

 ◆ Concejo de Envigado ◆	ACTA SUCINTA DE SESIÓN CONCEJO DE ENVIGADO.	Código: FO-ALA-017
		Versión: 02
		Fecha de Aprobación: Octubre de 2023.
		COPIA CONTROLADA

MUNICIPIO DE ENVIGADO

ACTA No.078
 SESIÓN PLENARIA ORDINARIA
 SALON OFICIAL DE SESIONES DEL CONCEJO MUNICIPAL
 FECHA: JUNIO 12 DE 2026
 HORA: 8:23 A.M

ENVIGADO 2026.

	Código: FO-ALA-017	
	Versión: 02	
	Fecha de Aprobación: Octubre de 2023.	
	COPIA CONTROLADA	

ACTA SUCINTA DE SESIÓN
CONCEJO DE ENVIGADO.

PRESIDENTE: JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO

Autorizada la Secretaria General del Concejo, comunica que están presentes los Honorables Concejales en el Salón Oficial de Sesiones del Concejo Municipal de Envigado.

JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO

JUAN DIEGO ÁLVAREZ UPEGUI

PABLO ANDRÉS RESTREPO GARCÉS

EFRAÍN ECHEVERRY GIL

LEO ALEXANDER ALZATE SUÁREZ

SARA KATHERINE RINCÓN RUIZ

JUAN FERNANDO URIBE RESTREPO

DAVID LONDOÑO ARROYAVE

ALEJANDRO SÁNCHEZ GRAJALES

LUZ MARINA LÓPEZ PEÑA

BERNARDO MORA CALLE

GONZALO MESA OCHOA

MARÍA TERESA ÁLVAREZ MUÑOZ

JUAN CARLOS MONTOYA CASTAÑEDA

CARLOS MANUEL URIBE MESA

LUCAS GAVIRIA HENAO

JUAN CARLOS VELEZ MESA

COPIA CONTROLADA

FECHA DE LA SESIÓN: JUNIO 12 DE 2026.
HORA DE INICIO: 8:23 AM
TIPO DE SESIÓN: ORDINARIA.
NÚMERO DE ACTA: 078.

Nota: Se elabora acta sucinta, de conformidad con lo establecido en la ley 1551 de 2012, Actas sucintas, que modifica en su art 16, el art 26 de la ley 136 de 1994, el cual quedara así: Art 26. Actas. De las sesiones de los Concejos y sus comisiones permanentes, el Secretario de la Corporación levantara actas que contendrán una relación sucinta de los temas debatidos, de las personas que hayan intervenido, los mensajes leídos, las proposiciones presentadas, las comisiones designadas, resultados de las votaciones y las decisiones adoptadas.

Todo lo actuado y expresado por los Corporados podrá ser escuchado y visto en el video y grabación emanada de la plataforma Facebook y YouTube, las cuales son de dominio público y se pueden bajar de la plataforma por la persona interesada.

Intervienen el Presidente JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO

Da un saludo especial a toda la mesa directiva, a los honorables concejales, a María Marcela Holguín Moreno, Gerente Promotora Ferrocarril de Antioquia, miembros de la administración, personas asistentes y comunidad.

- VERIFICAR EL QUÓRUM.

Interviene la Secretaria General DOLLY MARIA QUINTERO BETANCUR.

JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO	Presente.
JUAN DIEGO ÁLVAREZ UPEGUI	Presente
PABLO ANDRÉS RESTREPO GARCÉS	Ausente
EFRAÍN ECHEVERRY GIL	Presente
LEO ALEXANDER ALZATE SUÁREZ	Ausente
SARA KATHERINE RINCÓN RUIZ	Ausente
JUAN FERNANDO URIBE RESTREPO	Presente
DAVID LONDOÑO ARROYAVE	Ausente
ALEJANDRO SÁNCHEZ GRAJALES	Ausente
LUZ MARINA LÓPEZ PEÑA	Presente
BERNARDO MORA CALLE	Presente
GONZALO MESA OCHOA	Presente



	Código: FO-ALA-017	
	Versión: 02	
	Fecha de Aprobación: Octubre de 2023.	
	Página 2 de 21	

ACTA SUCINTA DE SESIÓN DEL
CONCEJO DE ENVIGADO

COPIA CONTROLADA

MARÍA TERESA ÁLVAREZ MUÑOZ	Presente
JUAN PABLO MONTOYA CASTAÑEDA	Presente
CARLOS MANUEL URIBE MESA	Presente
LUCAS GAVIRIA HENAO	Ausente
JUAN CARLOS VELEZ MESA	Ausente

10 Concejales se encuentran presentes en el recinto del Concejo. 7 Concejales ausentes.

ORDEN DEL DIA

- VERIFICACION DEL QUÓRUM.
1. CONVERSATORIO CON MARÍA MARCELA HOLGUÍN MORENO, GERENTE PROMOTORA DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA, QUIEN NOS SOCIALIZARÁ LOS AVANCES DEL PROYECTO DEL TREN MULTIPROPÓSITO FERROCARRIL DE ANTIOQUIA. ESTA ACTIVIDAD SE REALIZA EN ATENCIÓN A LA INVITACIÓN QUE LE FUE FORMULADA PREVIAMENTE POR PARTE DEL CONCEJO MUNICIPAL Y EN CUMPLIMIENTO DEL ACUERDO DE VOLUNTADES CONCERTADO CON EL PRESIDENTE DE LA CORPORACIÓN.
 2. OBSERVACIONES Y PROPOSICIONES
 3. LECTURA DE COMUNICACIONES

Leído el orden del día, señor presidente.

Interviene el Presidente del Concejo JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO

Señora secretaria, ponga a consideración el orden del día de manera nominal.

Interviene la Secretaria General DOLLY MARIA QUINTERO BETANCUR.

Señor presidente, por el sí al orden del día de manera nominal, 11 votos de los concejales. 6 concejales ausentes.

Nota: El Concejal LUCAS GAVIRIA HENAO se presenta y vota si al Orden del día (contada en la votación anterior).

Interviene el Presidente JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO

Entonces, siendo aprobado el orden del día, señora secretaria, por favor dar inicio al mismo.

Interviene la Secretaria General DOLLY MARIA QUINTERO BETANCUR.

1. CONVERSATORIO CON MARÍA MARCELA HOLGUÍN MORENO, GERENTE PROMOTORA FERROCARRIL DE ANTIOQUIA. ESTA ACTIVIDAD SE REALIZA EN ATENCIÓN A LA INVITACIÓN QUE LE FUE FORMULADA PREVIAMENTE POR PARTE DEL CONCEJO MUNICIPAL Y EN

COPIA CONTROLADA

CUMPLIMIENTO DEL ACUERDO DE VOLUNTADES CONCERTADO CON EL PRESIDENTE DE LA CORPORACIÓN.

Bienvenida, doctora Marcela.

Interviene el Presidente JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO

Entonces, le concedo el uso de la palabra a la doctora María Marcela Holguín Moreno para que nos realice la exposición correspondiente. Quiero agradecerle de antemano por atender esta invitación que le fue formulada con anterioridad y por compartir con nosotros esta información de gran importancia para el municipio.

Doctora María Marcela, sea usted bienvenida. Tiene el uso de la palabra.

Interviene la Gerente Ferrocarril de Antioquia MARÍA MARCELA HOLGUÍN M.

Muchas gracias por la invitación. Me siento muy honrada de estar hoy aquí en el Concejo de Envigado, un territorio de gran importancia para el Área Metropolitana y para nuestro proyecto del Tren Multipropósito de Antioquia.

Los invito a observar primero un video introductorio y, posteriormente, continuaremos con la presentación.

-Mi abuelo me habló del ferrocarril, no como una historia del pasado, sino como una realidad que fue capaz de mover montañas.

Decía que aquí las montañas parecían decir “no”, y aun así hubo quienes decidieron que sí era posible. Nadie tenía un manual; todo se construyó con ingenio, esfuerzo y determinación. Fue un proceso lento, difícil y desafiante, pero se logró. No porque fuera sencillo, sino porque se eligió recorrer ese camino.

Por eso, cuando hoy alguien dice que no se puede, no levanto la voz; simplemente recuerdo. Recuerdo que este territorio nunca esperó permisos para avanzar, que siempre encontró caminos donde parecía no haberlos y que la decisión de actuar valió más que la certeza absoluta.

El ferrocarril nunca se fue. Sigue vivo en nuestra memoria, en nuestra historia y en nuestra visión de futuro. Por eso estamos aquí: para volver a poner a Antioquia sobre rieles.-



Muchas gracias. Buenos días. Para iniciar esta conversación, quiero hacer un breve recuento sobre el contexto en el que está insertado este proyecto. Muchas personas se preguntan por qué el Tren del Río lleva más de cinco años siendo mencionado y aún no ha podido materializarse. Comprender ese contexto nos permitirá avanzar mejor en esta conversación.

Lo primero que debemos tener presente es que Colombia cuenta con una visión ferroviaria de largo plazo, plasmada en el Plan Maestro Ferroviario al año 2050. La misión de este plan es reactivar el sistema ferroviario nacional y desarrollar nuevos corredores que permitan una mejor conexión con los puertos del país. Esto es fundamental porque nos brinda la posibilidad de conectar a Antioquia y a Colombia con los mercados internacionales.

Además, conocemos las contingencias y limitaciones logísticas que enfrentan otros países, especialmente en torno al Canal de Panamá, lo que hace aún más relevante fortalecer nuestras alternativas de transporte de carga. El Plan Maestro Ferroviario fue formulado durante el gobierno del presidente Iván Duque y el gobierno actual ha continuado impulsando algunos de estos corredores. Tal vez no todos los que considerábamos prioritarios, pero lo importante es que el país avance en la reactivación ferroviaria y logre poner en funcionamiento nuevos tramos.

Lo más importante de este mapa es entender dónde está ubicada Antioquia dentro de esa visión nacional y todas las oportunidades que tenemos para conectarnos a través de los corredores ferroviarios. Desde la Promotora Ferrocarril de Antioquia, nuestro propósito es conectarnos con los puertos de Buenaventura, el Corredor Central, Ciénaga en Santa Marta y, especialmente, con los puertos del Urabá antioqueño, una apuesta que considero estratégica para el desarrollo del departamento.

Estas son apuestas de país que deben trascender los gobiernos y las administraciones. Independientemente de quién llegue a la Presidencia de la República, estos proyectos deben continuar, porque representan una de las mayores ventajas competitivas que puede tener Colombia para dinamizar su economía.

En 2023, desde la Promotora Ferrocarril de Antioquia, desarrollamos el Plan Maestro de Logística y Transporte de Antioquia. Allí quedaron consignados todos los modos de transporte del departamento: sistemas ferroviarios, infraestructura vial, puertos, aeropuertos y demás componentes estratégicos. En total, se identificaron 104 proyectos.

Cuando asumimos esta tarea, priorizamos aquellos proyectos que contaban con estudios más avanzados. Dentro de ese plan se contemplan siete proyectos ferroviarios, entre nuevas líneas y rehabilitaciones, además de dos sistemas masivos de transporte.

Entre ellos se encuentran: el Tren del Café, que conecta a Risaralda, Caldas y Antioquia a través de La Pintada; el Tren del Río, ampliamente conocido por ustedes, que recorre el corredor entre Primavera y Barbosa; el Tren Verde, que nos conecta con Puerto Berrío y el Corredor Central; el tren rápido Medellín–Bogotá para transporte exclusivo de pasajeros; una línea férrea que conecta Bolombolo con los puertos; y un proyecto que personalmente considero de enorme importancia: el Tren del Norte, que partiría desde San José del Nus, recorrería el norte del departamento y conectaría con el sur de Córdoba para llegar finalmente a los puertos de Urabá.

Esa es nuestra misión. Mi propósito no es únicamente poner en funcionamiento el Tren Multipropósito de Antioquia, sino lograr una conexión efectiva con los puertos, porque eso transformaría la dinámica económica del departamento a una escala mucho mayor.

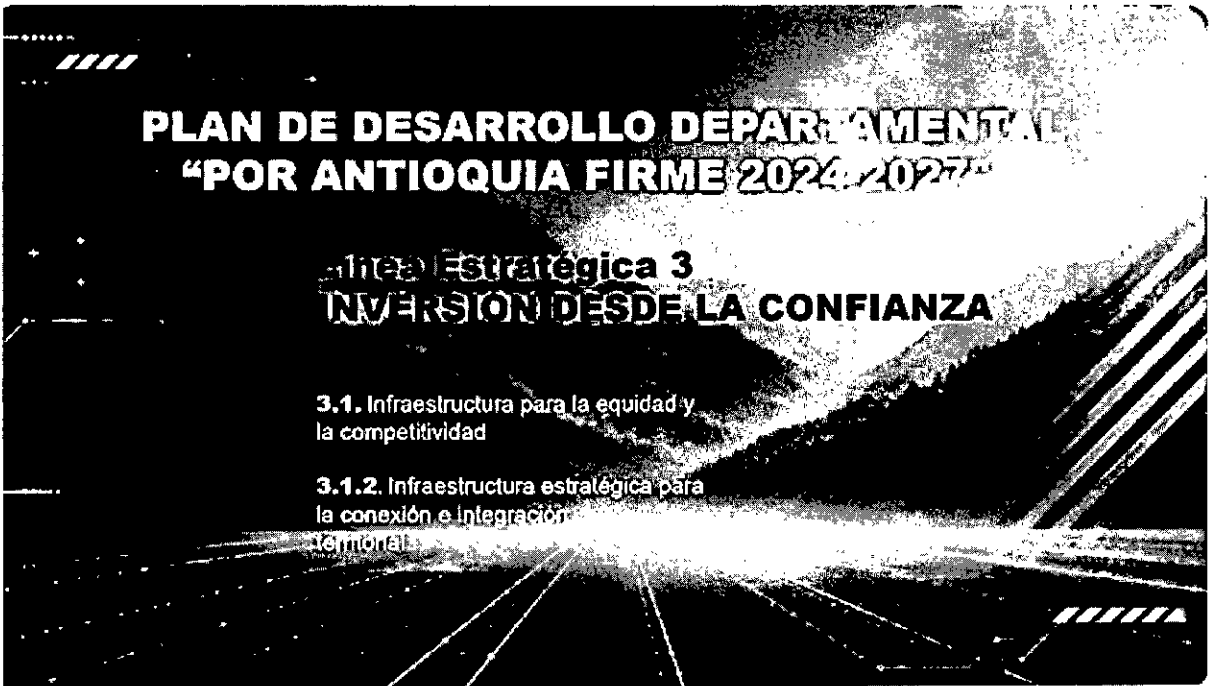
COPIA CONTROLADA

Cuando se creó la Promotora Ferrocarril de Antioquia en 2016, su misión principal fue impulsar esta visión ferroviaria. Desde entonces, la entidad ha venido invirtiendo en estudios y diseños para los tres tramos que conforman el Tren Multipropósito de Antioquia.

Este proyecto está integrado por tres componentes: el Tramo 1, denominado Tren del Café, entre La Pintada y Caldas; el Tramo 2, correspondiente al Tren del Río; y el Tramo 3, conocido como Tren Verde.

Actualmente estamos concentrando nuestros esfuerzos en la consolidación de estos proyectos. Los tramos dos y tres se encuentran en su última etapa de estructuración, lo que significa que cuentan con estudios de factibilidad avanzada. Por su parte, el Tren del Café dispone actualmente de estudios en fase de prefactibilidad.

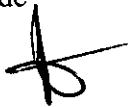
Ahora bien, Nosotros quedamos inmersos en la Línea 3, denominada *Inversiones para la Confianza*, la cual nos permite destinar recursos a la estructuración de proyectos ferroviarios, sistemas de transporte masivo y otras iniciativas estratégicas. Asimismo, nos brinda la posibilidad de realizar preinversiones que permitan continuar avanzando en los estudios y diseños de los demás proyectos ferroviarios contemplados dentro de la visión de conectividad del departamento.



Quiero explicar un aspecto importante para comprender la evolución del proyecto. Inicialmente, la Promotora Ferrocarril de Antioquia venía estructurando el tramo Aguacatala-Barbosa como un tren exclusivo de pasajeros, bajo un esquema de cofinanciación en el que el Gobierno Nacional aportaría el 70 % de los recursos y la región el 30 % restante.

Cuando el proyecto fue radicado ante el Ministerio de Transporte en 2020, fue devuelto con cerca de 300 observaciones. Estas fueron subsanadas y el proyecto se presentó nuevamente; sin embargo, en 2021 fue devuelto con 99 observaciones adicionales. En ese momento no fue posible culminar el proceso de ajustes y, posteriormente, se produjo un cambio de gobierno nacional acompañado de nuevas prioridades en materia de infraestructura.

Al iniciar la actual administración, la entonces ministra de Transporte nos informó que el Tren del Río no estaba dentro de las prioridades del Gobierno Nacional y que los recursos de



vigencias futuras destinados a cofinanciación ya se encontraban comprometidos hasta el año 2038. Ante este panorama, decidimos no abandonar los estudios realizados, que representan una inversión técnica importante y cuentan con el respaldo de consultores nacionales e internacionales. Lo que hicimos fue replantear la estrategia.

Por instrucción del gobernador, buscamos alternativas que permitieran seguir avanzando sin depender exclusivamente de una futura priorización nacional. Así, retomamos la visión original del proyecto y comenzamos a estructurar un tren multipropósito que integrara el transporte de pasajeros y carga.

Para ello actualizamos los estudios de demanda, recalibramos el modelo de transporte e incorporamos el proyecto al Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá. Como el Área Metropolitana actualizó su modelo de movilidad en 2023, fue necesario ajustar nuevamente todos los análisis técnicos. Los resultados obtenidos muestran una demanda favorable que fortalece la viabilidad del proyecto.

Asimismo, realizamos estudios con generadores de carga y actores del sector logístico para evaluar el interés en utilizar un sistema ferroviario. Paralelamente, adelantamos modelaciones financieras, reuniones con banca multilateral y acercamientos con posibles operadores. Todo ello ha permitido consolidar una visión más sólida y viable para el proyecto.

Actualmente estamos priorizando una primera etapa del Tren Multipropósito de Antioquia entre Bello y Puerto Berrío, con una longitud aproximada de 174 kilómetros. En este corredor, el tramo Bello–Barbosa tendrá una vocación principalmente de pasajeros, mientras que el tramo Barbosa–Puerto Berrío estará orientado principalmente al transporte de carga.

El tramo de pasajeros entre Bello y Barbosa contará con seis estaciones, una en cada municipio, con el propósito de acercar a los habitantes del norte del Valle de Aburrá a Medellín. Se trata de un tren ligero o de cercanías, diferente al sistema metro, por lo que tendrá menos estaciones y recorridos más directos.

La estación de Bello será un punto estratégico de integración con la Línea A del Metro de Medellín. Actualmente trabajamos de manera coordinada con el Metro para conectar las pasarelas de ambos sistemas y conformar una gran estación intermodal. Mientras el Metro adelanta ampliaciones para atender la alta demanda de pasajeros, nosotros desarrollamos las conexiones necesarias para garantizar una integración eficiente.

La activación de este corredor también responde al buen desempeño de la línea férrea La Dorada–Chiriguaná, que actualmente moviliza alrededor de 1,2 millones de toneladas de carga al año, superando ampliamente las proyecciones iniciales. Además, este corredor ya se encuentra conectado con el puerto de Ciénaga, lo que abre oportunidades para que Antioquia tenga acceso directo a los puertos del Caribe.

Nuestra meta es que, durante el primer año de operación, el Tren Multipropósito movilice aproximadamente 3,5 millones de toneladas de carga. Esto permitirá captar mercancías provenientes de Bogotá, Cundinamarca y otras regiones del centro del país, fortaleciendo la conexión logística de Antioquia con los mercados nacionales e internacionales.

Respecto a la segunda etapa del proyecto, correspondiente al tramo Bello–Envigado, quiero compartir una noticia importante para el municipio. A comienzos de 2024 sostuvimos una reunión con el alcalde de Envigado, quien solicitó evaluar la posibilidad de incluir una estación dentro del municipio, considerando que la actual estación denominada Envigado se encuentra realmente en territorio de Itagüí.

COPIA CONTROLADA

Tras los estudios técnicos, la modelación de transporte y los análisis de demanda realizados durante el último año, concluimos que sí es viable contar con una estación en Envigado. Las proyecciones, elaboradas con base en información del DANE y del Plan Básico de Ordenamiento Territorial, indican que esta estación podría movilizar más de 9.000 pasajeros en hora pico, convirtiéndose en un importante generador de demanda para todo el sistema.

La ubicación preliminar de esta estación se encuentra en el sector de Peldar, cerca de la glorieta de Envigado. Aunque aún se trata de una propuesta conceptual y su diseño definitivo dependerá de estudios posteriores, ya estamos evaluando aspectos relacionados con movilidad, accesibilidad, integración con rutas alimentadoras, taxis, bicicletas y demás modos de transporte.

Esperamos que esta segunda etapa pueda desarrollarse bajo un esquema de cofinanciación con el Gobierno Nacional, aprovechando un futuro escenario de mayor respaldo institucional para este tipo de proyectos.

Los beneficios del Tren Multipropósito son significativos. Estimamos reducciones entre el 25 % y el 30 % en los costos logísticos de transporte, así como ahorros cercanos al 20 % en tiempos de desplazamiento. Esto resulta especialmente importante en un país donde cerca del 81 % de la carga se moviliza por carretera y donde factores como la geografía, el estado de las vías o las contingencias sociales pueden afectar la movilidad de mercancías.

Durante la fase de construcción proyectamos la generación de más de 31.000 empleos directos, indirectos e inducidos. Posteriormente, en la etapa de operación, se estima la creación de aproximadamente 4.000 empleos permanentes.

Desde el punto de vista social, el sistema contribuirá a reducir la accidentalidad y promoverá una mayor utilización del transporte público. Para lograrlo, el servicio deberá ofrecer condiciones competitivas de comodidad, rapidez e integración, minimizando tiempos de viaje y transbordos innecesarios.

Adicionalmente, estos proyectos impulsan procesos de formación técnica y profesional asociados al sector ferroviario, un campo que requiere recuperar capacidades que el país ha perdido durante décadas. Al igual que ocurre actualmente con algunos programas desarrollados por el Metro y el SENA, la operación ferroviaria demandará personal capacitado en múltiples especialidades.

Finalmente, uno de los mayores impactos estará en el desarrollo urbano alrededor de las estaciones. La experiencia demuestra que estos proyectos transforman profundamente los territorios y generan nuevas centralidades económicas, comerciales y residenciales. Por ello, hemos insistido ante los municipios en la importancia de actualizar oportunamente sus instrumentos de ordenamiento territorial y establecer mecanismos de captura de valor del suelo que permitan financiar la sostenibilidad de los sistemas de transporte a largo plazo.

Nuestro objetivo es que el crecimiento urbano alrededor de las estaciones sea planificado, ordenado y beneficioso para la comunidad, garantizando que el desarrollo generado por la infraestructura ferroviaria se traduzca en bienestar colectivo y sostenibilidad financiera para el sistema.

Intervienen el Presidente del Concejo JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO

Señora secretaria, por favor tener en cuenta la asistencia de la concejala Sara Katherine Rincón Ruiz y de los concejales Alejandro Sánchez Grajales, Juan Carlos Vélez Mesa y



nuestro vicepresidente segundo, Pablo Andrés Restrepo Garcés. Bien, pues, doctora Marcela, puede continuar.

Interviene la Gerente Ferrocarril de Antioquia MARÍA MARCELA HOLGUÍN M.

Quiero referirme a los beneficios ambientales del proyecto. Independientemente de la tecnología que se utilice —ya sea diésel, eléctrica o hidrógeno— un sistema ferroviario siempre tiene una ventaja significativa en términos de sostenibilidad, ya que un tren puede movilizar el equivalente a lo que transportan aproximadamente 10 camiones o tracto mulas. Esto se traduce automáticamente en una reducción importante de emisiones contaminantes.

En el caso del Área Metropolitana, su política de mediano y largo plazo apunta a restringir la circulación de camiones dentro de la autopista y del área urbana. En ese sentido, se proyectan dos nodos logísticos estratégicos, uno en Caldas y otro en Itagüí, para que la carga pesada llegue hasta esos puntos y desde allí se transfiera, evitando la circulación de tracto mulas por el área metropolitana.

Otro aspecto relevante es que estamos priorizando la utilización del corredor ferroviario existente, rehabilitando la mayor parte posible de la infraestructura actual. Esto reduce significativamente la incertidumbre asociada a la gestión predial, que ha sido una de las principales causas de retraso en proyectos de infraestructura, como ocurrió con el Tranvía de la 80.

En nuestro caso, hemos realizado ajustes al trazado y actualmente logramos aprovechar aproximadamente el 60 % del corredor existente. Esta decisión representa una gran ventaja, ya que reduce la necesidad de adquisición de predios. Sin embargo, en las zonas donde existen invasiones, será necesario implementar estrategias de intervención con responsabilidad social para lograr la recuperación del corredor de manera adecuada.

Adicionalmente, este proyecto se acoge a lo establecido en el Decreto 1076, lo que permite avanzar sin la necesidad de una licencia ambiental completa, dado que el uso predominante del corredor existente reduce ese requerimiento. Este es un factor clave, ya que los procesos de licenciamiento ante la ANLA suelen generar retrasos significativos en la ejecución de los proyectos.

En cuanto a la tecnología, aunque se trate de un sistema diésel, la evolución tecnológica actual permite que estos trenes tengan un desempeño mucho más eficiente y con menores impactos ambientales, contribuyendo igualmente a la sostenibilidad.

Hoy este proyecto cuenta con una condición que no tenía anteriormente: fuentes claras de financiación. Nuestro objetivo es estructurar una estrategia sólida que permita salir al mercado, generar interés en la banca multilateral e inversionistas, y avanzar hacia un proceso de licitación y concesión.

Dentro de estas fuentes se contempla la captura de valor a través de plusvalía y la articulación con los entes territoriales, incorporando el sistema en sus Planes de Ordenamiento Territorial (POT). Este es un proyecto de carácter metropolitano y estratégico para Antioquia, lo que obliga a las entidades territoriales a integrarlo en su planificación.

En ese sentido, hemos adelantado ejercicios de operaciones urbanas alrededor de las estaciones, en etapa de prefactibilidad, y hemos presentado estos estudios a los municipios como base técnica para avanzar conjuntamente en su desarrollo. La decisión final sobre el ordenamiento del territorio corresponde a cada ente territorial, pero es fundamental que exista articulación, ya que el tren llegará y transformará estos espacios.

COPIA CONTROLADA

La Gobernación de Antioquia, el Distrito y el Área Metropolitana son socios estratégicos de la Promotora, al igual que el Gobierno Nacional a través de esquemas de cofinanciación. Aspiro a que en la nueva ley de metros se permita la cofinanciación de sistemas ferroviarios mixtos o multipropósito, no únicamente de pasajeros, así como la participación de la cooperación internacional.

Adicionalmente, el proyecto cuenta con el respaldo de la administración departamental a través de la aprobación de vigencias futuras por aproximadamente 69 billones de pesos a partir de 2028, con un horizonte de 28 años. A esto se suma el Fondo Horizontes, lo que significa que el proyecto ya cuenta con dos fuentes de financiación públicas estratégicas.

También es importante mencionar que las utilidades de Hidroituango están destinadas a dos grandes apuestas del departamento: el Tren Multipropósito de Antioquia y el Plan Maestro de Aguas.

Esto nos permite avanzar en procesos de estructuración con inversionistas, presentando un proyecto sólido y real, con respaldo institucional, lo que facilita la vinculación del sector privado.

A esto se suma una figura reciente muy relevante: las zonas francas permanentes especiales aplicables a proyectos ferroviarios. Este instrumento permite que los proyectos estructurados puedan generar atracción inmediata de carga y demanda, lo cual es fundamental para su viabilidad.

El esquema general del proyecto contempla una integración modal entre carretera, puertos y ferrocarril, configurando una infraestructura logística articulada que se materializará una vez entre en operación.

Finalmente, quiero enfatizar que el Tren Multipropósito de Antioquia no es únicamente un proyecto de transporte. Es una apuesta de desarrollo territorial que transformará dinámicas económicas, generará nuevas oportunidades para la población y conectará a Antioquia con el mundo. Es, en esencia, un proyecto de futuro para el departamento.

Intervienen el Presidente del Concejo JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO

Le doy las gracias a la doctora María Marcela. Considero que el tema es muy interesante y que lo estamos necesitando de manera supe urgente. Creo que recuperar todo el tema férreo y la infraestructura de los ferrocarriles es un gran acierto en lo que podamos direccionar y proyectar para los próximos años. Ahora, doy el uso de la palabra a los honorables concejales.

También tener en cuenta la presencia del concejal Alejandro Sánchez Grajales

Intervienen el Concejal JUAN PABLO MONTOYA CASTAÑEDA

Le doy las gracias a la doctora María Marcela. Considero que el tema es muy interesante y que lo estamos necesitando de manera supe urgente, porque recuperar todo el sistema férreo y los ferrocarriles es un gran acierto en lo que podamos direccionar y proyectar en los próximos años. Ahora, doy el uso de la palabra a los honorables concejales.

Muchas gracias, señor presidente. Les doy un cordial saludo a usted, a la mesa directiva, a cada uno de los concejales y a todas las personas que hoy nos acompañan en esta sesión. De manera muy especial, saludo a la gerente del Ferrocarril de Antioquia, Marcela Olguín, quien



COPIA CONTROLADA

ha venido hasta nuestro municipio para presentarnos un proyecto tan importante como el Ferrocarril de Antioquia.

Considero, y creo que muchos de los concejales lo compartimos, que tenemos en mente y en nuestros sueños la posibilidad de volver a montar en ese tren. La mayor alegría para los antioqueños sería poder tomarlo y llegar inicialmente hasta Barbosa, luego hasta Puerto Berrío y posteriormente conectarnos con el resto del sistema ferroviario nacional.

Quiero aprovechar esta intervención, dado que hemos tenido diferentes discusiones en este concejo, para señalar que la reactivación férrea en Colombia no es producto de un solo gobierno, sino una aspiración de varios. Reconozco que durante la administración del presidente Duque se formuló y se lanzó el Plan Maestro Ferroviario Moderno, el cual estableció una hoja de ruta para la recuperación del modelo férreo, la intermodalidad y la priorización de corredores estratégicos. Así mismo, reconozco que el gobierno del presidente Petro ha venido activando algunas líneas ferroviarias en el país.

Sin embargo, quiero centrar mi reflexión en algo fundamental: ningún municipio puede pensarse de manera aislada. Necesitamos de los demás para garantizar múltiples necesidades ciudadanas como el turismo, el transporte, lo laboral y, especialmente en el área metropolitana, el tema de la alimentación. A través de este tren podríamos acercar la producción del campo hacia el área metropolitana, donde se concentra la mayor parte de la población del departamento de Antioquia.

El análisis que nos presentó la gerente Marcela Olguín fue claro, especialmente al explicarnos las rutas y líneas que atravesarán el departamento de Antioquia. Esto nos deja grandes enseñanzas, como proyectos en Caldas y la importancia de incluir a Urabá en este desarrollo. En lo personal, tengo un vínculo afectivo con Urabá, ya que mi familia paterna es de Apartadó y Turbo, donde aún tengo familiares.

Las soluciones de movilidad son esenciales para la competitividad de los territorios. Solo trabajando de manera articulada se logran transformaciones reales, no solo en el área metropolitana, sino también en los municipios más alejados de la centralidad.

En ese sentido, considero importante traer dos discusiones. La primera es la del SINAPE, donde debemos analizar cómo se relaciona con la protección ambiental y con el tren del río, que será un tren eléctrico y amigable con el medio ambiente. El SINAPE no puede verse solo como una suma de lotes, sino como un corredor ecológico y de servicios ecosistémicos que beneficia al Valle de Aburrá. El próximo POT debe construirse con una visión integral y no únicamente desde una perspectiva municipal.

No podemos olvidar que el área metropolitana depende de las subregiones de Antioquia para garantizar su seguridad alimentaria. Necesitamos del campo, así como el campo necesita nuestras dinámicas económicas. Este tren tendrá un impacto enorme en el turismo, el transporte de carga y el abastecimiento de alimentos, y su desarrollo será gigantesco en los municipios por donde pase. Me atrevería a decir que, después del metro, será una de las obras más importantes del área metropolitana y del departamento.

Incluso, considero que en algún momento nos preguntaremos por qué se interrumpió el sistema ferroviario en el país. En mi concepto, fue una de las decisiones más equivocadas que se tomaron, al sustituirlo por otros medios cuando estos deberían ser complementarios.

Por eso, más allá de proyectos específicos, la invitación es a que cada decisión de este concejo se evalúe no solo por su impacto en Envigado, sino por su capacidad de fortalecer la región. La verdadera eficiencia no consiste en resolver problemas aislados, sino en construir

COPIA CONTROLADA

soluciones compartidas. Debemos pensar en Envigado no como una isla, sino como un actor dentro de una Antioquia integrada, sostenible y competitiva.

Finalmente, quisiera hacer dos preguntas a la gerente: ¿el ancho total de las dos vías en paralelo, que oscila entre 7.5 y 8.5 metros, y el ancho estándar de 1.435 metros que permitiría la articulación con el metro de Medellín, está ya contemplado en la franja del nuevo POT que debemos aprobar? Y, adicionalmente, ¿en qué punto específico de Envigado se ubicará la estación proyectada, cerca de Apeldar o en qué lugar exacto? Estas son mis dos preguntas, señor presidente, y agradezco el uso de la palabra.

Intervienen el Presidente del Concejo JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO

Señora secretaria, por favor, tenga en cuenta la presencia del concejal David Londoño Arroyave.

Le doy el uso de la palabra entonces al concejal Efraín Echeverry. Bien, pueda concejal.

Interviene el Concejal EFRAÍN ECHEVERRY GIL

Presidente, muchas gracias por cederme el uso de la palabra. Le envió un saludo muy especial a usted, a la vicepresidenta, al primer y segundo vicepresidente, a los honorables concejales, a la doctora María Marcela Holguín Moreno, a las personas que se encuentran en las barras y a quienes nos siguen a través de las redes sociales.

Quiero manifestar que parte de lo que tenía previsto decir ya fue expresado por el concejal Juan Pablo Montoya. Sin embargo, espero que el proyecto del tren, al menos el multipropósito, sea una realidad y que no termine convirtiéndose en un elefante blanco, como ocurrió con la obra de Metroplús en el departamento de Antioquia, en el municipio de Envigado. Por lo menos, si no nos alcanza a nosotros a ver su culminación, que al menos se inicie y se deje un futuro para las próximas generaciones.

El tren multipropósito es una obra de gran trascendencia. Su importancia, doctora María, radica en que, si se ejecuta con la agilidad requerida, generará enormes beneficios no solo para el área metropolitana, sino para gran parte del departamento de Antioquia.

Como lo mencionaba el concejal Pablo, uno no entiende cómo nuestros gobernantes permitieron que los Ferrocarriles Nacionales desaparecieran. En lo personal, guardo un sentimiento de gratitud, porque mi padre trabajó en los Ferrocarriles Nacionales, lo que convierte este tema en algo de relevancia histórica y también personal para mí.

Considero que fue una decisión política e histórica que afectó en gran medida el desarrollo del país. El sistema de transporte férreo es fundamental, como se evidencia en Europa, donde es tan importante como otros medios de transporte, incluida la aviación. Europa se ha desarrollado en gran parte gracias a su red ferroviaria, que es uno de los sistemas más modernos y eficientes. En contraste, aquí en lugar de fortalecerlo, lo debilitamos.

Hoy me alegra profundamente que estemos hablando no solo del tren multipropósito, sino también de la reactivación de los ferrocarriles nacionales y de las líneas férreas del país, lo cual sin duda contribuirá a un mejor desarrollo y a una mejor calidad de vida de los colombianos. El sistema férreo es más rápido, más ágil, más amigable con el medio ambiente, como ya se ha mencionado, y además tiene costos inferiores en comparación con otros sistemas de transporte.



Por ello, me complace este planteamiento y considero que debemos trabajar con mayor agilidad y compromiso en este propósito, porque esta obra beneficiará enormemente no solo al área metropolitana, sino también al departamento, y servirá como punto de partida para la reactivación de los ferrocarriles nacionales. Muchas gracias.

Interviene el Concejal ALEJANDRO SÁNCHEZ GRAJALES

Antes de iniciar mi intervención, quiero decirle a mi gran amigo Efraín, a quien admiro profundamente, que estoy casi seguro de que vamos a montar primero en este tren multipropósito que, en el Metroplús, porque ese Metroplús, la verdad, tiene más futuro la semana pasada.

Quiero empezar, doctora Marcela Holguín, con algo muy particular. Bajo la sugerencia y el trabajo del equipo que usted ha venido consolidando en estos años, hoy el desarrollo del tren multipropósito no solo es viable, sino que ya es una realidad. Eso es algo que debemos reconocer y admirar como antioqueños.

Hoy quiero hablar no solo como concejal o ciudadano, sino como el nieto de Mariano Sánchez. Mi abuelo dedicó su vida a construir el progreso de Antioquia. Fue obrero del antiguo Ferrocarril de Antioquia. No ocupó cargos importantes, no apareció en periódicos ni tuvo reconocimientos públicos, pero fue uno de esos hombres sencillos que, con una pala en la mano y el sudor en la frente, integraba las cuadrillas que abrían caminos, movían tierra y vencían montañas para que los rieles pudieran avanzar.

Cuando Antioquia soñaba con conectarse con el mundo, fueron miles de hombres como él quienes hicieron posible ese sueño, enfrentando el sol, la lluvia, terrenos difíciles, alejados de sus familias por semanas y meses. Ellos no solo construyeron una vía férrea, construyeron oportunidades, desarrollo y futuro para generaciones enteras.

Mi abuelo jamás imaginó que décadas después uno de sus nietos tendría la oportunidad de hablar nuevamente de trenes en Antioquia. Y quizás tampoco imaginó que aquello por lo que trabajó con tanto sacrificio volvería a ser una esperanza para el departamento.

Por eso, cuando hablamos del tren multipropósito y del nuevo Ferrocarril de Antioquia, no estamos hablando solo de una obra de infraestructura, sino de recuperar una visión de región. Estamos hablando de volver a creer que Antioquia puede crecer conectando sus municipios, impulsando la movilidad, reduciendo costos logísticos, generando empleo y cuidando el medio ambiente.

Cada metro de riel que se proyecta debe recordarnos el esfuerzo de aquellos obreros anónimos que, como mi abuelo y como el padre de Efraín, hicieron posible la primera gran transformación ferroviaria del territorio. Hombres que movían toneladas de tierra sin saber que estaban moviendo el destino de Antioquia.

El tren multipropósito representa hoy una oportunidad histórica para las nuevas generaciones: significa menos tiempo en las carreteras, más competitividad para los empresarios, mayor integración entre municipios y una apuesta por un transporte moderno y sostenible.

Hay algo profundamente simbólico para nosotros como antioqueños, y es la capacidad de reencontrarnos con nuestra historia sin quedarnos atrapados en ella. Honrar el pasado no es nostalgia, es tomarlo como base para construir el futuro.

COPIA CONTROLADA

Estoy convencido de que ese ferrocarril que tuvimos, y que con seguridad volveremos a tener, no será solo un medio de transporte, sino un símbolo de progreso, integración y esperanza.

Lamentablemente, muchos gobernantes a nivel nacional no han visto este tipo de proyectos con la importancia que merecen; incluso han preferido otros modelos que no siempre responden a la realidad del territorio.

Pero cuando hablamos del Ferrocarril de Antioquia, hablamos de algo que sí se ve, que sí se ejecuta y que demuestra que la buena gestión, la buena gerencia y la capacidad de los antioqueños permiten resultados concretos. El tren multipropósito es un ejemplo claro de que la administración eficiente y la competitividad nos permiten seguir siendo un referente no solo en Colombia, sino también en Suramérica, como un modelo de desarrollo sostenible que garantiza futuro para las nuevas generaciones. Muchas gracias.

Interviene la Concejala MARÍA TERESA ÁLVAREZ MUÑOZ

Muy buenos días para todos y todas. Doctora, bienvenida. Me siento muy orgullosa de que una mujer esté liderando esta gerencia y el trabajo tan valioso que hoy nos presenta. De todo corazón, la felicito.

Quiero decir que la noticia de que vamos a tener una estación es algo inolvidable, grandioso y que quedará para la historia, además del impacto que tendrá en nuestro desarrollo y en la integración de todos los municipios que harán parte del tren multipropósito.

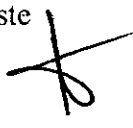
Quisiera saber en cuánto tiempo se iniciaría la obra y cuándo estaría en funcionamiento, porque en lo personal sí aspiro a poder montarme en ese tren. A mí me encanta el tren. Recuerdo que a los 7 años tuve un paseo inolvidable con mi mamá, que ya no está, en el que viajamos hasta Puerto Berrío. Tomamos el tren en la estación de la Alpujarra y jamás olvido ese viaje. En ese entonces la gente viajaba con sus gallinas, otros con gatos, con perros; era algo muy particular y bonito, pero también creo que hemos perdido esa experiencia con el tiempo.

Sin embargo, también hay que verlo desde el avance, la tecnología y el impacto que esto tendrá en la economía, el empleo y el desarrollo social, especialmente cuando un tren pasa por una región y se establece una estación. Recuerdo también que estuvimos en Puerto Berrío y en Cisneros. Quisiera preguntar si en Santiago existía una estación en ese tiempo o si hubo alguna, porque en el proyecto actual no la vi contemplada.

Pienso también en el turismo y la educación. Imagino a personas de Barbosa, Cisneros y otros municipios viniendo a estudiar a la Universidad de Envigado. Sería una gran oportunidad poder recibirlos y ofrecerles formación, así como también nosotros poder ir a conocer y ver el desarrollo de esas regiones.

También quiero felicitar por el tema de los puertos, que es una gran apuesta del gobernador, a quien admiro por su visión de futuro. Los países desarrollados, especialmente en Europa, cuentan con grandes redes férreas y conexiones entre trenes que permiten una movilidad eficiente, ahorrando tiempo y mejorando la calidad de vida.

En estas vías uno puede aprovechar mucho mejor el tiempo. Doctora, quisiera también preguntar si a futuro se ha pensado en conectar el Valle de San Nicolás, aprovechando el aeropuerto, ya que en lo personal me interesa mucho que la zona rural esté integrada a este desarrollo, porque eso traería más oportunidades para las comunidades.



Nuevamente, bienvenida y muchas gracias por toda esta información que nos llena el corazón de alegría al pensar que un día podremos movilizarnos en este tren multipropósito. Muchas gracias y feliz día para todos.

Interviene el Concejal PABLO ANDRÉS RESTREPO GARCÉS

Gracias, señor presidente, un cordial saludo para usted y para todos mis compañeros. Quiero saludar de manera muy especial a la doctora Marcela Olguín, gerente del Ferrocarril de Antioquia. También saludo al gobernador Andrés Julián Rendón, gran amigo de esta casa. Igualmente, a los funcionarios de la Secretaría de Movilidad, Julián Espinal y el señor González, quienes acompañan estos procesos. Saludo también al doctor Álvaro Giovanni Gómez, que nos acompaña en las barras, a la doctora Marta Bril y a todas las personas que nos siguen a través de redes sociales. Así mismo, saludo al concejal Efraín Echeverri, quien fue el proponente de esta sesión, la cual considero de gran importancia para conocer estos proyectos de región.

El Ferrocarril de Antioquia representa el empuje de nuestra región, un proyecto pensado durante muchos años y al cual el gobernador Andrés Julián le ha dado un impulso decisivo. Es un proyecto estratégico para sacar a Antioquia de las montañas, aumentar la productividad no solo del departamento sino del país, teniendo en cuenta que la carga podrá conectarse hacia el mar a través de Puerto Antioquia y otros mecanismos fluviales y logísticos, lo cual dinamizará la economía regional.

Quiero enfatizar que este proyecto no debe verse únicamente desde el transporte de personas, sino principalmente desde el desarrollo económico y la productividad de la región. Es una apuesta para fortalecer la competitividad y la salida de mercancías hacia los puertos, especialmente hacia Puerto Antioquia, que será clave para el desarrollo del departamento, junto con el túnel del Toyo y la conexión hacia el mar.

Aprovecho también para hacer un llamado al Gobierno Nacional, pues preocupa la falta de maquinaria necesaria para avanzar en obras estratégicas como el túnel del Toyo. Ya se han hecho esfuerzos importantes desde el departamento y el municipio, incluso con grandes inversiones, pero se requiere mayor compromiso del nivel nacional para continuar con estos proyectos.

La conectividad que permitirá el Ferrocarril de Antioquia será fundamental. Este proyecto ya cuenta con recursos del Gobierno Departamental, lo cual demuestra la capacidad de Antioquia para iniciar y ejecutar obras de gran impacto, incluso sin apoyo nacional. Antioquia es un ejemplo de gestión, donde los proyectos se inician y se terminan.

Envigado, en ese sentido, es un ejemplo de buen manejo administrativo, donde las obras se culminan y no hay elefantes blancos. Se han ejecutado grandes proyectos como el Centro Administrativo Municipal, el intercambio vial del puente de Mallorca, la renovación del parque infantil, la rueda de Chicago, las piscinas y la intervención de escenarios deportivos como la cancha del Dorado, que hoy es un referente del deporte y el atletismo en el municipio.

Todo esto demuestra que los recursos se invierten bien y que las obras se ven y se utilizan. Esa misma visión debe aplicarse al Ferrocarril de Antioquia, garantizando una adecuada ejecución de los recursos.

Finalmente, reitero mi agradecimiento a la doctora Marcela por la presentación del proyecto, al gobernador por su visión y al equipo de trabajo por su gestión. Queremos ver una

COPIA CONTROLADA

Antioquia productiva, líder en el país, porque si Antioquia se salva, Colombia se salva. Muchas gracias, señor presidente. Dios le bendiga.

Interviene el Vicepresidente Primero JUAN DIEGO ÁLVAREZ UPEGUI

Gracias, presidente, por el uso de la palabra. También agradezco a las personas que están en las barras por acompañarnos hoy.

Mi intervención no es tan extensa como la de mis compañeros, pero sí quisiera plantear algunas inquietudes. Doctora, muy buenos días y gracias por estar acá.

Usted en su presentación menciona que el tren seguirá por la misma línea existente, ¿cierto? A partir de eso, quisiera saber qué se está haciendo operativamente, porque yo he tenido la oportunidad de recorrer en bicicleta gran parte del antiguo trazado del tren, desde Cisneros hasta San José, y he visto que la ocupación de ese corredor es bastante alta. En ausencia del tren, muchas personas han ocupado estos espacios, lo cual ha generado una situación compleja que puede dificultar el desarrollo del proyecto.

Entonces, mi pregunta es: ¿qué se va a hacer con esas personas que hoy habitan o utilizan ese corredor? Porque, además, en la ausencia del tren también surgieron nuevas dinámicas económicas y emprendimientos, como los motorrodillos o “brujitas”, que han permitido la movilidad y también el desarrollo económico de esos municipios.

Por ejemplo, uno recorre Cisneros, pasa por el túnel de La Quiebra, llega a Porce o al sector de Limón, y puede hacer recorridos turísticos espectaculares que hoy hacen parte de la economía local. Incluso trayectos como Caracolí hasta Puerto Berrío permiten experiencias turísticas muy importantes. Por eso, quisiera saber cómo se piensa integrar ese tipo de emprendimientos al proyecto del tren, para evitar que haya un choque con estas actividades que hoy también generan sustento y turismo en la región.

Aprovechando que usted está acá, también quisiera resolver una duda adicional. Anteriormente se hablaba del tramo entre La Pintada y La Estrella, en el sur del departamento. Ese tramo no estaba contemplado inicialmente dentro del plan del tren, pero se mencionó la posibilidad de desarrollar allí la ciclo ruta más grande de Suramérica.

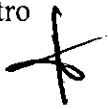
Tengo entendido que algunos municipios, como La Estrella, ya han avanzado en infraestructura ciclista para integrar ese corredor. Quisiera saber si ese proyecto de ciclorruta sigue en pie, cómo va su desarrollo y si se va a articular con el resto del sistema.

Me parece importante porque también es una apuesta turística muy valiosa, tanto para los habitantes como para visitantes y extranjeros que podrían recorrer rutas como el Alto de Minas o Bolombolo en bicicleta, lo cual sería un atractivo de gran impacto para la región. Eso sería todo, señor presidente. Muchas gracias por el uso de la palabra.

Interviene el Concejal LEO ALEXANDER ALZATE SUÁREZ

Saludo a todos los que nos acompañan en esta importante sesión de la mañana. Después de conocer este importante proyecto del Ferrocarril de Antioquia, que como muchos ya lo han expresado genera emoción y también nostalgia por ese pasado ferroviario que ya no existe, quisiera plantear algunas preguntas frente a lo que se nos ha presentado.

Hubiera sido valioso poder conocer con mayor profundidad el impacto que este proyecto tendrá específicamente en el municipio de Envigado. Aunque la propuesta es de carácter general y abarca todo el departamento e incluso el país, quiero contar que en nuestro



municipio estamos próximos al debate de actualización del Plan de Ordenamiento Territorial. Esto convierte este tema en un insumo fundamental para nosotros.

Por eso venía con grandes expectativas de comprender mejor cómo este proyecto puede ampliar la visión de lo que debemos dejar consignado en ese documento de planificación territorial.

En ese sentido, quisiera preguntar si la gerencia o el proyecto ha tenido conversaciones con el área de planeación, para saber cómo se van a articular estos dos procesos estratégicos para el municipio: la actualización del POT y la proyección del Ferrocarril de Antioquia.

También quisiera entender cómo se está proyectando el desarrollo urbano alrededor de la estación, ya que este es un punto clave para la transformación del territorio. En la presentación escuché que se contempla el uso de la plusvalía como mecanismo de financiación del proyecto, por lo cual me gustaría saber cómo funcionaría este instrumento en el caso de Envigado y si algún porcentaje de esos recursos quedaría en el municipio.

Así mismo, quisiera profundizar en cómo se va a integrar este proyecto con el sistema del metro. En particular, si la estación de Envigado será una infraestructura nueva o si será complementaria a la existente, y cómo se articulará con el sistema de transporte público actual.

Finalmente, me gustaría saber en qué porcentaje quedará estructurado el proyecto del Ferrocarril de Antioquia al cierre de la administración del actual gobernador, es decir, hasta dónde se tiene previsto avanzar en su ejecución. Porque estos grandes proyectos generan expectativas importantes, pero también es necesario saber con claridad hasta dónde llegará su desarrollo en esta etapa. Muchas gracias, señor presidente.

Intervienen el Concejal JUAN PABLO MONTOYA CASTAÑEDA

Señor presidente, cada etapa entre Caldas y Barbosa, ¿qué costo tendría? No sé si eso ya se alcanzó a presentar o si en la exposición se explicó, porque no lo tengo muy claro. También quisiera saber cómo se va a financiar el proyecto, es decir, cuáles son las fuentes directas de recursos que hoy están garantizando que esta obra pueda hacerse realidad en el mediano plazo.

Y en tercer lugar, aunque nosotros estamos haciendo fuerza para que el presidente que llegue en el próximo periodo sea Abelardo de la Espriella, también es cierto que debemos preguntarnos cuál sería el plan B si llega otro mandatario a la presidencia de la Nación. En ese escenario, tendríamos que considerar todas las alternativas y escenarios posibles que permitan que este ferrocarril de Antioquia pueda construirse, consolidarse y hacerse realidad. Muchas gracias, señor presidente.

Interviene la Gerente Ferrocarril de Antioquia MARÍA MARCELA HOLGUÍN M.

Concejal Juan Pablo, frente a la primera pregunta sobre las franjas y la localización, la implantación del proyecto corresponde al costado oriental del río Medellín, es decir, hacia el lado de Peldar. Nosotros vamos en paralelo a la estación de Envigado, que está ubicada en el costado occidental.

En cuanto a la integración con el sistema, el tren de río, que va desde Caldas hasta Barbosa, contempla 18 estaciones, de las cuales 8 están integradas con el sistema del Metro de Medellín. En los casos donde no hay integración física directa, esta se resuelve mediante pasarelas, como ocurre en Bello y en Envigado, donde la conexión se da a través de estos

COPIA CONTROLADA

cruces peatonales. El objetivo en las mesas técnicas siempre ha sido lograr la mayor integración posible entre todos los sistemas.

Sobre los costos, el tren de Caldas a Barbosa tiene un valor aproximado de 10 billones de pesos a valores constantes de 2025, según las últimas modelaciones realizadas en diciembre. La financiación se estructura principalmente en dos fuentes: por un lado, vigencias futuras excepcionales por 1.65 billones de pesos y, por otro, el Fondo Horizontes. El proyecto se ejecutará bajo un esquema de concesión.

En este momento estamos terminando la estructuración técnica, legal y financiera, con la meta de abrir proceso de licitación en noviembre de 2026 y adjudicar en 2027 la primera etapa del tren multipropósito de Antioquia.

Respecto a los tramos que no se ejecuten en esta fase, la estrategia es dejar estructurado el proyecto para que en un eventual cambio de gobierno se pueda volver a presentar el tramo Bello–Envigado a la ley de cofinanciación, articulando al distrito, el área metropolitana y los municipios. La idea es que la siguiente administración continúe ese proceso.

Sobre la localización de la estación en Envigado, esto obedece a estudios técnicos recientes. Apenas se terminó la calibración del sistema y el estudio de demanda, el cual determinó que Envigado es un punto adecuado para una estación, aunque no estaba contemplado inicialmente. En la siguiente etapa se incorporará formalmente dentro de los estudios de factibilidad y se ajustará la planificación.

En cuanto a la gestión predial y los tiempos, si se adjudica en 2027, la etapa de pre inversión iniciaría en 2028, incluyendo gestión de predios. En algunos tramos existen ocupaciones consolidadas, por lo que se han identificado alternativas: en algunos casos se harán procesos de reasentamiento, y en otros se ajustará el trazado para evitar impactos sociales complejos, incluso desplazando parcialmente la franja hacia zonas más viables.

Actualmente, aproximadamente el 60% del trazado se desarrolla sobre la franja existente y el resto corresponde a nueva infraestructura.

En paralelo, también se están desarrollando otros proyectos como los sistemas masivos de Urabá y Oriente, con trenes eléctricos, así como la conexión del Valle de San Nicolás con el aeropuerto en una primera etapa.

Sobre el sistema férreo en general, la apuesta es avanzar hacia la intermodalidad, conectando con puertos como Puerto Antioquia y otros del Caribe, reduciendo la dependencia del modo carretera y fortaleciendo la competitividad logística.

En relación con la articulación institucional, hemos trabajado con la Secretaría de Planeación y el área metropolitana en la incorporación del tren dentro de los instrumentos de ordenamiento territorial, dado que se trata de un hecho metropolitano que debe ser integrado obligatoriamente en los POT.

Finalmente, en materia de movilidad activa, el proyecto de ciclo caminabilidad ha tenido un proceso técnico largo: contratos iniciados sin estudios completos, ajustes posteriores con recursos de la Gobernación, actualización de diseños y priorización de inversión. En este momento se están estructurando los tramos para su próxima licitación, con la intención de recuperar los corredores férreos como espacio público, garantizar seguridad territorial y evitar ocupaciones ilegales, además de conservar la memoria histórica.



Adicionalmente, se avanza en otros proyectos estratégicos como el tren del café, que conectará Caimalito en Risaralda, La Felisa en Caldas y primavera en Antioquia, enlazándose con el tren del Pacífico hacia Buenaventura, integrando así al departamento con el sistema nacional.

En resumen, son proyectos de gran escala que requieren estructuración robusta, financiamiento internacional, y continuidad institucional, pero que están avanzando con el objetivo de convertirse en proyectos estratégicos de país, independientemente del gobierno de turno.

Intervienen el Presidente del Concejo JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO

Gracias, doctora, por ese informe. Yo quisiera agregar algo adicional. En este momento, el sistema del Metro de Medellín, es decir, el sistema de transporte del área metropolitana, está prácticamente saturado. Ya no se puede hablar de hora valle ni hora pico, porque durante todo el día el servicio se encuentra lleno.

A esto se suma un nuevo escenario importante: el evento y la operación de la Arena Primavera en Sabaneta, que inicia funcionamiento este año con cerca de 70 eventos programados. Esto implica una población flotante significativa, que puede llegar hasta unas 16.000 personas en determinados momentos, lo que va a generar una presión adicional sobre el sistema de transporte.

Incluso el Metro ya está estudiando la posibilidad de ampliar horarios y ajustar frecuencias para poder responder a esa demanda. Sin embargo, con la llegada del tren de cercanías y los nuevos sistemas proyectados, surge una inquietud importante: ¿cómo se va a gestionar toda esa carga adicional de usuarios que se van a movilizar en el territorio?

En ese sentido, quisiera saber cómo ha venido proyectando el Metro de Medellín esa capacidad de respuesta frente a este incremento de demanda, teniendo en cuenta que estos nuevos proyectos de movilidad están próximos a entrar en operación y van a impactar directamente el sistema actual. Muchas gracias, doctora.

Interviene la Gerente Ferrocarril de Antioquia MARÍA MARCELA HOLGUÍN M.

Digamos, no soy muy conocedora de lo que el Metro viene estructurando, pero sí les puedo decir algo, y es que cuando uno hace parte del área metropolitana constantemente se está corriendo el modelo de transporte.

¿Qué es correr el modelo de transporte? Es que cuando vienen este tipo de fenómenos al territorio, uno modela para ver cuál es el comportamiento, porque se le aumenta la demanda de transporte, ¿cierto? Pero también uno cambia rutas e inserta otras rutas en el modelo. Con el tren de río también ya evaluamos eso, porque finalmente yo tengo dos cosas: cuando uno hace una calibración, hay dos elementos, como les contaba.

Uno son los datos del DANE, el crecimiento de la población. El crecimiento de la población viene en descenso después de la pandemia. Lo que uno ve en las estadísticas del DANE y las proyecciones al 2030, 2040 y 2050 es una disminución muy considerable, y en esa evaluación, pues obviamente vamos a tener menos pasajeros, porque además hay mucha compra de moto, bicicletas, etcétera.

Y digamos eso sí va a ser una situación que uno tiene que prever. A veces a uno lo muerde el marrano, porque como estos proyectos son de largo aliento, uno no cree que van a existir. Y

COPIA CONTROLADA

cuando ya les dan viabilidad, uno dice: “no hice vías, no tengo otra ruta de transporte para ese tipo de servicio”.

Entonces, yo le agradezco mucho al Área Metropolitana, que desde que yo llegué hemos tenido una articulación constante con los distintos alcaldes del área metropolitana. He asistido a varios concejos y hemos tenido esa articulación. El buen relacionamiento entre el gobernador Andrés Julián y el alcalde Federico nos ha permitido tener mesas de articulación y revisar el territorio, y eso se viene avanzando.

Digamos, uno no tiene mucha injerencia porque finalmente quien desarrolla estas vías a veces son los municipios, otras veces el Área Metropolitana, y otras veces la Gobernación de Antioquia.

Por eso les decía que es muy importante que los territorios hagan estas actualizaciones del POT, para prever eso y poder decidir dónde van las vías nuevas, por dónde voy a insertar nuevas rutas de transporte, y que todos estemos hablando y coordinados, porque la idea es no generar un caos adicional al que ya tenemos.

O sea, finalmente yo les pido y les agradezco que me hayan esperado. Yo vivo al lado del centro comercial Arkadia y me demoré una hora para llegar acá a Envigado en hora pico. Eso no puede ser.

Yo dije: “voy con tiempo para buscar parqueadero tranquilo”, pero no pude llegar por los tacos. Entonces, nosotros venimos en esa articulación porque esto es un sistema que crece, y cuando los territorios están desorganizados y crecen de manera desorganizada, no hay quien controle el tema de movilidad y se complejiza más.

Entonces, nosotros sí venimos haciendo mesas con todos los municipios. Yo a donde me invitan voy a los concejos, a las secretarías les pido que me atiendan para presentarles el proyecto. En Envigado fue muy juicioso y me invitó primero, entonces estuvimos en una mesa y venimos en esas articulaciones.

Pero como territorio tenemos que pensar, y por eso es tan importante esta segunda etapa del tren multipropósito de Antioquia, desde Bello hasta Envigado, y ojalá la podamos extender de Envigado hasta Caldas de una vez, precisamente por esas contingencias que vamos a tener. Pero eso depende también de estudios, porque a veces es mucho el querer, pero cuando los sistemas no dan o las modelaciones financieras no dan, hay que crear otros incentivos en el territorio para que eso se dé.

Intervienen el Presidente del Concejo JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO.

De todas maneras, agradeciéndole igualmente, doctora María Marcela, igualmente a Carolina, que estuvo también acá presente.

Muchas gracias por aceptar, vuelvo y le repito, esta invitación, y tendremos en cuenta para de pronto una próxima sesión, de pronto cuando avance un poco más el proyecto, tenerla nuevamente aquí en este concejo. Siempre será bienvenida.

Señora secretaria, por favor, continúe con el orden del día.

Interviene la Secretaria General DOLLY MARIA QUINTERO BETANCUR.

2. OBSERVACIONES Y PROPOSICIONES.



COPIA CONTROLADA

Intervienen el Presidente del Concejo JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO.

¿Tenemos alguna observación o proposición?

Interviene la Secretaria General DOLLY MARIA QUINTERO BETANCUR.

No, señor presidente.

Intervienen el Presidente del Concejo JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO.

Señora secretaria, por favor, continúe con el orden del día.

Interviene la Secretaria General DOLLY MARIA QUINTERO BETANCUR.

3. LECTURA DE COMUNICACIONES.

Intervienen el Presidente del Concejo JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO.

¿Tenemos alguna comunicación en el despacho, señora secretaria?

Interviene la Secretaria General DOLLY MARIA QUINTERO BETANCUR.

Sí, señor presidente. Tenemos 2 comunicaciones

Hay una comunicación de una invitación de los de Asocomunal.

Respecto a la ceremonia de graduación de líderes y lideresas en tecnología de proyectos sociales y comunitarios.

La Alcaldía de Envigado tiene el gusto de invitarlos a la ceremonia de graduación de la primera cohorte de líderes y lideresas de la tecnología en proyectos sociales y comunitarios de la Institución Universitaria de Envigado.

Es hoy a las 4 de la tarde. Ya algunos concejales habían confirmado. Es en el auditorio bloque 4, están reservados los espacios para que puedan llegar cómodamente y parquear.

Entonces, recordarles esta invitación que la presidenta de Asocomunal quería que leyéramos.

Interviene el Presidente del Concejo JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO.

Solicito a la señora secretaria continuar con el orden del día.

Interviene la Secretaria General DOLLY MARIA QUINTERO BETANCUR.

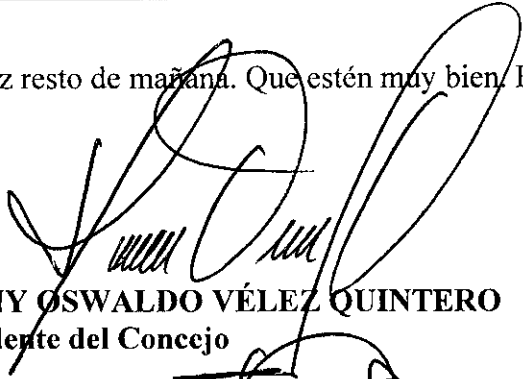
Está agotado el orden del día, señor presidente.

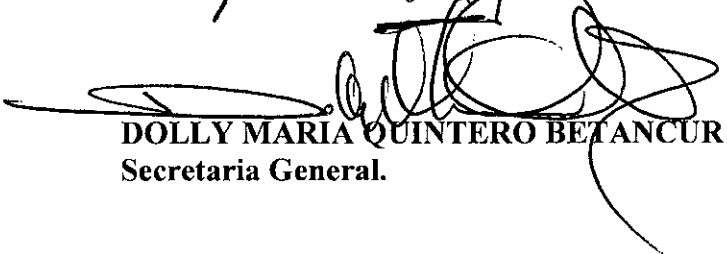
Interviene el Presidente del Concejo JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO.

Agotado el orden del día siendo las 10:14 de la mañana, se da por concluida la sesión ordinaria y se convoca para el día de mañana 13 de junio de 2026, a las 08:00 a.m. Les deseo

COPIA CONTROLADA

un feliz resto de mañana. Que estén muy bien. Hasta luego.


JHONY OSWALDO VÉLEZ QUINTERO
Presidente del Concejo


DOLLY MARIA QUINTERO BETANCUR
Secretaria General.

Transcribió: Juliana Murillo Hoyos*
Contratista de apoyo.