resolver la situación de 450 construcciones informales ubicadas a borde de vía, incluyendo el restablecimiento de 250 de ellas. Luego de esto, terminar las obras para el segundo semestre del año entrante.

¿Por qué la interferencia del poliducto Medellín – Cartago afecta las obras?

El poliducto Medellín – Cartago es una delicada red que transporta el combustible para Antioquia y el suroccidente del país. Esta red interfiere con la construcción de la vía, por lo tanto, se requiere su mantenimiento y traslado previo por parte de **Ecopetrol** – **Cenit** para que posteriormente la Concesión pueda ejecutar las obras civiles.

Mantener y trasladar el tubo genera unos riesgos altos que solo se pueden prevenir con aplicación de protocolos y procesos del sector de hidrocarburos. Un eventual daño al tubo podría generar afectaciones sociales, ambientales, técnicas y económicas. Es importante un trabajo eficiente y articulado entre la Agencia Nacional de Infraestructura, **Ecopetrol** como propietario de la red, y **Cenit** como operador de la misma. Se requiere darle prioridad nacional a este asunto, para agilizar las aprobaciones y acelerar los cronogramas de trabajo.

¿Qué otros factores impiden avanzar en las obras?

El tramo La Felisa – La Pintada tiene el mayor número de construcciones informales o mejoras, ubicadas a borde de vía, con asentamientos de personas que por décadas ocuparon el corredor vial para construir viviendas y negocios como restaurantes, parqueaderos, hoteles, lavaderos de carros, **minería** artesanal, balnearios, pesca y arrendamientos.

Actualmente, de las 541 construcciones informales requerimos restablecer 295 para vivienda, desafortunadamente no existe oferta inmobiliaria, esta situación ajena al concesionario demora y dificulta la gestión. La Concesión ha presentado a la Agencia Nacional de Infraestructura las soluciones que permitan contemplar distintas alternativas para solucionar el tema.

¿Qué es un pare y siga?

Los pare y siga son puntos de detención y control en sitios específicos donde se ejecutan obras del contrato que por seguridad o aspectos técnicos impiden el tránsito del usuario en la vía. Mientras los vehículos están detenidos, los trabajadores realizan labores constructivas y de limpieza para habilitar nuevamente el paso de vehículos. Este proceso es repetido cada vez que se realiza un cierre.

Al momento de dar vía ¿por qué no es bidireccional la circulación entre un sentido de la vía y el otro?

Al momento de dar paso vehicular en los puntos de restricción hay una fila de vehículos en ambos sentidos, la característica estrecha de la vía, las condiciones de seguridad y las tareas constructivas no permiten utilizar la totalidad de la calzada bidireccional, obligando a compartir la vía con alternancia en los dos sentidos opuestos de la vía. Por lo tanto, fluye primero un sentido de vehículos y el otro mantiene la espera, luego se cambia el proceso, solo así podemos garantizar un tránsito seguro, organizado y fluido.

¿Existe alguna alternativa para mejorar la movilidad y recorrido entre La Felisa y La Pintada?

El cierre programado entre La Felisa y La Pintada a partir del 14 de octubre de 2020 fue autorizado por el INVÍAS (Resolución 2336 del 7 de octubre de 2020) de lunes a viernes desde las 8:00 a.m. hasta las 5:00 p.m. con apertura a mediodía para la evacuación de la cola. Los sábados de 8:00 a.m. hasta las 12:00 del mediodía. En los horarios y días restantes tendríamos control de tráfico, sin trabajo constructivo para coordinar el paso vehicular de acuerdo con la capacidad de la vía.

Se espera mejorar tres aspectos con la medida:

1. Garantizar la seguridad de los usuarios de la vía y trabajadores de la Concesión.
2. Mejorar el nivel de información para que los usuarios programen su viaje.
3. Mejorar los rendimientos de trabajo tendientes a culminar las obras lo antes posible.

¿Cuál es el mensaje final para los usuarios de la vía?

El proyecto avanza bien. Agradecemos la paciencia de los usuarios, el respeto por mantener el orden en la vía y la normatividad con el fin de evitar alteraciones y accidentes. entendemos que la construcción de esta obra genera incomodidades, pero estamos seguros de que el esfuerzo y la paciencia de todos será recompensado con una vía mejorada donde tendremos un ahorro de 1 hora y 30 minutos entre el recorrido La Virginia y La Pintada, y el tránsito entre Manizales y La Pintada disminuirá 35 minutos.

VER COMENTARIOS

