

## **I REUNIÓN DEL SUBGRUPO CORREDOR BIOCEÁNICO ANTOFAGASTA - PARANAGUÁ**

Rio de Janeiro, 12 de septiembre de 2014

El día 12 de septiembre de 2014 se realizó en la ciudad de Río de Janeiro, la I Reunión del Subgrupo Corredor Bioceánico Antofagasta - Paranaguá del Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR.

Esta reunión contó con la participación de las delegaciones de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay.

La nómina completa de las delegaciones se incluye como Anexo I.

Las palabras de apertura estuvieron a cargo del Director de Planeamiento (SPI-MP) Ministerio de Planeamiento, Jorge Abraháo de Castro, quien dio la bienvenida a las delegaciones y agradeció la presencia de cada uno de ellos.

Posteriormente bajo la coordinación de Chile se procedió a la lectura de la agenda, cuya copia se encuentra en el Anexo II, así como al acta de la VI reunión y se dio tratamiento a los temas de la agenda en el orden siguiente:

### **1.- REVISIÓN DE LOS ANTECEDENTES DEL SUBGRUPO DE TRABAJO DEL CORREDOR BIOCEÁNICO:**

- Respecto del Estudio del BNDES, que fuera presentado en la VI reunión, se destacó su valor referencial no vinculante y la necesidad de actualizar la información allí relevada, entendiéndose que el aumento de los flujos observado en el último tiempo podría haber superado las estimaciones de dicho estudio.

### **2.- INFORME DE LOS PAÍSES SOBRE LOS PROYECTOS INVOLUCRADOS EN EL CORREDOR: PRESENTACIONES DE LAS DELEGACIONES POR PAÍSES**

#### **ARGENTINA**

El representante de Argentina dio a conocer los avances de ejecución de los proyectos del Corredor Bioceánico Ferroviario.

Este corredor discurre en el territorio argentino entre Socompa (Salta) y Barranqueras (Chaco) por completo en trocha métrica. Actualmente se encuentra

operativo en toda su extensión con excepción del tramo Socompa – Viaducto de la Polvorilla, en donde se están iniciando obras de mejoramiento. El plazo de ejecución es de 270 días para el tramo crítico de 27 km.

Por otra parte, está en proceso de renovación completa el tramo entre Joaquín V. González y Barranqueras. El diseño de la infraestructura de vía es para una capacidad portante de 22 toneladas por eje. Ya se encuentra finalizada la obra en distintos tramos por un total de 115km. Están en ejecución 54 km (obra próxima a concluir) y se está iniciando el complemento de los 483km con un plazo de 4 años a través de un financiamiento acordado con la República Popular China. El acuerdo incluye además la incorporación de material rodante con prestaciones acordes a la nueva tipología de vía (20 locomotoras y 1050 vagones). Se adjunta en Anexo la presentación.

Asimismo, se está desarrollando una red de bases logísticas para tráfico de contenedores y la adquisición a Fabricaciones Militares de 300 vagones con capacidad para 3 TEU cada uno. En lo que respecta al Corredor, las ubicaciones proyectadas son: Güemes, Pocitos y Resistencia.

Por último, se está gestionando un financiamiento a través de FONPLATA por USD 60 millones para la rehabilitación de 80 km de vía y 3 importantes obras de arte (Tartagal, Caraparí y Galarza) que implicaría la posibilidad de reconectar la red ferroviaria argentina con Bolivia en Pocitos – Yacuiba.

## **BRASIL**

Brasil hizo una presentación sobre el estado actual de su modelo ferroviario, destacando el nuevo modelo operacional “open access” de separación entre la infraestructura y la operación del transporte, por medio de la creación de dos figuras el Gestor de Infraestructura – GIFs y el Operador Ferroviario Independiente - OFIs. En dicha concepción, inspirada en directivas europeas, se prevé otorgar nuevos tramos a los GIFs responsables de la construcción y mantenimiento. La operación de trenes estará a cargo de OFIs. Con esto se procura maximizar la utilización de la red ferroviaria y eliminar el monopolio de transporte que existe actualmente en el modelo de operación.

Se discutió también la cuestión de las distintas trochas, una vez que los nuevos proyectos brasileños deberán utilizar la trocha de 1,60 m en cuanto a la red de los demás países (incluso la red existente en Brasil) es en gran parte de trocha de 1,00 m. Este aspecto, sin embargo, podrá ser mejor analizado con los demás países en la búsqueda de una solución integral, como por ejemplo la implantación de un tercer riel en una trocha mixta.



## CHILE

En lo que respecta al tramo chileno del Corredor Ferroviario, que conecta la Región y el puerto de Antofagasta y el puerto de Mejillones con la Provincia argentina de Salta, se destacó que la sección Antofagasta – Augusta Victoria es propiedad de la empresa Ferrocarril Antofagasta Bolivia, FCAB (116,5 km) y la sección Augusta Victoria – Socompa, de la empresa FERRONOR S.A. (181,3km). Ambas están íntegramente operativas desde los citados puertos hasta el paso fronterizo de Socompa, en la frontera con Argentina.

Se observa la necesidad de trabajar en el marco jurídico para una efectiva operación multilateral integrada.

## PARAGUAY

En su intervención, la delegación de la República del Paraguay, en referencia a lo expuesto en el Acta de la última reunión del Grupo del Bioceánico Ferroviario, informó que ha avanzado favorablemente, al resaltar que los Estudios de Factibilidad han finalizado satisfactoriamente, incluyendo un diseño básico de ingeniería de su tramo de soberanía en el marco de la iniciativa de integración regional ferroviaria.

La delegación de Paraguay ratificó su compromiso en cuanto a la integración de la región suramericana, y en particular en lo que respecta al proyecto del corredor ferroviario, en consonancia con los estudios técnicos realizados para la factibilidad del sistema ferroviario de cargas entre los puertos de Antofagasta (Chile) y Paranaguá (Brasil), el realizado por el BNDES y el realizado por la KOICA correspondiente al tramo paraguayo.

## URUGUAY

La representación de Uruguay agradece a la Coordinación Nacional de Chile y Presidencia Pro Tempore del COSIPLAN, la conducción de la presente reunión ante la imposibilidad de asistir por parte del Coordinador Nacional, ingeniero Pablo Genta Viceministro de Transporte y Obras Públicas de Uruguay que ejerce la presidencia del grupo de trabajo sobre Integración Ferroviaria.

Por otra parte, la representación de Uruguay se reserva la posibilidad de que la delegación de su país envíe los comentarios que estime pertinentes respecto de los temas tratados en la presente reunión.

## **ESTUDIO BINACIONAL NODO ÑEEMBUCÚ (PARAGUAY) – RIO BERMEJO (ARGENTINA)**

El estudio tiene como objetivo evaluar la factibilidad técnica, económica, financiera, ambiental e institucional de un Programa de Inversiones que permitan desarrollar la conectividad territorial del Nodo Ñeembucú (Py) - Río Bermejo (Ar). Se espera contar como producto del Estudio con el Anteproyecto Técnico, los Pliegos y todos aquellos elementos que permitan realizar el llamado a licitación para la elaboración del Proyecto Ejecutivo y ejecución de las obras identificadas, entre las que se contaría con un puente ferroviario, que permitirá la continuidad del Corredor Bioceánico Ferroviario Antofagasta-Paranaguá.

A la fecha se espera la recepción del Segundo Informe Parcial de la Consultoría, que planteará las alternativas de conectividad, la que será acordada finalmente en el ámbito del Grupo Técnico Mixto Argentina-Paraguay a realizarse en el mes de octubre próximo.

## **PUENTE FERROVIARIO CON PATIO DE CARGAS (CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZU)**

Las delegaciones de Brasil y Paraguay continúan trabajando acerca de la definición del proyecto, necesario para dar continuidad al Corredor Bioceánico.

## **MANIFESTACIÓN DE LA DELEGACIÓN BRASILEIRA SOBRE LA INTEGRACIÓN FERROVIARIA CON PARAGUAY**

1. Reafirma su compromiso con la Integración de Sudamérica.
2. Ratifica su compromiso con el proyecto de integración ferroviaria bioceánico Antofagasta- Paranaguá, incluido en la cartera API de IIRSA/COSIPLAN.
3. Aclara que la intención de adoptar una trocha de 1,60 m en sus nuevas líneas no inviabiliza la integración entre los países, una vez que existen soluciones técnicas para solucionar ese aspecto, como por ejemplo la adopción de un tercer riel.
4. Aclara que está discutiendo con Paraguay el mejor punto de conexión de las respectivas redes ferroviarias.
5. Entiende como importante la continuidad de las discusiones referentes a los aspectos técnico-normativos del proyecto.

### **3.- DEFINICIÓN DE LÍNEAS DE ACCIÓN DE CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO.**

Se acordó adoptar las siguientes acciones:

3.1.- Avanzar en lo referido a los nodos de interconexión del tramo paraguayo con Argentina y con Brasil. Las delegaciones se comprometen a presentar en la próxima reunión el informe de avance respectivo.

3.2.- Paraguay se compromete a presentar un informe respecto de las potencialidades de la futura terminal de transferencia y Puerto Seco de la localidad de Fram.

3.3.- Proponer en la próxima reunión de Coordinadores que se considere este proyecto en los trabajos a ser desarrollados por el Grupo Técnico Ejecutivo de Mecanismos de Financiamiento y Garantía.

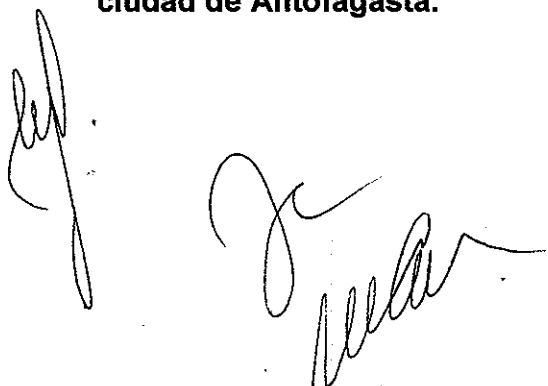
3.4.- Para avanzar en los aspectos de multioperatividad, se planteará en el Foro del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre ATIT, la necesidad de abordarlos en la perspectiva de analizar la actual normativa y definir si se requiere su actualización en función de destrabar los tráficos ferroviarios transfronterizos y promover buenas prácticas.

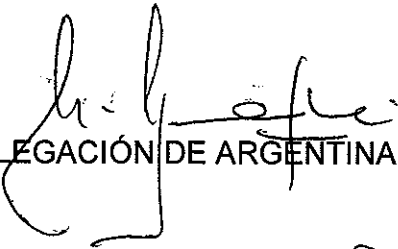
3.5.- Las delegaciones de Argentina y Chile presentarán en la siguiente reunión, los aspectos generales de la experiencia del tráfico bilateral que ha operado, así como sus proyecciones a futuro.

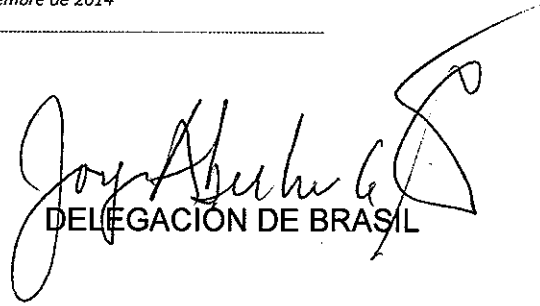
3.6.- La delegación de Brasil se comprometió a presentar en la próxima reunión un análisis del estudio de demanda realizado por el BNDES.

3.7.- La delegación de Paraguay se comprometió a remitir a las delegaciones el estudio de factibilidad del tramo paraguayo realizado por la KOICA.

**4.- La próxima reunión se realizara en el primer trimestre de 2015 en la ciudad de Antofagasta.**



  
DELEGACIÓN DE ARGENTINA

  
DELEGACIÓN DE BRASIL

  
DELEGACIÓN DE CHILE

  
DELEGACIÓN DE PARAGUAY

DELEGACION DE URUGUAY