



**I I R S A**  
INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA  
INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA

# **Integración Ferroviaria en América del Sur y las posibilidades del transporte multimodal**

**Expositor: Jaime Valencia**

**Material del Taller de Capacitación  
“Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Sudamericana”**

**Buenos Aires, Argentina - 7 al 11 de Septiembre de 2009**

En caso de ser citado por favor mencionar la fuente



Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles  
Associação Latinoamericana de Estradas de Ferro

# **La Integración Ferroviaria de América del Sur y las posibilidades del Transporte Multimodal**

JAIME VALENCIA  
SECRETARIO GENERAL ALAF

# Sumario:

---

1. El rol del modo ferroviario en el comercio Internacional.
2. Situación del modo ferroviario en A. L. y en América del sur.
3. La Integración Ferroviaria de América del Sur y las posibilidades del Transporte multimodal:

PARTE 1: *Tendencias en el mundo sobre los Corredores Ferroviarios de Comercio.*

PARTE 2 : Algunos criterios para el logro de la integración ferroviaria en América del Sur.

PARTE 3: El transporte multimodal en América del Sur.

4. Cómo ALAF puede contribuir?
5. Conclusiones



---

# **El rol del modo ferroviario en el comercio Internacional**

# El rol del modo ferroviario en el comercio Internacional

---

- Los flujos de comercio internacional son de carácter multimodal a nivel de Europa y Asia asignan al modo ferroviario un carácter estratégico.
- AL después de más 50 años de buscar su industrialización termina siendo un exportador de materias primas: petróleo, gas, minerales, cereales, oleaginosas.
- El modo ferroviario al ser eficiente en grandes distancias para grandes volúmenes muestra una ventaja competitiva frente a otros modos de transporte alternativos, para integrar y conformar los llamados corredores de comercio.

# El rol del modo ferroviario en el comercio Internacional

---

- Los llamados corredores de comercio deben basarse en sistemas integrales de transporte, donde un modo de transporte lidere la estructuración de un corredor y desarrolle a su alrededor otros modos de transporte como alimentadores.
- Los corredores ferroviarios de comercio no sólo deben integrar los transportes bioceánicos sino también desarrollar corredores de transportes internos, que permitan la integración entre regiones y países (integración en línea horizontal y en línea vertical).



---

# **EL MODO FERROVIARIO EN AMERICA LATINA y EN AMERICA DEL SUR.**

# Tendencias Actuales del modo ferroviario en América Latina

---

## **HISTORIA:**

- Los 80's -La crisis de elevado gasto fiscal y déficit continuo en las E.E.
- Los 90's-La corriente privatizadora, buscando inversión privada.
- En los 2000's pasa el sector ferroviario por un buen momento de expansión, dado el aumento de las exportaciones en AL en general.



# Situación actual del transporte ferroviario en América del Sur

---

- Kilómetros de vía: 84.000
  - En actividad: 80.000 Km.
- Carga transportada (estimado para 2009): 520 millones de ton.
  - Mineral: 55%
  - Carbón: 10%
  - Cereales y granos: 20%
- Transporte de pasajeros: 1.500 MM pasajeros/año.
- La participación del modo ferroviario en el comercio internacional de América del Sur es del 2% (bastante bajo).
- Diversidad de trochas complica desarrollo del comercio internacional. (al menos 5 tipos de trocha en la región) Existe básicamente trocha métrica y trocha estándar

# América del Sur-Ferrocarriles con interconexión internacional

---

- **PAISES:**

- Argentina-Bolivia
- Argentina-Brasil (\*)
- Argentina- Chile
- Argentina-Paraguay
- Argentina-Uruguay
- Bolivia-Brasil
- Bolivia-Chile
- Bolivia-Chile
- Bolivia-Perú(\*)
- Brasil-Uruguay(\*)
- Chile-Perú

- (\*) diferentes trochas

- **FRONTERAS:**

- Salvador Maza-Yacuiba
- P.delos libres-Uruguay.
- Socompa
- Posadas-Encarnación
- Concordia-Salto
- Quijarro-Corumba
- Charaña-Visviri
- Abaroa-Ollague
- Guaqui-Puno
- Livramento-Ribera
- Arica-Tacna

- **Transportado:** 1.4 MM de ton.

# Tendencias Actuales del modo ferroviario en América Latina

---

- Pocos proyectos en ejecución en construcción de vías férreas – Estancamiento en la construcción de nuevas vías desde los años 70.
- Sólo rehabilitación de infraestructuras de vía, buscando elevar las capacidades portantes por eje.
- Explotación a través de trenes de carga pesados, por encima de 3.000 ton. netas por tren. Orientados al servicio de cargas de exportación.
- Rehabilitación de los servicios urbanos de pasajeros, con trenes de cercanía.
- Desarrollo de trenes turísticos de cortas distancias altamente rentables. Hoy existen 32 trenes turísticos en explotación.
- Parece inminente que en los próximos 5 años AL tendrá un proyecto de TREN DE ALTA VELOCIDAD en construcción - BRASIL 3.000MMus\$.
- No se observa como tendencia el desarrollo de corredores ferroviarios de comercio.



---

# La Integración Ferroviaria de América del Sur

# La Integración Ferroviaria de América del Sur

---

- **PARTE 1: *Tendencias en el mundo sobre los Corredores Ferroviarios de Comercio.***
- **PARTE 2 : Algunos criterios para el logro de la integración ferroviaria en América del Sur.**
- **PARTE 3: El transporte multimodal en América del Sur.**

## **PARTE 1:**

# **Tendencias en el mundo sobre los Corredores Ferroviarios de Comercio**

## **INDICE**

- 1.1- Concepto de los Corredores de Comercio.**
- 1.2- El sistema ferroviario integrado de los países del NAFTA.**
- 1.3- Iniciativa de la Comunidad Europea sobre los Corredores de Comercio Ferroviarios.**
- 1.4- Iniciativa de la UIC sobre los corredores Intercontinentales de Comercio Ferroviarios.**
- 1.5- Iniciativa de los gobiernos de Sudamérica para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA).**



## **PARTE 1:** **Tendencias en el mundo sobre los Corredores Ferroviarios de Comercio**

### **Concepto de corredor de comercio:**

- La consolidación de los flujos de transporte da lugar a los corredores de comercio.
- El objetivo básico de un corredor de comercio es *mejorar la competitividad* del país o región, posibilitando el *acceso a costos y tiempos de transportes competitivos*.
- Los corredores de comercio y desarrollo, *facilitan el desarrollo económico y social de las zonas que atraviesan como verdaderos ejes de integración y desarrollo*.
- En el caso del transporte ferroviario, *el corredor nace en lugares estratégicos dentro de su recorrido, donde existen plataformas logísticas multimodales de transferencia, con sus líneas alimentadoras sostenidas por otros modos de transporte*.
- Con el advenimiento del comercio globalizado, *los costos logísticos de transporte llegaron a tener más importancia que las tasas arancelarias, de ahí la tendencia mundial sobre los corredores de comercio competitivos*.



## ***Parte 1: Tendencias en el mundo sobre los Corredores Ferroviarios de Comercio***

### ***Caso México y la red integrada del NAFTA***

- **En 2007, los ferrocarriles de México registran una producción de aproximadamente 100 millones de toneladas, de las cuales cerca del 40 % corresponde al intercambio de México con EEUU y CANADA.**
- **El tráfico ferroviario se realiza a través de ocho pasos de frontera.**
- **El sistema ferroviario de México, Canadá y EE.UU. cumple una única norma de seguridad, con los estándares tecnológicos de la AAR- Asociación de los Ferrocarriles Americanos, integra una red que vincula a los tres países, de mas de 300.000 Km de vía.**
- **El sistema ferroviario del NAFTA, tiene asegurada la sostenibilidad en el tiempo de su operación por una regulación aduanera común, lo que le permitió un incremento significativo de su participación en el mercado de transporte, sumándose también al multimodalismo a través de alimentadoras inter modales.**





## SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO



• PASOS DE FRONTERA A EEUU



## **PARTE 1: Tendencias en el mundo sobre los Corredores Ferroviarios de Comercio**

### **La Comunidad Europea :**

- **Cuenta desde hace muchos años con una integración ferroviaria de pasajeros.**
- **Ahora Impulsa la red de Corredores Ferroviarios de Mercaderías.**
- **El Consejo Europeo aprobó en 2008, promover el uso eficiente de la infraestructura de transporte, resaltando la necesidad de impulsar la innovación en los servicios ferroviarios de carga, su infraestructura y operación.**
- **Buscan incrementar la competitividad del sector ferroviario de cargas, respondiendo a los desafíos de logística y de multimodalidad.**
- **El Consejo acordó la necesidad de convocar a todos los actores del transporte, empresas ferroviarias, clientes y agentes logísticos.**
- **El proceso está en marcha, especialmente en los aspectos Regulatorios del transporte.**



- Rail freight-oriented network
- Railway Trans-European Network as defined in Decision 884/2004
- Third countries

Cartography: DG TREN - 29/7/2007  
© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries



## **PARTE 1: Tendencias en el mundo sobre los Corredores Ferroviarios de Comercio .**

### **Corredores Intercontinentales de Comercio**

- Los estudios impulsados por la Unión Internacional de Ferrocarriles ( UIC ) confirman las ventajas de la iniciativa de crear corredores ferroviarios intercontinentales de comercio, por su eficiencia en tiempos de transporte y costos logísticos.
- La UIC, convoca regularmente a representantes de los gobiernos involucrados, junto con los actores del transporte, para debatir el tema.
- La UIC ha considerado prioritarios los siguientes **Corredores Intercontinentales:**
  - a) Asia/ Europa:** *UIC N.E.W , corredor intermodal que vincula Norte América con Europa y China.*
  - b) China/ India.**
  - c) Trans-asiático,** *promovido por las Naciones Unidas.*

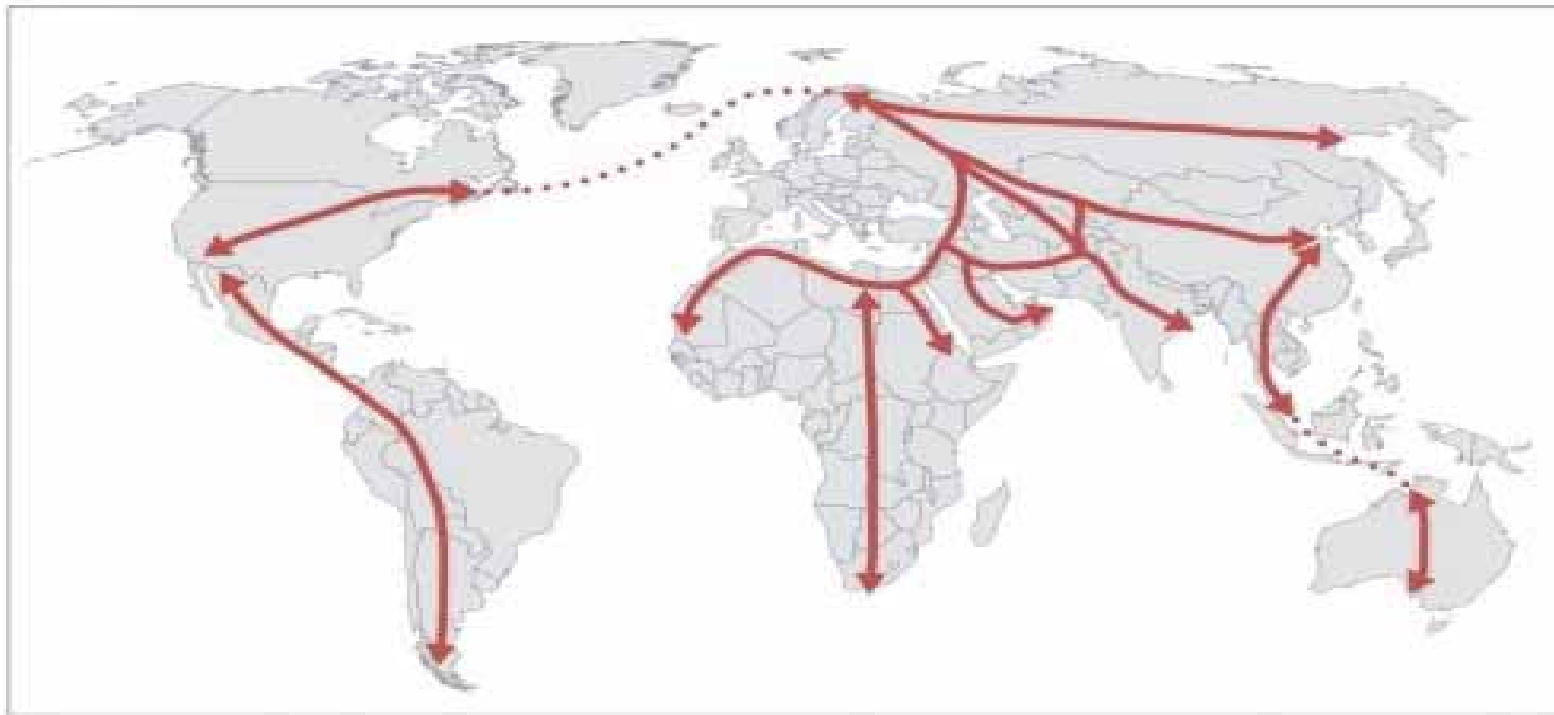


## CORREDORES DE COMERCIO FERROVIARIOS INTERCONTINENTALES



World Main Corridors

Made in November 2004  
Information given by the Railways





## CORREDORES DE COMERCIO FERROVIARIOS INTEROCEANICOS

### Proyecto Corredor N.E.W.





## ***PARTE 1: Tendencias en el mundo sobre los Corredores Ferroviarios de Comercio***

### **Iniciativa IRSSA:**

- El Plan de Acción involucra a los denominados **Ejes de Integración y Desarrollo**, uno de los instrumentos fundamentales dentro de los cuales, la infraestructura de transporte, constituye un requisito crítico, en el proceso de mayor integración regional.
- Con la nueva visión geoeconómica de la región, **se organizó el espacio suramericano en torno a ejes o franjas multinacionales**, que concentran los flujos de comercio con sus distintos grupos de proyectos.
- Dentro de dichas franjas multinacionales, se concentran los tramos de líneas ferroviarias que pueden constituir los futuros corredores modales o ínter modales.



## ***Tendencias en el mundo sobre los Corredores Ferroviarios de Comercio***

- **El Plan de Acción IIRSA para la Infraestructura de Transporte pone su mayor énfasis al desarrollo de corredores multi modales, mediante el agrupamiento de proyectos, dentro de dichos espacios multinacionales, especialmente carreteros.**
- **Podríamos hacer dos observaciones:**
  - Se pone énfasis en el agrupamiento de proyectos dentro de los distintos ejes de integración y no se establece corredores en particular claramente identificados,
  - Dentro los llamados ejes de integración, para su definición no toma en cuenta los costos de transporte competitivos, es decir el concepto de eficiencia logística.





# Tendencias en el mundo sobre los Corredores Ferroviarios de Comercio

## IRRSA-Eje de Capricornio

### EJE DE CAPRICORNIO

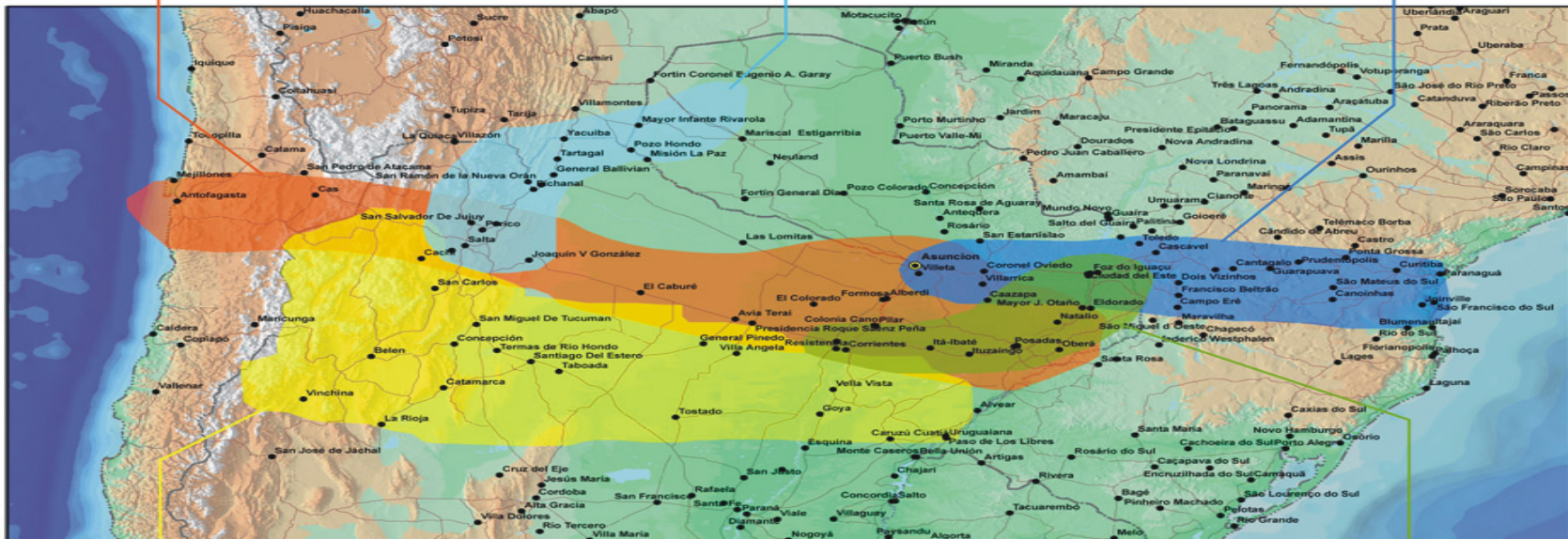
#### Grupos de Proyectos



Grupo 1: Antofagasta-Paso de Jama-Jujuy-Resistencia-Formosa-Asunción

Grupo 2: Salta-Villazón-Yacuiba-Mariscal Estigarribia

Grupo 3: Asunción -Paranaguá



Grupo 5: Capricornio Sur

Grupo 4: Presidente Franco-Puerto Iguazú-Pilar-Resistencia



## Tendencias en el mundo sobre los Corredores Ferroviarios de Comercio

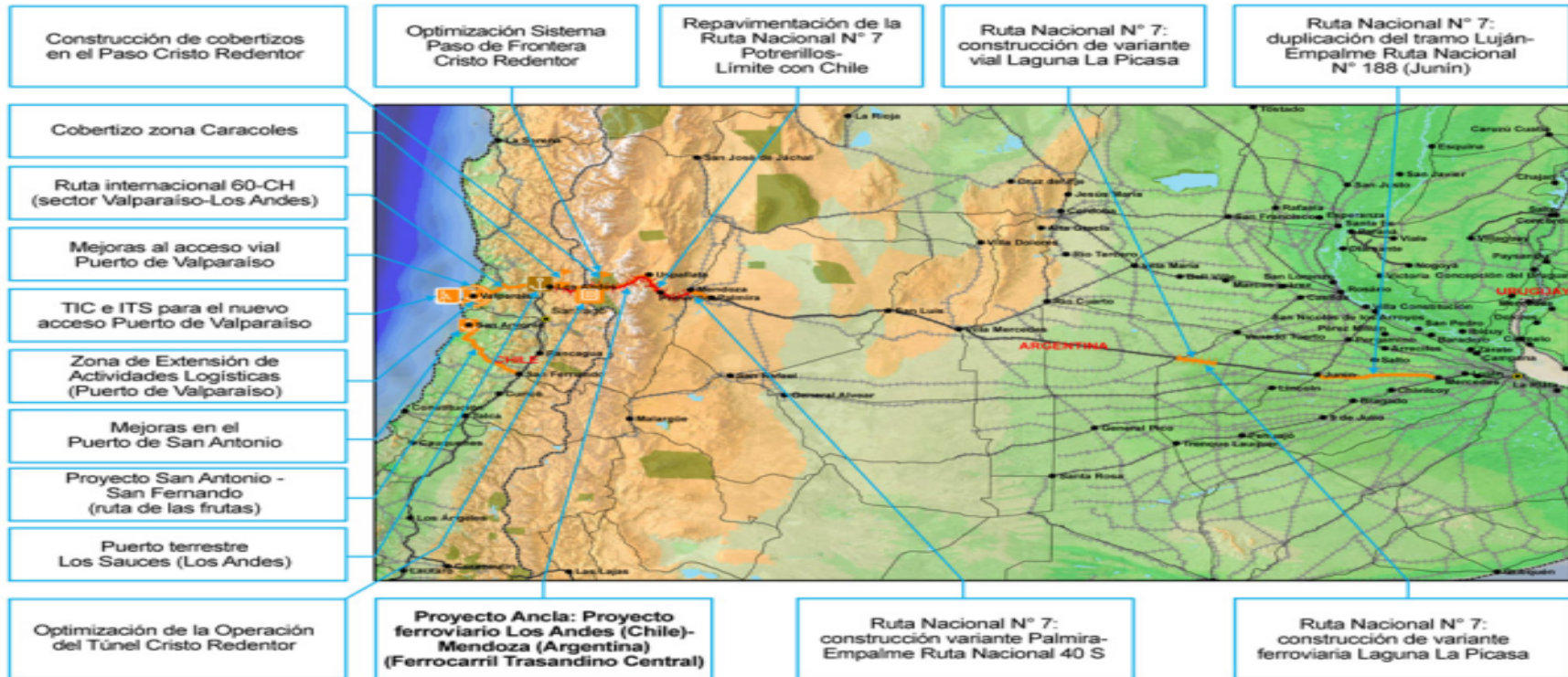
### IIRSA-Eje Mercosur-Chile

#### EJE MERCOSUR-Chile



IIRSA

#### Grupo 3: Valparaíso-Buenos Aires





## **PARTE 2 : Algunos criterios para el logro de la integración ferroviaria en América del Sur**

### ***INDICE:***

**2.1- Algunos criterios Generales**

**2.2-Algunos criterios particulares**

**2.3- Identificación de los corredores**



## PARTE 2: Algunos criterios para el logro de la integración ferroviaria en América del Sur.

### Criterios Generales:

1. Buscar el concepto de **macrosistema ferroviario**, que expresa la unión de varios sistemas nacionales, en una red única internacional, con el mismo patrón tecnológico.

### Los Macrosistemas ferroviarios del Cono Sur

*En América del Sur existen dos macrosistemas ferroviarios integrados y uno potencial:*

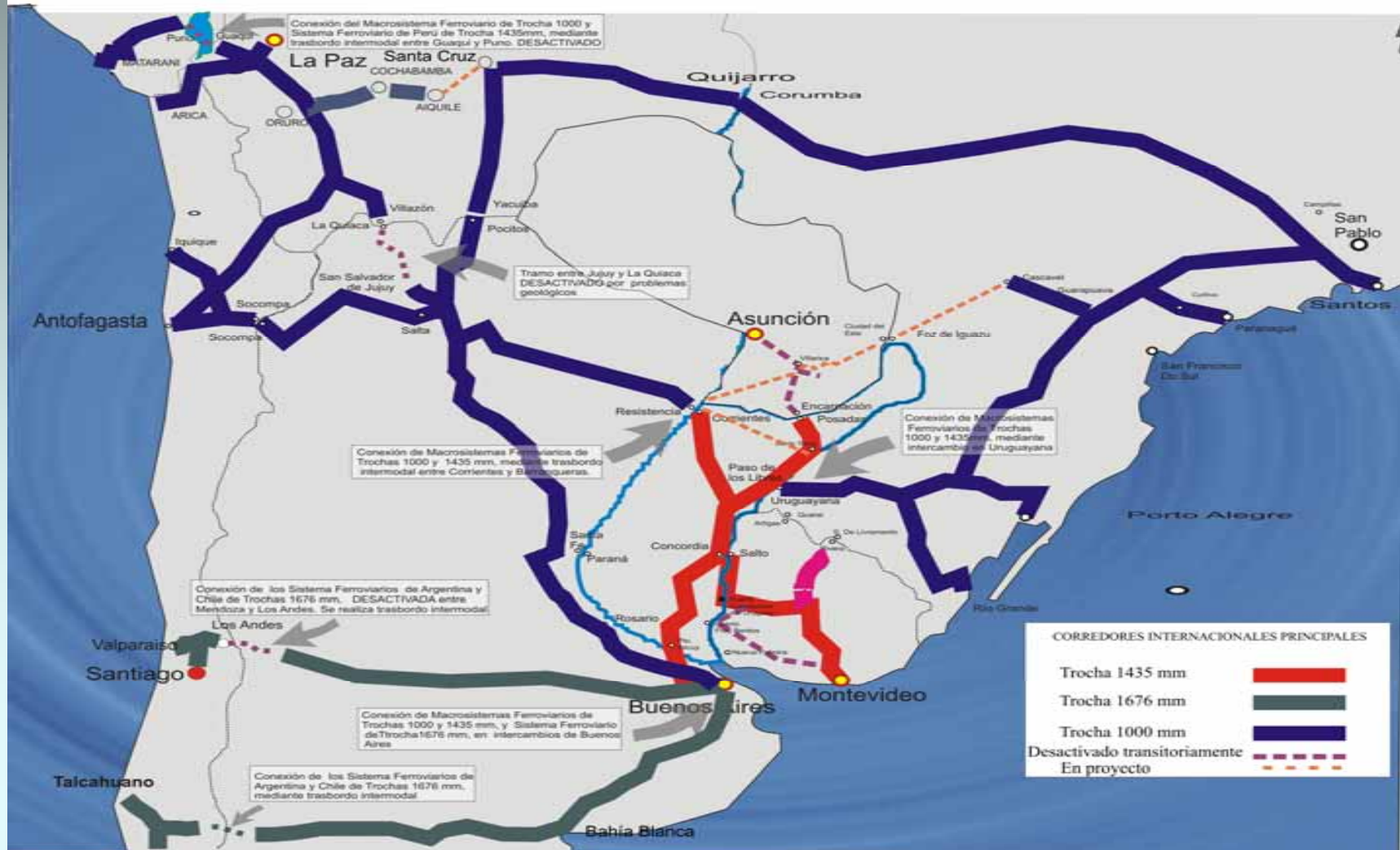
***De trocha métrica***, con mas de 36.000 Km de vía, en el que participan Argentina, Bolivia, Brasil, Chile.

***De trocha estándar (1435 mm)***: de mas de 4.000 Km de vía, en el que participan Argentina, Paraguay y Uruguay.

***De trocha ancha (1676 mm)***: Es la unión física entre los sistemas argentino y chileno, con mas de 20.000 Km de vía. (proyectos Trasandino Central y Trasandino del Sur)



# MACROSISTEMAS FERROVIARIOS INTERNACIONALES DEL CONO SUR





## **PARTE 2: Algunos criterios para el logro de la integración ferroviaria en América del Sur.**

### ***Criterios Generales:***

#### **2.- Impulsar los Corredores Ferroviarios de Comercio**

- Dentro de los macrosistemas mencionados, se debe privilegiar los corredores de comercio, como grandes concentradores de carga.
- Los corredores que se identifiquen, no deben tener rupturas de tráfico por diferencias de trocha, o modo, y su intermodalidad estaría dada por su acceso a los puertos fluviales o de ultramar y sus líneas alimentadoras.



## PARTE 2: Algunos criterios para el logro de la integración ferroviaria en América del Sur.

### **Criterios Generales:**

#### 3.- Apoyar a las regiones mediterraneas con alto potencial productivo.

- La Sub Región denominada “**Zona de Integración Centro Oeste Sudamericano –ZICOSUR**”, conformada por zonas mediterráneas de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile y Paraguay, tiene una situación particular, con relación a los costos logísticos de transporte, para acceder competitivamente a los mercados de ultramar, y a la vez para su integración regional.
- En ese aspecto, los ejes de integración considerados por IIRSA, dentro de los cuales se encuentran los Corredores Ferroviarios de Comercio, cumplirían con la finalidad de dar solución a dicho problema, que impide el desarrollo de extensas zonas con gran potencial productivo.



## **PARTE 2: Algunos criterios para el logro de la integración ferroviaria en América del Sur.**

### ***Criterios Generales:***

#### **4.- ACCESO A PUERTOS DE ULTRAMAR:**

- Apoyar los proyectos de acceso terrestre a los puertos de ultramar, por la alta capacidad de transporte de los barcos en la actualidad, se adecua mejor el modo ferroviario
- La interfase ferrocarril / puerto es aplicada en la mayoría de los países.
- Los Corredores Ferroviarios de Comercio Interoceánicos identificados, deben tener la función del transporte de ultramar combinada con la del transporte en tránsito y el transporte doméstico, lo cual optimiza su operación.





## **PARTE 2: Algunos criterios para el logro de la integración ferroviaria en América del Sur.**

### ***Criterios Generales:***

#### **5.- Desarrollar la Reglamentación única para el transporte ferroviario regional - Un nuevo ATIT.**

- El tráfico internacional de mercaderías por ferrocarril exige, por las características del modo ferroviario como sistema, de un reglamento que lo regule, tanto en los aspectos técnicos operativos, como las condiciones para acceder a las vías internacionales.
- El Acuerdo sobre el Transporte Internacional Terrestre ATIT - Modo Ferroviario, data de 1990, cuando la mayoría de las empresas ferroviarias eran gestionadas por los estados, por lo que requiere su actualización urgente. Esta tarea se encuentra en proceso. Esta actualización, es condición para el desarrollo del transporte internacional ferroviario.



## PARTE 2: Algunos criterios para el logro de la integración ferroviaria en América del Sur.

### *Criterios Particulares:*

#### **1.- Eficiencia del modo ferroviario en distancias mayores a 400 Km.:**

- ***Eficiencia no superada por otros modos, para determinadas condiciones de servicio:***
  - **Transporte de graneles agrícolas y minerales.**
  - **Posibilidad de cargar los vagones con doble hilera de contenedores.**
  - **Transporte de productos peligrosos**



## **PARTE 2: Algunos criterios para el logro de la integración ferroviaria en América del Sur.**

### **Criterios particulares:**

#### **2.- Eficiencias medioambientales.**

- **Ahorro de energía no renovable**
  - Un tren consume 4 litros de combustible para transportar una tonelada de carga en aproximadamente 700 Km (el camión consume mas de tres veces). ***Los trenes de carga son 3 veces más eficientes en el consumo de combustible.***
- **Emisión de gas**
  - La emisión de gas está directamente relacionada con el consumo de energía.
  - La emisión de gas producida por el ferrocarril al transportar una tonelada en aproximadamente 700 Km, es 2/3 menor de la producida por el camión.
- **Descongestionamiento de las carreteras**
  - Un tren puede llevar la carga de 200 o mas camiones, aliviando el congestionamiento y el deterioro de las carreteras



## **PARTE 2: Algunos criterios para el logro de la integración ferroviaria en América del Sur.**

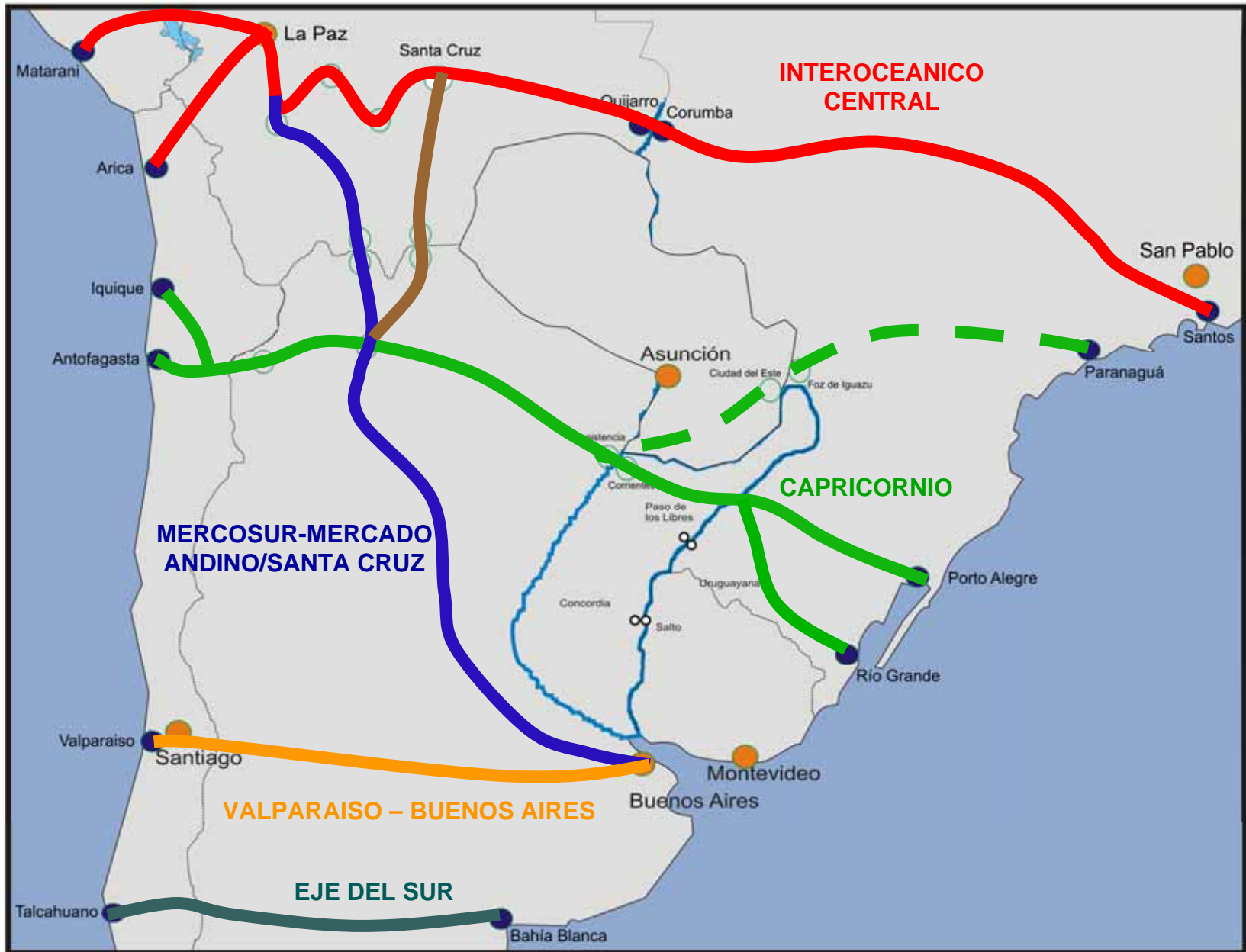
### ***Identificación Preliminar de los Corredores Ferroviarios de Comercio***

#### **PREMISAS:**

- 1. Dentro de la cartera de Proyectos IIRSA, se identifican tramos ferroviarios, que pueden conformar corredores de comercio, por sus ventajas comparativas, en el contexto de las grandes distancias.**
  - 2. Deberían contemplarse como unidades modales integrales, de acuerdo a los conceptos expuestos sobre los corredores ferroviarios de comercio.**
- De acuerdo a dichas premisas, se identifican los siguientes corredores**



### CORREDORES FERROVIARIOS DE COMERCIO CON DISTANCIAS MAYORES A 1.000 KM. (TRAZA INDICATIVA)





## PARTE 2: Algunos criterios para el logro de la integración ferroviaria en América del Sur.

### ***Identificación de los Corredores Ferroviarios de Comercio***

#### 1-Eje Interoceánico Central:

**Santos** - Corumba (Brasil) - Puerto Suarez - Santa Cruz / Aiquile - Oruro - La Paz ( Bolivia) - **Puno** - **Ilo** - **Matarani** (Peru) - **Arica** - **Antofagasta** - **Iquique** (Chile)

#### 2-Eje de Capricornio:

Variante 1: **Porto Alegre** / Río Grande (Brasil) – Corrientes – Resistencia -Salta ( Argentina ) – **Antofagasta** (Chile)

Variante 2: **Paranagua** / Foz de Iguazú ( Brasil ) Ciudad del Este - Pilar ( Paraguay )- Resistencia-Salta (Argentina) - **Antofagasta** (Chile)

3-Eje Mercosur- Mercado Andino: **Buenos Aires** - La Quiaca ( Argentina ) Villazón - La Paz (Bolivia) - **Puno** (Perú)

**NOTA: Los corredores identificados supera c/u los 2000 Km.**



## **PARTE 2: Algunos criterios para el logro de la integración ferroviaria en América del Sur.**

### ***Identificación de los Corredores Ferroviarios de Comercio :***

#### **4.- Eje Buenos Aires-Santa Cruz:**

**Buenos Aires ( Argentina )-Santa Cruz ( Bolivia )**

#### **5.- Eje Valparaíso-Buenos Aires:**

**Buenos Aires ( Argentina ) - Valparaíso- (Chile)**

#### **6.- Eje del Sur:**

**Variante 1: Bahía Blanca ( Argentina )- Talcahuano (Chile)**

**Variante 2: San Antonio Este - Choele-Choel ( Argentina )-Talcahuano (Chile)**

**NOTA: Los corredores identificados superan los 1000 Km**



## **PARTE 3: Transporte multimodal en América Del Sur**

---

### ***INDICE:***

- El Papel de los puertos**
- Los estudios de FONPLATA e IIRSA**



## PARTE 3: El transporte multimodal en América del Sur.

- Desde el punto de vista del modo ferroviario, el transporte multi modal en América del sur, se consolida en los puertos y es de tipo:

- **Para Exportación.**

- Camión-puerto-Barcaza/Barco ultramar.
- Tren-puerto-Barcaza/Barco ultramar.

- **Para importación:**

Puerto-tren o puerto-camión.

- El transporte bimodal Camión-Tren es muy escaso por falta de infraestructura de terminales de transferencia de cargas.
- La ausencia de infraestructura y la competencia directa camión-Tren, en algunos países inequitativa, inhabilitan su complementariedad.

## PARTE 3: El transporte multimodal en América del Sur.

---

- Existe una ausencia de dominación de un medio hacia otro que sea factor ordenador de eficiencias. Por ej. El líder podría ser el modo marítimo para importación y el modo ferroviario para exportación.
- Se observa una ausencia de políticas públicas que ayuden a ese ordenamiento.
- La puesta en marcha de corredores ferroviarios comerciales, podría ayudar en forma natural al desarrollo del transporte multimodal por la necesidad de alimentar la cadena logística.

# PARTE 3: El transporte multimodal en América del Sur.

---

## Los estudios de FONPLATA e IIRSA demuestran las siguientes deficiencias:

- Inadecuado equipamiento ferroviario y ausencia de infraestructura en puntos de transferencia de cargas.
- Hay un déficit de infraestructura en las interfases ferrocarril-puerto.
- Hay un déficit de infraestructura para terminales interiores de transporte ferroviario y transporte automotor.
- La participación del modo ferroviario es :
  - Países Mercosur :1%
  - Países CAN: 2%
- En el transporte multimodal se mueven cerca de 1.300 millones de ton/año.



## **PARTE 4: El papel de la ALAF en el desarrollo de la integración Sudamericana**

---

- **Facilitar el intercambio ferroviario entre países**



## Como ALAF puede contribuir?

---

- Una asociación de empresas ferroviarias fundada hace mas de 45 años.
- Su objetivo es promover el modo de transporte ferroviario.
- Facilitar el intercambio ferroviario entre países.
- Realizar transferencia de conocimientos en forma horizontal entre sus miembros y la capacitación e investigación sobre temas relativos al transporte ferroviario e infraestructura.
- Participan 28 empresas ferroviarias de 22 países de A.L. transportadoras de carga y/o de pasajeros.
- Desde México hasta la Argentina, Pasando por Centro América y Cuba.
- Participan también órganos estatales de regulación y fiscalización, proveedores industriales de partes y piezas, trenes turísticos y museos ferroviarios.
- Visítenos en : [www.alaf.int.ar](http://www.alaf.int.ar) (ver atlas ferroviario de A.L)  
[alaf@alaf.int.ar](mailto:alaf@alaf.int.ar)



# CONCLUSIONES

---



## **La Integración Ferroviaria de América del Sur y las posibilidades del Transporte Multimodal**

### **CONCLUSIONES: -**

- 1.- En base a lo analizado, América del Sur tiene la opción de integrarse mediante Corredores Ferroviarios de Comercio de este a oeste y de norte a sur. Para ello se han identificado 6 potenciales corredores.**
- 2.- Para largas distancias en el transporte de mercaderías, la tecnología del modo ferroviario es de alta eficiencia.**
- 3. La aplicación de la ínter modalidad derivara de las líneas alimentadoras de los corredores y sus accesos a los puertos, marítimos o fluviales. Sin embargo, en esta materia se requiere infraestructura y normativa legal.**



## La Integración Ferroviaria de América del Sur y las posibilidades del Transporte Multimodal

### CONCLUSIONES:

- 4.- Los macrosistemas ferroviarios indicados, dan una evidencia sobre sus posibilidades de integración regional, dentro de un esquema multimodal.
- 5.- Con dicha base, se pueden identificar sus alimentadores modales ferroviarios o carreteros, incorporando las obras de infraestructura necesarias, previstas en la iniciativa IIRSA.





## **La Integración Ferroviaria de América del Sur y las posibilidades del Transporte Multimodal**

### **CONCLUSIONES:**

**6.-Para posibilitar el tráfico internacional Ferroviario en América del sur es imperativo establecer regulaciones uniformes en seguridad y operación que faciliten el mismo.**

**7.- El mecanismo de consulta a los países, para acordar la red ferroviaria internacional esta en proceso, a través de la ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración), buscando un nuevo ATIT.**



## La Integración Ferroviaria de América del Sur y las posibilidades del Transporte Multimodal

### CONCLUSIONES:

**9.-El tema nuevo a incorporar serían los derechos y obligaciones de los usuarios de las líneas internacionales con relación a los titulares de las mismas ( concesionarios).**

**10.- En el caso de América del Sur, ALAF desde los 90's impulsó en su momento el estudio de las normas técnicas de intercambio para las trochas 1000 y 1435, y en base a ellas aun se realiza la operación sin inconvenientes técnico-operativos.**

**11.- En la actualidad dentro de la Comisión del Artículo 16 del ATIT, que se está reuniendo en la sede de la ALADI, representantes de los gobiernos de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay y Uruguay, para la actualización del Reglamento Internacional de Transporte Terrestre para el modo ferroviario.**

Como ALAF apoyamos estas iniciativas!!.



**Muchas Gracias**

**Secretaría General de ALAF  
Mail: [alaf@alaf.int.ar](mailto:alaf@alaf.int.ar)**