

Foro de Liderazgo
para la Integración de



2 y 3 de diciembre del 2008
Cartagena, Colombia

SUDAMÉRICA ● ●



PUERTO DE BAHIA BLANCA

RED TERRITORIAL Y RED DE ACCESOS LOCALES AL AMB

-El Puerto de Bahía Blanca como Bisagra entre los Ejes Mercosur Chiley y del Sur-





Hace casi 200 años, el ESTUARIO
DE LA BAHÍA BLANCA se
constituyó en el NODO integrador
entre el Mar, la Pampa Húmeda y
la Patagonia





El Sistema Portuario de Bahía Blanca se distribuye en:

- **Puerto de Bahía Blanca** (Consortio Autónomo. 7 Terminales con 45 pies de calado; muelles de servicio –y 2 Terminales con contrato de instalación 2010/11-)
- **Base Naval Puerto Belgrano** (Militar. Cuenta con complejo industrial naval propio).
- **Puerto Rosales** (Estado Provincial. Un muelle de servicio y dos monoboyas con 50 pies de calado – para combustibles-).

Movilización: Contenedores; granos; aceites vegetales; combustibles; petroquímicos; gases; pesca (Y en 2011

minerales). Amplias zonas llanas para expansión



El Sistema Portuario de Bahía Blanca (Puerto Bahía Blanca y Puerto Rosales), moviliza 27 Millones de toneladas anuales entre su hinterland (9 provincias). y los 5 continentes.

En Enero de 2008 inició la operación la Terminal de Contenedores, acumulando en 11 meses 32.000 TEUs. Su hinterland moviliza 350.000 TEUs anuales sin contar importaciones locales ni el mercado posible de compartir en beneficio mutuo con el territorio y los puertos de Chile entre la Vta. y la Xma. Regiones como bisagra de los Ejes MERCOSUR – Chile y del Sur de la IIRSA. (Hasta 2008, los contenedores solo tenían la oportunidad de ser exportados por otros puertos que están a mayor o igual distancia que el Puerto de Bahía Blanca).

El grupo de proyectos de infraestructura que promociona el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca en acuerdo con Secretaría de Transportes y ADIF, junto a los actores locales de su Área Metropolitana de la Bahía (AMB), pretende:

- 1. Recuperar y desarrollar la infraestructura vial y ferroviaria metropolitana para facilitar el tránsito de cargas con beneficio a la urbanidad y el transporte de pasajeros locales, integrando grandes espacios y edificios que abandona el ferrocarril para emprendimientos urbanos, sociales y culturales.**

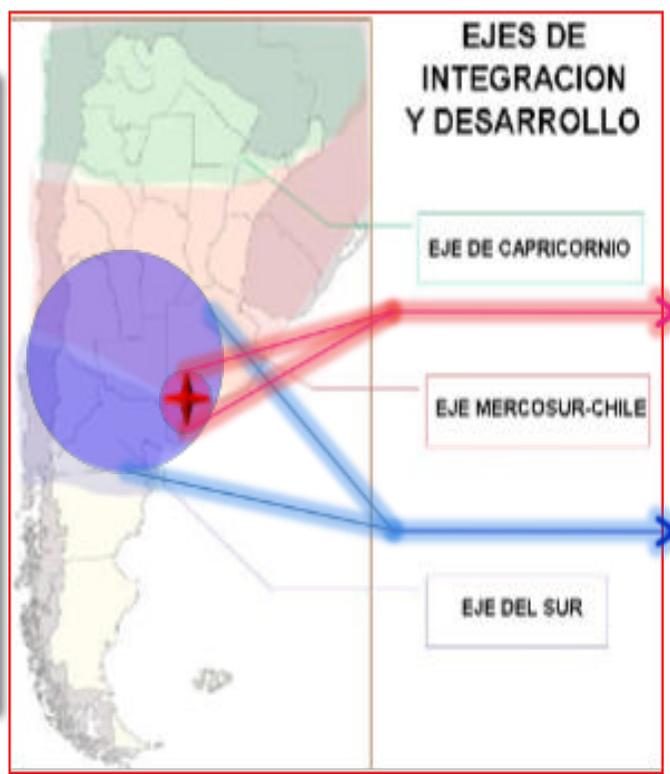


Título del GRUPO DE PROYECTOS

RED TERRITORIAL Y RED DE ACCESOS LOCALES AL AMB

-El Puerto de Bahía Blanca como Bisagra entre los Ejes Mercosur Chile y del Sur-

El Puerto de Bahía Blanca se ubica en la conjunción de los Ejes MERCOSUR – Chile y del Sur, **conectándolos al único puerto argentino con 45 pies de calado**



PROYECTO LOCAL: Accesos al Sistema Portuario del AMB: Sec. de Transporte, ADIF y la Administración



PROYECTO TERRITORIAL: Corredores Vial-FC en el Hinterland: Propuesta a IIRSA (Vialidad Nacional, Sec. de Transporte y ADIF).





Anteproyecto de Reestructuración de los Accesos Viales

Por iniciativa del Consorcio de Gestión y con la con-vocatoria de la Secretaría de Transportes y la Dirección Nacional de Vialidad, se ha acordado un proyecto entre todos los actores territoriales locales del Área Metro-politana de la Bahía (Bahía Blanca – Coronel Rosales), para el reordenamiento y reconstrucción de los accesos terrestres a fin de potenciar la accesibilidad actual y futura para el desarrollo del Sistema Portuario y el fortalecimiento social de la Ciudad – Puerto, incor-porando las vías ferroviarias urbanas al transporte local y jerarquizando carreteras y vías para el tránsito pasante de trenes de pasajeros de largo recorrido y de cargas de todo tipo.

La Dirección de Vialidad está ejecutando la Consultoría de Proyecto de Caminos, mientras que la Subsecretaría de Transporte Ferroviario

arios al AMB

U\$S 350 Millones 2009-2012



- Acceso FC y Vial a todas las Terminales
- Prioridad a trenes y automotores pasantes
- Trazas urbanas FC para Tren Tranvía
- Valorización urbana de edificios del FC



RED DE ACCESOS LOCALES AMB

Extensión: 50 Km de Autopistas, Autovías y Caminos. Más 160 Km de vías ferroviarias en zona urbana, suburbana y portuario-logística. **Característica actual:** Caminos 1+1 deteriorados. Vías sencillas que datan del 1909 (muchas desactivadas). No hay tráfico de pasajeros local y solo un servicio diario a BsAs por FC. De 4 accesos a los puertos por FC, solo funciona uno. Edificios y terrenos del FC abandonados en zona urbana. **Característica futura:** Redes jerarquizadas de cargas, pasajeros de largo recorrido y pasajeros locales. Disponibilidad de las mismas en adyacencias de zonas portuarias y logísticas existentes o a desarrollar. Caminos 2+2 con colectoras. Vías dobles aptas para cargas en 30 ton/eje y pasajeros a 160 km/h. 5 accesos ferroviarios portuarios funcionando. Segregación de tráfico de cargas en caminos y FC. Implementación de servicio TrenTranvía Metropolitano (Denominado MAB). Edificios y terrenos revalorizados por inversión pública y privada

RED TERRITORIAL

Extensión: 1.800 Km de caminos a jerarquizar y/o asfaltar. 3.000 Km de FC a reconstruir y jerarquizar. **Característica actual:** Parte de las trazas de caminos no están asfaltadas y las vías soportan bajo peso por eje o están abandonadas. **No hay intermodalidad.** **Característica futura:** Caminos de 1+1 mayormente en zona llana. FC de vía sencilla con cruces largos, aptitud Double Stack y entre 25 y 30 ton/eje de capacidad portante. Caminos organizados para el servicio a las cargas (no exclusivo). FC con sistemas de telecomando. **Alta integración intermodal y complementación dinámica entre el Sistema Portuario y los centros logísticos de los corredores.** Mayor complementación interfronteras. Captación progresiva de nuevos tráficos interregionales (pasantes por AMB entre Eje Sur y Mercosur - Chile).



PARÁMETROS DE DESARROLLO LOCAL Y METROPOLITANO AMB

Parámetros Tabulados: Tendencia de urbanización; tendencia de crecimiento de tráfico; tendencia de crecimiento poblacional.

Parámetros Inducidos: Ordenamiento territorial local tendiente a consolidar la interacción metropolitana local (entre barrios), y regional (Entre un radio de 50 a 100 Km); implementación de un sistema tranviario integrado con el sistema automotor en el AMB.

Población local AMB: 400.000

Población AMB y Cercanías: 700.000

RED TERRITORIAL PARÁMETROS DE DESARROLLO TERRITORIAL DEL HINTERLAND

Parámetros Tabulados: Tendencia PBI Nacional y Mundial (BM); Tendencia crecimiento transporte de cargas nacional; Tendencia de crecimiento de transporte de cargas por ferrocarril; objetivos de inversión ya definidos (Potasio Río Colorado, Dreyfus, etc.).

Parámetros Inducidos: Esperanza de aumento de captación del Sistema Portuario del AMB; esperanza de captación ferroviaria de cargas por problemática energética; esperanza de resolución de conectores territoriales; implementación de servicios ferroviarios de pasajeros en función de los territorios y objetivos.

Población interactiva p/ trenes

interurbanos: 14.000.000 AMBA ("Gran BsAs") + 13.000.000 hinterland AMB+

Turismo Chile-Argentina.

Población Interactiva Cargas: 13.000.000

hinterland AMB+Regiones Vta a Xma Chile.



TRÁNSITO Y TRANSFERENCIA ACTUAL EN Y POR EL AMB: Participación FC 12.4% (Nacional)

- Por Año en camión y en tren
- 7.000.000 Ton granos y aceites vegetales.
- 32.000 TEUs Expo – Impo (Puerto Bahía Blanca) + 30.000 TEUs Expo por Puerto BsAs.
- **TRÁNSITO PASANTE 1.250.000**

- No hay Trenes de combustibles
- No hay Trenes de minerales
- Solo 2 Trenes de pasajeros de largo recorrido por día
- No hay Trenes regionales
- No hay Tren tranvía
Metropolitano / Cercanías

camiones Noreste – Oeste/Sur

En base a fuentes: Proyecciones BM; PBI; Crecimiento década anterior. Base propia:
Participación AMB; Ahorro Combustibles

TRÁNSITO Y TRANSFERENCIA PROYECTADA A 2020 EN Y POR EL AMB: Participación FC 29,6% (Nacional)

- Por Año en camión y en tren
- 14.000.000 Ton granos y aceites vegetales.
- 120.000 TEUs Expo – Impo.
- **TRÁNSITO PASANTE 2.015.000**
camiones Noreste – Oeste/Sur
→ **343.000 Equivalentes en**

- Por día (Además)
- 3Trenes combustibles y/o químicos
- 13 trenes de minerales
- 42 Trenes de pasajeros de largo recorrido
- 34 Trenes regionales

**TEUs a captar como Piggy Back,
Contenedor y Road Railer**

**● 400 Servicios de Tren Tranvía y
Cercanías**



RED DE ACCESOS LOCALES AMB

Los sistemas deberán prever:
Autopistas y Autovías con segregación de tráfico y separación de cruces.
Tráfico ferroviario principal supervisado con AUV – GPS con tendencia de desarrollo hacia ETCS-ALAF y bloqueo móvil.
Integración del Sistema MAB (Metro del Área de la Bahía –TrenTranvía-), a la Red Urbana Vial.
Máxima separación de cruces transversales sobre vías camineras y ferroviarias principales.
Privilegio de la circulación de los trenes y automotores pasantes garantizando la accesibilidad máxima hacia los centros logísticos de todo tipo.

RED TERRITORIAL

Los sistemas deberán prever:
En los caminos orientación hacia la atención privilegiada del tránsito de cargas con objetivos de seguridad en la circulación y minimización de la interferencia entre distintos tráfico.
En el FC maximización de cruzadas largas aptas para trenes de 2.200 metros como mínimo.
Jerarquización de vías para minerales para 30 ton/eje y demás tráfico principales a 25/26 ton/eje.
Orientación del Control de Tráfico ferroviario hacia el ETCS-ALAF con inicio en la base del AUV-GPS.
Separación vertical entre cruces de caminos principales y entre el FC y estos.
Generalización de Gálibo para Double Stack (Posible de ser Electrificado).

Privilegio de la orientación de la inversión privada hacia los Centros Logísticos (ZF, ZAL, Puerto Seco).



RED DE ACCESOS LOCALES AMB

El Costo de la obra ferroviaria y vial locales para 2009-2012 a realizar en el Área Metropolitana de la Bahía asciende a **U\$S 350.000.000 (Vial y ferroviario)**.

Objetivo principal: Atender a exportaciones de ultramar que ingresan al País U\$S 4.000.000.000 anuales.

Objetivo Territorial: Proveer al Desarrollo Humano de los habitantes que sirven al comercio exterior en el Área Metropolitana de la Bahía y sus

Localidades de Influencia

Resultados al Estado: Ingreso anual (2007), por U\$S 550.000.000 en concepto de Tasas e Impuestos a las exportaciones e importaciones, más el crecimiento de estas por las mejores oportunidades de conectividad territorial y de ultramar.

RED TERRITORIAL

El Costo de la obra ferroviaria y vial necesarias de ejecutar en el hinterland hasta 2015 **U\$S 350.000.000**, mientras que el objetivo a mediano y largo plazo (2015 - 2030) asciende a **U\$S 3.000.000.000**

Objetivo principal: Ofrecer a un territorio de 13.000.000 de habitantes (Y un sector de Chile), una alternativa competitiva para el Comercio Exterior, colocando al Sistema Portuario de Bahía Blanca como bisagra entre los Ejes IIRSA Mercosur-Chile y del Sur.

Objetivo Territorial: Fortalecer las oportunidades de inversión sobre las Zonas

Logísticas, Puertos Secos y Zonas Francas al facilitar su accesibilidad al Sistema Portuario de Bahía Blanca para el Comercio Exterior.



Atravesando la Historia, el Estuario de la Bahía Blanca y su Sistema Portuario, siguen ofreciendo aguas tranquilas con los únicos muelles aptos para 45 pies de calado que poseen conexión a la vasta Red Ferroviaria Argentina.

La Geografía comanda a la Historia (Napoleón).

El fortalecimiento de la Red Vial y Ferroviaria del Territorio es lo que

permitirá aprovechar la oportunidad de desarrollo Económico y Humano que el



Promoción del Proyecto: Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca

Web: www.puertobahiablanca.com.ar

Web del proyecto local: www.metrodelabahia.com.ar

Contacto: Presidente Directorio **Jorge S Otharán**
(jotharan@puertobahiablanca.com.ar)

Asesor Técnico: **Jorge de Mendonça**
(jmendonca@puertobahiablanca.com.ar)

Teléfono y Fax: 54 291 457 3213

Avenida Guido s/n (8103) Ingeniero White, Provincia de Buenos Aires, Argentina