



Comunicado Comisión de Ferrocarriles – SAI Sobre los anuncios de proyectos Ferroviarios Medellín y Antioquia

Medellín 17/02/2020

La Comisión de Ferrocarriles y la Junta Directiva de la SAI, con relación a los anuncios difundidos ampliamente a través de los principales medios de comunicación, que dieron cuenta del resultado de la reunión entre los gabinetes de gobierno Nacional, Departamental y Municipal, celebrada el día 11 de febrero del presente año, y en atención a los proyectos de la Línea de Metro en el corredor de la Carrera 80, y el Tren de Cercanías del Valle de Aburrá, considera:

1. Agradecer al Presidente de la República Iván Duque Márquez, al Gobernador de Antioquia, Aníbal Gaviria Correa, y al Alcalde de Medellín Daniel Quintero Calle, su compromiso y dedicación al reservar, para proyectos tan importantes para la región, el espacio que dieron es su agenda, buscando definiciones rápidas para el desarrollo de estas iniciativas. Proyectos de esta naturaleza son esenciales para la movilidad sostenible, hacen parte de estrategias de mejora de calidad del aire de largo plazo, aportan a la descarbonización del sector transporte y repercuten de manera directa en la Calidad de Vida. Estos proyectos son, además, vehículos efectivos para el desarrollo de la Industria y la Arquitectura 4.0, siendo especialmente atractivos para la juventud, que generalmente los abraza entusiasta, favoreciendo una visión positiva de desarrollo armónico con el ambiente, la sociedad y la economía.
2. Celebrar que se haya definido que el modo de transporte para corredor de la carrera 80 sea una línea de Metro, claramente indicando que el proyecto está concebido para una capacidad de transporte mayor que el modo tranvía, anteriormente considerado.
3. Aunque se desconocen los diseños definitivos de la línea Metro de la 80, a partir de la información que se ha hecho pública, referente a que los vehículos a utilizar, estamos de acuerdo que los trenes que sean usados, tengan una capacidad sustancialmente mayor a los utilizados en la línea de Ayacucho, siendo deseable el estándar de capacidad de los sistemas Metro convencionales, e ideal, que se lograra el ancho generoso de nuestros trenes Metro. El espacio público es mejor utilizado, cuando se concede a sistemas de transporte masivo de alta capacidad.
4. Conscientes que la capacidad de transporte del Metro de la 80 no dependerá solamente de tamaño de los trenes y de la flota, sino también de características como la distancia entre estaciones, el derecho de vía, la superestructura, y el sistema de señalización; se recomienda que desde la concepción inicial se prevean las estrategias para facilitar el incremento de capacidad futura. En este mismo sentido, el incremento de voltaje de tracción, que pasó de 750 V a 1500 V, tal como nos lo fue presentado en una sesión de la comisión de ferrocarriles, es una indicación clara que el sistema anunciado ha sido concebido para capacidades de Metro.



5. Celebrar que el Metro de Medellín esté participando activamente del desarrollo de estos proyectos. Su capacidad de gestión y visión integral de la red multimodal de Medellín, que existe en gran medida gracias a su liderazgo y capacidades de innovación, hace que su participación sea, más que necesaria, esencial.
6. Apoyar la necesidad urgente de la construcción del Tren de Cercanías y su desarrollo por etapas, priorizando el tramo Industriales-Caribe (denominado Línea F), que, por su relativa facilidad de implementación, aprovechando la línea C, es urgente refuerzo a la Línea A, próxima a incrementar la demanda por la entrada de Picacho, sumado a los pasajeros que está empezando a aportar la Línea temporal de buses eléctricos por la 80, denominada Línea 0. La Línea F evitará que cientos de miles de viajes Norte-Sur y Sur-Norte tengan que entrar al centro de la ciudad, impactando de manera notable la capacidad de la red, eliminando su principal “cuello de botella”. Además de finalmente ofrecer una alternativa de movilidad, ante falla o contingencia en línea A desde Industriales a Caribe.
7. Entendemos que aunque el tramo, A Industriales-Caribe es el primero de la denominada Línea F, también apoyamos la idea que sea el primer paso para el Ferrocarril de Antioquia y su tren de cercanías del Valle de Aburrá, fundamental para estructurar un crecimiento urbano denso y sostenible en los municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa; y señalamos que debe ser concebido con una estructura que permita el transporte de residuos sólidos a La Pradera, y a futuro, de carga, conectándose con la red nacional.
8. Aunque ambos proyectos son fundamentales, y su ejecución coordinada traería enormes ventajas logísticas, recomendamos, que en caso de tener que priorizar, se escoja la Línea F (Industriales-Caribe), intentando llegar a la estación Acevedo. Además de la importancia ya resaltada, este tramo sería importante para facilitar la construcción de la primera fase del sistema de la 80, que en su primera etapa conectaría Caribe con La Floresta. Con esta nueva línea y con apoyo con los buses eléctricos que se han adquirido, se puede generar oferta de transporte público para asumir la carga del tramo en construcción, re-direccionando parte de la demanda a la nueva línea usando enlaces con los buses.
9. Exhortamos a que no se dejen de lado las propuestas de empezar a considerar líneas subterráneas para otros corredores de movilidad, las cuales se viabilizan cada vez más, respecto a alternativas de superficie, conforme se incrementan los costos prediales, se reducen los espacios disponibles, hay una mayor protección de las capas vegetales, la reubicación de redes se hace más compleja, y se tiene más conciencia de los impactos de los proyectos a “cielo abierto”. Al mismo tiempo se han desarrollado sistemas de tunelado moderno que permiten proyectos más económicos por debajo de todos estos problemas.
10. Finalmente, ponemos a disposición esta Agremiación y a su Comisión de Ferrocarriles, para apoyar, de manera constructiva, en las tareas de acompañamiento, consejo o veeduría que consideren pertinentes. El costo de los nuevos proyectos ferroviarios, de su mantenimiento y operación, dependerá en gran medida que podamos desarrollar los proveedores, la industria y capacidades técnicas y académicas que los soporten. Esto también determinará la manera en que logremos capitalizar los beneficios de generación de empleo calidad y fortalecimiento de la industria y el comercio regional.