

## DICE DIRECTOR DEL INVÍAS 'Variante Sur de Ciénaga no será entregada este año'

El director de Invías, Juan Alfonso Latorre llegó hasta el departamento del Magdalena, y en esa visita hizo inspección de tres puntos álgidos que comprometen la movilidad por carretera, pero también lo ambiental: La Variante Sur de Ciénaga, la vía Ciénaga-Barranquilla y la carretera Salamina-El Piñón.

**REGIONALES /4A**

DICE DIRECTOR DEL INVÍAS

# 'Variante Sur de Ciénaga no será entregada este año'

El director de Inviás, Juan Alfonso Latorre llegó hasta el departamento del Magdalena, y en esa visita hizo inspección de tres puntos álgidos que comprometen la movilidad por carretera, pero también lo ambiental: La Variante Sur de Ciénaga, la vía Ciénaga-Barranquilla y la carretera Salamina-El Piñón.

Tras su recorrido por el Departamento, especialmente en las subregiones Norte y Río, el jefe del Instituto Nacional de Vías, concedió entrevista a **RADIO HOY.COM**, donde reveló que la Variante Sur de Ciénaga, obra que descongestionaría el tráfico vehicular sobre la Troncal del Caribe, no será entregada este año, como se había dicho en 2022 por el mismo instituto.

Indicó que tras una visita a la vía, que en su primera fase es de doble calzada en 4 kilómetros, se dio cuenta que la segunda fase contemplada en un Viaducto, solo sería de una calzada, lo que generaría un embotellamiento en la carretera.

La obra que tuvo un costo superior a los \$231.800 millones, colocados en su totalidad por el Gobierno



**EL DIRECTOR DE INVÍAS**, Juan Alfonso Latorre llegó hasta el departamento del Magdalena y visitó la Variante Sur del municipio de Ciénaga, donde advirtió que no estará lista para este 2023.

Nacional, pretende disminuir en 30 minutos el recorrido por los municipios de Zona Bananera, Fundación, Aracataca, Santa Marta, los corregimientos de Palermo, Pueblito Viejo y Ciénaga. "Hicimos unas visitas al departamento del Magdalena, haciendo una revisión a las obras y a los recursos que están asignados por

parte del Instituto Nacional de Vías a trabajos en el Magdalena, estuvimos en la Variante de Ciénaga, una obra de más de \$300 mil millones, un proyecto que viene en ejecución en un comité de obras, en el que verificamos su avance. Encontramos dos problemas que preocupan en esta obra que tiene 6 kilómetros



**UNA VEZ SE** encuentre en servicio, cerca de 1,7 millones de habitantes de 8 municipios del Caribe colombiano tendrán una vía moderna que servirá para la reactivación de la productividad de ambos departamentos.

que deben construirse en doble calzada, de los 6 kilómetros, la obra como está contratada y presupuestada, faltarían más de 1.000 metros en doble calzada, lo que generaría un cuello de botella en la movilidad del sector, hay un viaducto que va solamente en una calzada", indicó el doctor Juan Alfonso Latorre, director de Inviás.

"Encontramos la necesidad de revisar esta situación y asignar los recursos con el objetivo que la obra se haga en 6 kilómetros. Otro tema que observamos es que dentro de la variante hay una intersección que comunica a Ciénaga con los demás corregimientos, no se está haciendo de la mejor manera, porque se está haciendo una glorieta, que generaría impacto en la movilidad, es necesario hacer un puente elevado que genere eficiencia.

La Variante debe tener todas las condiciones de una autopista y eso no puede generar traumatismo en el tráfico. De la visita sacamos estas dos conclusiones que debemos revisar y buscar solución. No será posible entregarla este año por el alcance de obras que tenemos y la situación del viaducto", añadió el funcionario del instituto adscrito al Ministerio de Transporte.

**SALAMINA**  
 El director de Inviás, Juan

Alfonso Latorre, también aseguró que visitó el municipio de Salamina, donde por una orden del Tribunal Administrativo del Magdalena, se viene desarrollando la obra de atención a la erosión.

Indicó que, con toda la capacidad técnica y operativa, el Instituto Nacional de Vías, pone en marcha la estrategia para la atención de la emergencia por erosión que el río Magdalena está ocasionando en la vía nacional Salamina-El Piñón.

Los estudios realizados por el Instituto determinaron la necesidad de construir 5 barreras de protección, para disminuir la velocidad del río a la llegada a Salamina, generar estabilidad en la orilla y evitar así que se siga presentando el fenómeno de erosión, el cual ha aumentado con las lluvias de la presente ola invernal. Así mismo, se construirá un dique de 10 kilómetros de largo, con el fin de evitar inundaciones en la infraestructura vial.

### LA VÍA CIÉNAGA-BARRANQUILLA

Por su parte, en lo que tiene que ver con la vía que comunica al municipio de Ciénaga con la ciudad de Barranquilla, a la altura de los kilómetros 18, 19 y 20, la autoridad ambiental, deberá entregar las licencias para la construcción de los viaductos, obras que ya

están contratadas.

El director de Inviás, dijo a **RADIO HOY.COM**, que "los viaductos están contratados, hay unos recursos bastante importantes de vigencias futuras en 2030, más de 600 mil millones en la construcción de 6 kilómetros de viaductos, he tenido varias reuniones con Anla, porque es necesario tramitar la licencia ambiental, en septiembre se entregaría el estudio de impacto ambiental. No empezarán este año, pero están contratadas".

Por ejemplo, en el famoso kilómetro 19, allí la Nación ha 'botado' al agua más de 100 mil millones de pesos en los últimos 5 años y lo peor es que el problema persiste.

La vía que comunica a Ciénaga con Barranquilla, en la década del 50 parecía la solución a la movilidad, el comercio y la conexión de las dos urbes; sin embargo, se convirtió en el atentado más grande al medio ambiente, que hoy a causa de la erosión ha cobrado factura al estado por más de \$12 mil millones y que sumará en la cuenta \$750 mil millones más para lo que sería la solución definitiva para salvar la carretera.

La Troncal del Caribe, representa la conexión de la parte norte del país con el sur, su cierre representaría pérdidas mayores a los \$13 mil millones semanales.



**LA TRONCAL DEL** Caribe, representa la conexión de la parte norte del país con el sur, su cierre representaría pérdidas mayores a los \$13 mil millones semanales.