

Reunión del Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria Suramericana

21 de mayo de 2014
Montevideo, Uruguay

INFORME DE LA REUNIÓN

El día 21 de mayo de 2014 tuvo lugar en la ciudad de Montevideo, Uruguay, la Reunión del Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria Suramericana. La reunión contó con la presencia de las delegaciones de Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, y representantes de la Secretaría General de la UNASUR y del Comité de Coordinación Técnica de IIRSA. La agenda de la reunión y la lista de participantes se adjuntan como Anexos 1 y 2, respectivamente.

Los objetivos y resultados esperados del GT eran: (i) Consensuar mecanismos para consolidar un mapa de redes ferroviarias existentes hasta tanto esté implementado el Sistema de Información Geográfica (SIG) del COSIPLAN; (ii) Acordar los descriptores e indicadores de resultado correspondientes al sector ferroviario a partir de los propuestos en la Reunión sobre Actualización de Cartera y de la API realizada en el mes de abril en Bogotá; (iii) Intercambiar información relativa a los Planes Nacionales de Desarrollo Ferroviario de los países de UNASUR, focalizados en los puntos de interconexión; (iv) Acordar los Términos de Referencia del llamado a consultoría; y (v) Establecer las futuras actividades del GT y en especial las correspondientes al Plan de Trabajo 2015.

Las sesiones de trabajo fueron inauguradas por parte de la Presidencia del Grupo de Trabajo (GT) ejercida por Uruguay, en la persona del Viceministro de Transportes, Sr. Pablo Genta. El Viceministro auguró una reunión fructífera y con resultados concretos que contribuyan a revitalizar el transporte ferroviario en América del Sur. La Presidencia Pro Tempore (PPT) de Chile comentó los antecedentes del trabajo de este Grupo desde su creación hasta la actualidad y las acciones realizadas.

Las sesiones se iniciaron con una presentación del Banco Mundial sobre la integración del transporte ferroviario en América del Sur. La presentación se adjunta como Anexo 3. Las delegaciones valoraron el análisis realizado y debatieron sobre lo expuesto en relación al proceso de integración ferroviaria.

Seguidamente, se realizó una presentación sobre el mapa de redes ferroviarias existentes en América del Sur. Se plantearon las dificultades que impidieron la elaboración del mapa y se repasaron los avances del GT sobre Sistema de Información Geográfica (SIG) presentados en la reunión del día anterior, donde se definió la red ferroviaria como una de las 8 capas críticas a desarrollarse durante el presente año. De esta manera, el objetivo de conformar el mapa ferroviario

queda incluido como parte del trabajo del GT sobre SIG y se prevé tener resultados de estos trabajos hacia fin del año. La presentación se adjunta como Anexo 4.

A continuación, se presentaron los descriptores sobre el Sector Ferroviario que fueron propuestos en la reunión del GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API, realizada en el mes de abril en Bogotá. Las delegaciones acordaron los siguientes descriptores para los 3 tipos de obra definidos en este sub-sector. La presentación se adjunta como Anexo 5.

Tipos de Obra:

- a) Construcción de ferrovías
- b) Rehabilitación de ferrovías
- c) Circunvalación ferroviaria

PRINCIPALES	
Longitud de vía	km
Velocidad de diseño	km/h
Peso por eje	toneladas por eje
Ancho de vía o trocha	milímetros
Tipo de carga a transportar	Carga granel solido/Carga granel liquido/Carga general/Carga peligrosa/Carga refrigerada/Otros tipos de carga
Estimación de pasajeros a transportar	número
Tabla de remolque	Capacidad promedio de remolque en toneladas del proyecto
Pendiente máxima	Porcentaje de pendiente
SECUNDARIOS	
Locomotoras cabeza de tren de carga de diseño	número
Vagones	número
Potencia media de locomotoras de carga	HP
Vías con electrificación	km
Tuneles	km
Puentes	km
Estaciones	número

Continuando con la agenda se pasó a la presentación de los Planes Nacionales de Desarrollo Ferroviario por parte de los países.

La delegación de Venezuela presentó el “Plan Socialista Nacional de Desarrollo Ferroviario”. De acuerdo al plan, para el 2030 se prevé la construcción de 16.000 km de vías, incluyendo conexiones con Brasil y Colombia. Se presentó el estado de avance del plan incluyendo los tramos que actualmente se encuentran en construcción, en rehabilitación, en operación y en estado de proyecto. El gobierno venezolano es el operario de los sistemas y cuenta con empresas dentro del Estado para la construcción de durmientes y mantenimiento de la red. La presentación se adjunta como Anexo 6.

La delegación de Uruguay presentó el estado de situación de la red ferroviaria nacional. La red en operación es de 1.600 km y la red total es de 3.000 km. Se movilizan 1 millón de toneladas al año lo que significa entre un 3% y un 4 % de la carga total del país, y 600.000 pasajeros por año, lo cual no es significativo frente al modo automotor. Se describieron las acciones de rehabilitación y modernización de cada una de las líneas principales, varias de ellas incluidas en la Cartera de Proyectos del COSIPLAN. El Gobierno de Uruguay le asigna un rol fundamental al ferrocarril en el transporte de carga, para lo cual ha iniciado un proceso de reestructura con los siguientes objetivos: mejorar el estado de las vías; mejorar la competitividad para el transporte de cargas; incrementar el tráfico de carga, aumentar la distancia de transporte y mejorar la eficiencia del modo reduciendo el costo de operación. El plan prevé la separación de la infraestructura (que continuará siendo administrada por AFE) de la operación de los trenes (SLF empresa operadora) y agrega una Dirección de Transporte Ferroviario que tiene funciones de regulador. La presentación se adjunta como Anexo 7.

La delegación de Perú comentó el Plan Nacional Ferroviario el cual tiene un horizonte de 15 años. La red actual tiene 2015 km operativos, de los cuales solo 258 km son de explotación privada. El planeamiento en Perú se hace desde la perspectiva del servicio y en este marco se analizaron las 57 cadenas logísticas más importantes del país, lo cual representa alrededor del 85% de la carga que se mueve. En este nuevo contexto se planteó el Plan Nacional Ferroviario en dos fases: (i) estrategias y lineamientos de políticas; y (ii) formular el plan mismo. Actualmente se concluyó con la primera fase, para lo cual se caracterizó el sistema ferroviario, se analizaron escenarios de demanda para carga y pasajeros, se revisaron aspectos normativos y se formuló la propuesta. Se reconoce que es un medio eficaz y económico para transportar carga y se planificarán nuevas construcciones de redes en función de un análisis tramo por tramo de la demanda. La presentación se adjunta como Anexo 8.

La delegación de Paraguay comentó que no existen actualmente líneas ferroviarias en operación en el país. Existen proyectos en etapa de perfil y pre-ejecución, algunos de estos últimos forman parte de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y de la API. Tampoco existe un plan nacional de desarrollo ferroviario pero en el Plan Maestro de Transporte se presenta un programa de inversiones acompañado de medidas de fortalecimiento institucional y regulatorio, y perfeccionamiento de la gestión financiera. El programa propone la construcción y mejoramiento de infraestructura multimodal en un horizonte de 10 años, incluyendo el tramo paraguayo del corredor bioceánico ferroviario que conecta a Paraguay con Argentina y Brasil. La presentación y el video se adjuntan como Anexos 9 y 10.

En Ecuador el desarrollo ferroviario es bastante incipiente. Actualmente se está realizando un estudio de pre-factibilidad para la implementación de una red férrea eléctrica para el transporte de carga, que integre los grandes centros de producción actuales y futuros del país con los puertos del Océano Pacífico y conexiones fronterizas con el Perú y Colombia. La presentación se adjunta como Anexo 11.

La delegación de Colombia, representada por funcionarios de su Embajada en Uruguay, se comprometió a solicitar los planes en materia ferroviaria para enviar a la presidencia de este GT y ser compartido con el resto de los países.

En Chile existen tres conceptos diferentes en materia ferroviaria: (i) desarrollar las conexiones con áreas metropolitanas para transporte de pasajeros y principalmente en Santiago, Valparaíso y Concepción, lo cual significa una inversión de 800 millones de dólares en los próximos 10 años; (ii) desarrollar el transporte de pasajeros de larga distancia al sur del país y (iii) optimizar las conexiones internacionales. En esta materia existían dos conexiones con Argentina que se desactivaron quedando solo conexiones en el norte del país: (a) el tramo Tacna-Arica administrado

por Perú; (b) el tramo Mejillones-Antofagasta-Oruro-La Paz de 1.500 Km.; (c) el tramo operado por Ferronor de Antofagasta-Los Vilos (1.380 km) con el tramo con el tramo Antofagasta-Socompa con conexión a Salta a través de Belgrano Cargas y (d) el tramo Arica-La Paz con Bolivia. En Chile los planes de modernización de los ferrocarriles de carga son desarrollados por las empresas que los operan.

Las ferrovías en Brasil fueron concesionadas al sector privado, existen cerca de 30.000 km de vías operativas lo cual representa entre 25% y 30% del transporte de carga del país. El ferrocarril de pasajeros cumple un rol importante en regiones metropolitanas, y está manejado por el gobierno de los Estados. El programa de transporte ferroviario tiene como objetivos el rescate de la red como alternativa de logística, la quiebra del monopolio en la oferta de los servicios ferroviarios y la reducción de tarifas. Para ello se está trabajando en la expansión de la red, contando con ejes de mayor capacidad, de trocha ancha e integrada con los demás modos de transporte. Actualmente la red de carga está concentrada en el sur del país, y se está ampliando con una conexión dorsal norte-sur y conexiones oeste-este atendiendo áreas de producción agrícola y mineral, áreas de consumo interno y puertos marítimos para cabotaje y exportación. Las conexiones internacionales se presentan con Bolivia y Paraguay por un lado y Argentina y Uruguay por otro. Estos nuevos tramos están en obra y forman parte del PAC. En cuanto al modelo de administración y operación, el sistema ferroviario está concedido al sector privado. El gobierno decidió implementar la separación vertical, y crear la figura del operador ferroviario independiente del gestor de infraestructura ferroviaria. Este programa forma parte de un plan estratégico del Ministerio de Transporte que apunta a lograr un mayor equilibrio de la matriz de transporte de Brasil. La presentación se adjunta como Anexo 12.

La delegación de Argentina comentó que se está trabajando en un cambio de paradigma hacia un sistema de logística integral. La logística es un eslabón fundamental de las cadenas de valor con lo cual es necesario pensar un sistema que apoye el modelo productivo del país, a partir de la identificación de la demanda de carga. Por lo tanto, se estudian cadenas de valor de distintos productos y se analiza el mejor sistema de transporte para movilizar esa carga, considerando la operatividad en transferencia de carga y en terminales portuarias y el rol del Estado como articulador entre los diferentes actores. Actualmente el ferrocarril moviliza el 5% de la carga del país y está concesionado pero es propiedad del Estado. La presentación se adjunta como Anexo 13 y la presentación sobre el ferrocarril Belgrano Cargas y Logística se adjunta como Anexo 14.

A continuación se presentaron los Términos de Referencia para la realización de una consultoría con el objetivo de disponer de elementos, con sustento técnico, que colaboren en la definición, por parte del Grupo de Trabajo de Integración Ferroviaria, de un Plan de Trabajo tendiente a facilitar la integración ferroviaria en la Región, así como a mejorar la participación del modo en el transporte multimodal. Los Términos de Referencia se circularán a los países para comentarios en el plazo de 10 días. Por otra parte, se analizarán posibles fuentes de financiamiento para la realización del estudio.

Finalmente, las conclusiones de la reunión se resumen en los siguientes puntos:

1. La elaboración del mapa de la red ferroviaria de América del Sur forma parte del plan de trabajo del GT sobre SIG y página WEB de COSIPLAN. Se prevé contar con la capa ferroviaria desarrollada para fin del presente año.
2. Los descriptores e indicadores de resultados acordados serán incorporados al Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN por parte de la Secretaría del CCT al 30 de junio. A partir de esa fecha los países podrán cargar la información con los siguientes plazos:

- 2014: Proyectos API y Proyectos Ancla en etapa de Pre-Ejecución y Ejecución (18 de agosto)
 - 2015: Proyectos de la Cartera COSIPLAN en etapa de Ejecución
 - 2016: Proyectos de la Cartera COSIPLAN en etapa de Pre-Ejecución
3. Los Términos de Referencia del estudio serán comentados por los países y la versión final será aprobada en la reunión de Comité Coordinador a realizarse el 26 de junio en Santiago de Chile. En esa oportunidad se presentarán alternativas de fuentes de financiamiento.

Listado de Anexos

Anexo 1: Agenda de la reunión.

Anexo 2: Lista de delegaciones participantes.

Anexo 3: Presentación del Banco Mundial sobre Integración del Transporte Ferroviario en América del Sur.

Anexo 4: Presentación sobre el mapa de redes ferroviarias existentes

Anexo 5: Presentación sobre descriptores para el sub-sector ferroviario

Anexo 6: Presentación del Plan Nacional de Venezuela

Anexo 7: Presentación del Plan Nacional de Uruguay

Anexo 8: Presentación del Plan Nacional de Perú

Anexo 9: Presentación del Plan Nacional de Paraguay

Anexo 10: Video de Paraguay sobre el Corredor Ferroviario Bioceánico

Anexo 11: Presentación del Plan Nacional de Ecuador

Anexo 12: Presentación del Plan Nacional de Brasil

Anexo 13: Presentación del Plan Nacional de Argentina

Anexo 14: Presentación de Argentina sobre el Ferrocarril Belgrano Cargas