

I REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO
CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL
BOLIVIA – BRASIL - PERU

Santa Cruz de la Sierra, 11 de junio de 2015

El día 11 de junio de 2015 se realizó en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, la I Reunión del Subgrupo Corredor Ferroviario Bioceánico Central Bolivia – Brasil – Perú del Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR.

Esta reunión contó con la participación de las delegaciones de Argentina y Perú (en calidad de observadores), Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, la Secretaria General de la UNASUR y como invitados a los representantes del CCT.

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

Las palabras de apertura estuvieron a cargo del Viceministro de Telecomunicaciones del Estado Plurinacional de Bolivia, quien dio la bienvenida a las delegaciones resaltando la importancia del evento para el desarrollo de la región y agradeció la presencia de los delegados.

En ausencia de la Presidencia Pro-Témpore uruguaya del COSIPLAN, se dejó a consideración de las delegaciones la elección del moderador de la Reunión. Por unanimidad se eligió al delegado de Bolivia para presidir la reunión.

La Presidencia de la reunión dio la bienvenida a las delegaciones y a los representantes del BID, CAF y FONPLATA.

Se dio tratamiento a los temas de la agenda en el siguiente orden:

1. APERTURA Y APROBACION DE LA AGENDA DE REUNION

La Presidencia procedió a la lectura y revisión de la agenda del grupo de trabajo para aprobación del plenario, cuya copia se encuentra en el Anexo II.

2. PRESENTACION DE OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS

A seguir, la Presidencia cedió la palabra al delegado de la Secretaría General de UNASUR quien transmitió la satisfacción del Secretario General por la creación de este subgrupo de trabajo incorporándose como uno de los proyectos prioritarios de la región del Corredor Ferroviario Bioceánico Central, dinamizando la cartera de proyectos del COSIPLAN, de la misma forma se reafirma el compromiso de apoyo de la Secretaria para coadyuvar con esta iniciativa, poniendo a consideración el apoyo de un consultor para el análisis normativo y coordinación de políticas públicas de transporte ferroviario. Finalmente reafirmó el llamado de la Secretaria General para que este subgrupo de



trabajo, tuviese en cuenta la necesidad de reformular el proyecto presentado al Fondo de Iniciativas Comunes, para un estudio sobre políticas públicas ferroviarias en Sudamérica.

3. PRESENTACION DEL ESTADO DE SITUACION DEL CORREDOR FERROVIARIO BIOCEANICO CENTRAL BOLIVIA – BRASIL - PERU

La delegación de Bolivia a través de la Unidad Técnica de Ferrocarriles del Viceministerio de Transporte realizó la presentación de los siguientes estudios:

a) Presentación del Estudio Estratégico y Corredor Resultante del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Central

Se presentó un resumen de los alcances y resultados del Estudio Estratégico y Corredor Resultante, detallando los objetivos del mismo, haciendo énfasis en los impactos del CFBC en el desarrollo sostenible de su área de influencia directa, propuesta de mecanismos de financiación, la selección del puerto en el pacífico, análisis de riesgos, interoperabilidad y la comparación con el Corredor Norte (Brasil- Perú).

b) Presentación del Estudio Análisis de prospectiva Comercial, Mercado y Alternativas Logísticas.

Se presentó las variables analizadas en el Estudio , asimismo, el estado de situación de la infraestructura ferroviaria, las áreas logísticas (plataformas logísticas y puertos) de la región así como, las características y requerimientos del transporte ferroviario comparadas con otras modalidades de transporte, los niveles de demanda de carga que serán captados por el Corredor Ferroviario Bioceánico Central, considerando la demanda actual y futura, estableciendo un análisis comparativo en diferentes escenarios.

c) Presentación del Estudio de Evaluación Ambiental Estratégica del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Central

Se presentó el Estudio de Evaluación Ambiental Estratégica como una herramienta valiosa que permite internalizar los aspectos ambientales y sociales sensibles en la determinación del trazo del Corredor Ferroviario Bioceánico Central, facilitando su viabilidad tanto desde el punto de vista ambiental como social, proponiendo planes, programas y proyectos de forma consensuada con los actores involucrados directa e indirectamente.

d) Presentación del Estudio Complementario de Alternativas de Trazo, Trazado y Alineamiento Definitivo. Estudio de Diseño Básico Preliminar del CBFC y Costos de Construcción y Operación del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Central



Se presentó los avances del Estudio de Diseño Básico Preliminar de Ingeniería del CFBC, haciendo énfasis en el alineamiento definitivo, características técnicas, implementación de infraestructura (obras de arte) e instalaciones ferroviarias, evaluación de impactos ambientales y sociales directos, análisis de explotación y operación, y resultados preliminares de la evaluación financiera del CFBC.

4. IDENTIFICACION DE TEMAS DE CONVERGENCIA REGIONAL PARA LA EJECUCION DEL CORREDOR FERROVIARIO BIOCEANICO CENTRAL

Se presentaron los siguientes puntos como base para la discusión y comentarios entre los países involucrados (Bolivia, Brasil y Perú).

- Planificación Nacional sobre infraestructura (ferroviaria, portuaria)
- Mercados/ tipo de productos (proyección de mercados)
- Interoperabilidad Regional (normativa)
- Administración Regional (coordinación multilateral: financiamiento, forma de participación, gestión de riesgos).

La delegación de Brasil resaltó el grado de avance que tiene el proyecto del Corredor Ferroviario Bioceánico Central, y que el mismo tiene datos realistas demostrando la seriedad de los estudios. De la misma manera mencionó que en territorio brasileño el tramo del corredor ya está listo para su operación.

La delegación de Perú felicitó a los miembros del equipo de la delegación boliviana, y resaltó que los estudios presentados fueron claros y precisos. De la misma manera transmitirá la información recibida a las autoridades correspondientes de su país.

La delegación de Bolivia solicitó que los delegados se expresen sobre las políticas públicas de sus países y si estas coinciden con el proyecto planteado por Bolivia.

La delegación brasileña indicó que el proyecto ferroviario propuesto por Bolivia responde a dos pilares de la política de transporte del Brasil. La propuesta de la ferrovía es bienvenida.

La delegación de Perú indicó que transmitirá los puntos de discusión anteriormente señalados al Ministerio de Transporte de su país, y que a la mayor brevedad posible harán llegar sus comentarios respectivos.

La delegación de Bolivia planteó la necesidad de conformar un equipo que dé continuidad a las acciones necesarias para la concreción del proyecto, y solicitó contar con una contraparte brasileña, ya que con Perú ya se tiene constituido el equipo técnico.

Las delegaciones del subgrupo expresaron su voluntad e interés para seguir trabajando la implementación del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Central aceptando el plan de trabajo que se menciona líneas abajo.



Asimismo, los representantes de los organismos multilaterales en el CCT, manifestaron su apoyo y su predisposición a colaborar con los países en la concreción del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Central.

El representante de la Secretaria General de la UNASUR, recomendó utilizar mecanismos de coordinación desde un inicio del proyecto.

5. PLAN DE TRABAJO DEL CORREDOR FERROVIARIO BIOCEANICO CENTRAL Y LOS PASOS FUTUROS

La Presidencia de la reunión invitó a las delegaciones involucradas en el proyecto CFBC a reunirse como grupo de trabajo complementario para conversar sobre el plan de trabajo a seguir. Como resultado de estas consultas, se acordó adoptar las siguientes acciones:

5.1 La delegación de Bolivia enviará a la delegación de Brasil y Perú los respectivos estudios concluidos vía canales oficiales para sus comentarios y complementaciones para la próxima reunión.

5.2 La delegación de Perú se compromete a emitir su opinión sobre los puntos de discusión planteados en el subgrupo de trabajo.

5.3 Las delegaciones de Bolivia y Brasil designaron como puntos focales a Andy Rocabado y Rodolfo Osorio de Oliveira respectivamente y la delegación de Perú hará conocer a su punto focal a la brevedad posible.


5.4 Las delegaciones del subgrupo acordaron realizar una videoconferencia en el mes de Julio en fecha a acordar entre los puntos focales, para anticipar trabajos previos a la reunión presencial.

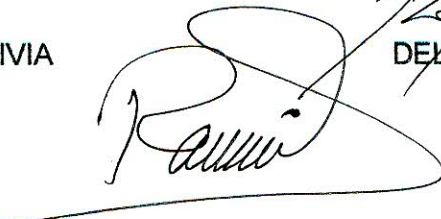
5.5 Las delegaciones acordaron realizar la II Reunión del Subgrupo Ferroviario Bioceánico Central Bolivia – Brasil - Perú en el mes de Agosto en fecha a definir.

6. Las presentaciones realizadas en la reunión se incluyen en el ANEXO III.

Por la delegación de:


DELEGACION DE BOLIVIA


DELEGACION BRASIL


DELEGACION DE PERU

ANEXO I

LISTA DE LAS DELEGACIONES

**I REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO
CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL
BOLIVIA – BRASIL - PERU
Santa Cruz de la Sierra, 11 de junio de 2015**

ARGENTINA

Zalfa Hurtado Cassab
Área Consular
Consulado argentino en Santa Cruz

BOLIVIA

Marco Antonio Vásquez Quiroga
Viceministro de Telecomunicaciones
Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

Gustavo Pozo Vargas
Director General de Telecomunicaciones
Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

Eddy Palacios Villarroel
Jefe de la unidad de Servicio a Operadores
Viceministerio de Transporte
Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

Boris Hernani
Especialista en Operaciones Ferroviarias
Viceministerio de Transporte
Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

Leticia Flores
Especialista en proyecciones financieras
Viceministerio de Transporte
Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

Daniel Espinoza
Responsable Técnico del CFBC
Viceministerio de Transporte
Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

BRASIL

Francisco Luiz Baptista Da Costa
Director de Planejamento
Ministerio de Transportes- Brasil

Rodolfo Osorio De Oliveira
Director de Planejamento
Ministerio de Planejamento- Brasil

CHILE

Claudio Gonzales Carrasco
Director de Relaciones Internacionales
Chile

Juan Carlos Barrientos Bordoli
Consul General de Chile
Ministerio de RR.E.E

Francisco Cerugico
Jefe de Operaciones Internacionales
Feronor S.A- Chile

Fernando Velasco
Consejero
Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile

Carolina Cortez
Geógrafo
Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile - DIFROL

Paula Bravo
Cientista Político
Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile - DIFROL

PARAGUAY

Juan Enrique Segales Romero
Asesor Técnico Ferrovías e Hidrovia
Viceministerio de Transportes

Luis María Pereira Sánchez
Coordinador Nacional de Cosiplan
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones- Paraguay

PERU

Egorov Ramirez Hinojosa
Consul General del Peru en Santa Cruz

BID

Patricio Mansilla Caro
Especialista de Transporte

Rodrigo Castro
Analista de Operaciones

CAF

Rolando Terrazas Salinas
Asesor Senior

FONPLATA

Pedro Sosa Pinilla
Asesor Presidencial Ejecutivo

Secretaria General de UNASUR

Juan Salazar
Asesor de la Secretaria General

ANEXO II

AGENDA DE TRABAJO

**I REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO
CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL
BOLIVIA – BRASIL - PERU**

Santa Cruz de la Sierra, 11 de junio de 2015

GRUPO DE TRABAJO SOBRE INTEGRACIÓN FERROVIARIA

I REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL BRASIL - BOLIVIA - PERÚ

**Santa Cruz -Bolivia, 11 de junio de 2015
Hotel Cortez**

ANTECEDENTES

En la XI Reunión del Comité Coordinador del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) que tuvo lugar en la ciudad de Montevideo el 17 de abril 2015, se aprobó crear en el marco del Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria Suramericana, el Subgrupo de Trabajo Corredor Bioceánico Central Brasil-Bolivia-Perú y se acordó que los tres países involucrados en dicho corredor conjuntamente con Uruguay, realizaran una reunión específica en el marco del referido Grupo de Trabajo, sin excluir la participación de los demás países, como observadores. Asimismo se estableció que dicha reunión se llevaría a cabo el 11 de mayo de 2015, en la ciudad de Santa Cruz y su convocatoria estaría a cargo de Uruguay como Presidente Pro Témpore.

PARTICIPANTES

Se prevé la participación de los Coordinadores Nacionales y funcionarios nacionales vinculados a temas de planificación y transporte ferroviario de Brasil, Bolivia, Perú y Uruguay, así como de otros países miembros de UNASUR que deseen asistir.

AGENDA PRELIMINAR

08:30 - 09:15	REGISTRO DE PARTICIPANTES
09:15 - 09:25	PALABRAS DE BIENVENIDA Milton Claros Hinojosa, Ministro de Obras Públicas Servicios y Vivienda de Bolivia
09:25 – 09:35	APERTURA Y APROBACIÓN DE LA AGENDA DE LA REUNIÓN Presidencia Pro Témpore COSIPLAN Uruguay Intervenciones de los países
09:35 - 09:55	PRESENTACIÓN DE OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS Coordinación Nacional de Bolivia y Presidencia Pro Témpore COSIPLAN Uruguay

09:55 - 10:30

PRESENTACIÓN DEL ESTADO DE SITUACIÓN DEL CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL BRASIL-BOLIVIA-PERÚ

A cargo de la Unidad técnica de Ferrocarriles de Bolivia.

- Informe de acciones realizadas por el Gobierno Boliviano
- Presentación del “Estudio Estratégico y Corredor Resultante” del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Central Brasil - Bolivia – Perú, en elaboración por el Gobierno Boliviano
- Presentación del estudio “Análisis de Prospectiva Comercial, Mercado y Alternativas Logísticas” del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Central Brasil - Bolivia – Perú, en elaboración por el Gobierno Boliviano

10:30 – 10:45

CAFÉ

10:45 - 11:35

PRESENTACIÓN DE LOS AVANCES DEL CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL BRASIL-BOLIVIA-PERÚ-CFBC-B-B-P

A cargo de la Unidad técnica de Ferrocarriles de Bolivia

- Presentación del estudio “Evaluación Ambiental Estratégica” del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Central Brasil - Bolivia – Perú, en elaboración por el Gobierno Boliviano
- Presentación del “Estudio Complementario de Alternativas de Trazo, Trazado y Alineamiento Definitivo. Estudio de Diseño Básico Preliminar del CFBC y Costos de Construcción y Operación” del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Central Brasil - Bolivia – Perú, en elaboración por el Gobierno Boliviano

11:35 – 12:30

IDENTIFICACIÓN DE TEMAS DE CONVERGENCIA REGIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL CFBC

A cargo de la Unidad técnica de Ferrocarriles de Bolivia.

- Presentación de retos de la integración regional ferroviaria en el marco de los planes nacionales de cada país, relacionados con los siguientes temas de forma orientativa y no limitativa:
 - Corredores ferroviarios y/o plataformas logísticas que se Complementan considerando la demanda actual o proyectada, haciendo foco en los puntos de interconexión con otros países
 - Interoperabilidad y Políticas ferroviarias.

- Identificación de puntos críticos de los aspectos regulatorios vinculados al transporte ferroviario

Intervenciones de los países

12:30 – 15:00 **ALMUERZO OFRECIDO POR EL GOBIERNO BOLIVIANO**

Invitadas todas las delegaciones asistentes

15:00 – 16:00 **CONFORMACIÓN DE MESAS DE TRABAJO PARA EL ANÁLISIS DE TEMAS DE CONVERGENCIA REGIONAL**

- Presentación de los resultados de las mesas de trabajo (puntos focales de cada país)

Intervenciones de los países

16:00 – 16:20 **CAFÉ**

16:20 – 16:50 **PLAN DE TRABAJO DEL CFBC**

- Presentación y aprobación del Plan de Trabajo del Sub Grupo de Trabajo Corredor Ferroviario Bioceánico Central Brasil – Bolivia - Perú
- Calendario de Actividades del Sub Grupo de Trabajo Corredor Ferroviario Bioceánico Central Brasil – Bolivia – Perú

Intervenciones de los países

16:50 – 17:10 **PRESENTACION PARA CONSIDERACIÓN DEL ACTA DE LA REUNIÓN**

Presidencia Pro Témpore COSIPLAN Uruguay

Intervenciones de los países

17:10 – 17:25 **CIERRE DE LA REUNIÓN**

Palabras de cierre del Viceministro de Transportes de Bolivia

Palabras de cierre del Coordinador Nacional de Bolivia y Presidencia Pro Témpore COSIPLAN Uruguay

ANEXO III

PRESENTACIONES

**I REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO
CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL
BOLIVIA – BRASIL - PERU**

Santa Cruz de la Sierra, 11 de junio de 2015



1. OBJETIVO DEL PROYECTO CFBC

- 1. El VMT es ejecutor del Componente I Estudios Ferroviarios, del
 - “Programa de Pre inversión en Proyectos Estratégicos de Transporte” del Contrato de Préstamo N° 2498/BL-BO entre el Estado Plurinacional de Bolivia y el BID suscrito el 26 de marzo de 2011.
- 2. El objetivo de este Programa de Preinversión es:
 - Determinar la viabilidad de la interconexión ferroviaria y el Corredor Ferroviario Bioceánico Central-CFBC, mediante el desarrollo de los estudios técnicos económicos, financieros y socio ambientales que contribuyan a su construcción.

2

2. CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (CFBC)

4 Estudios ferroviarios estratégicos CFBC (Complementarios e interrelacionados entre sí)

- 1. Estudio complementario de alternativas de trazo, trazado y alineamiento definitivo. Diseño básico preliminar del CFBC costos de construcción y operación.
- 2. Estudio Estratégico y corredor resultante.
- 3. Estudio de prospección comercial, análisis de mercados y análisis de alternativas logísticas.
- 4. Estudio de Evaluación Ambiental Estratégica.

3



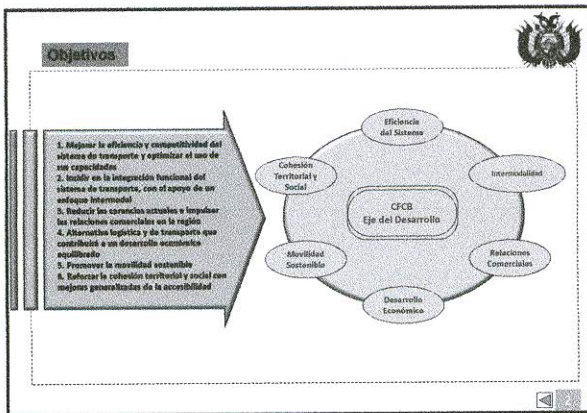
GENERALIDADES DEL - CFBC

El CFBC implica una ambiciosa estrategia regional de posicionamiento comercial y logístico.

Su consolidación y utilidad está relacionada con la intensificación de los intercambios comerciales.

Su justificación se refuerza por su capacidad para generar un espacio integrador, a escala interna y regional, mediante la convergencia de los mecanismos de gestión y la concertación interinstitucional.

Las decisiones estratégicas que conlleva el desarrollo del corredor ferroviario exigen la articulación de procesos de análisis, debate y jerarquización de los hitos claves del proyecto que permitan determinar las prioridades a acometer en cada momento para maximizar los beneficios y minimizar sus riesgos.



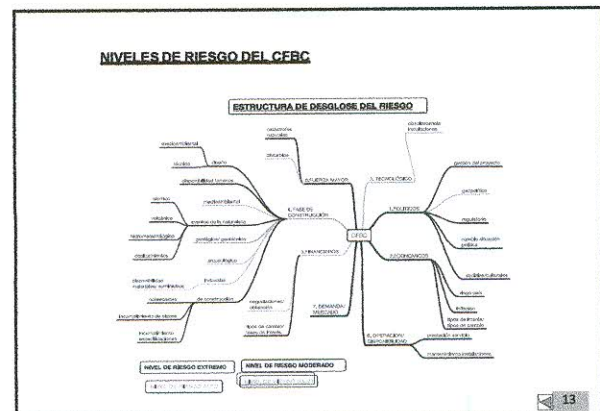
IMPACTOS DEL CFBC EN EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE SU ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA

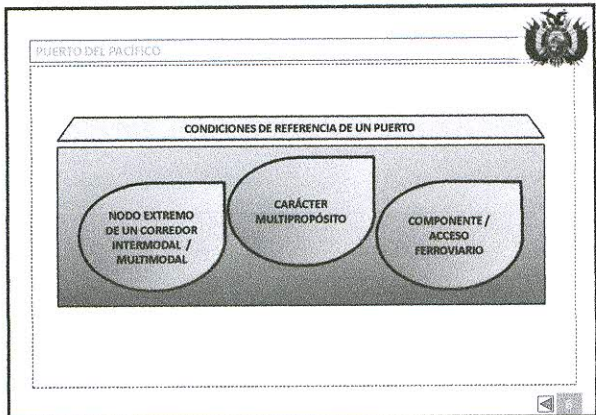
- REDUCCIÓN DE LA POBREZA Y EXCLUSIÓN SOCIAL**
 - Generación de empleo digno-permanente
 - Incremento de los ingresos de las familias
 - Reducción de las brechas de inequidad existentes
 - Acceso a servicios básicos de calidad
 - Conexión de las áreas rurales con las urbanas
- CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO ECONÓMICO**
 - Incremento de la competitividad
 - Reducción de los costes de producción
 - Generación de economías de escala y de aglomeración
 - Expansión de la actividad comercial, la inversión privada y la acumulación de capital
 - Acceso a los mercados nacionales e internacionales
 - Acceso a poblaciones y comunidades con potencial turístico
- SOSTENIBILIDAD DEL MEDIO AMBIENTE**
 - Reducción de las externalidades negativas que tienen efectos adversos sobre el entorno

ESTRATEGIA DE FINANCIAMIENTO Y GARANTÍAS

Mecanismos de Financiación

- ♦ Se analizan tres escenarios en función de la asignación prioritaria de riesgos al sector público o al sector privado:
- ♦ **Público:** Financiación y gestión pública. El Estado gestiona la contratación y supervisa la ejecución de la infraestructura ferroviaria del CFBC (Proyecto y contratos de obra) **RIESGO PÚBLICO.**
- ♦ **Privado:** Financiación y gestión privada. El Estado, convoca un concurso internacional para Concesión a Riesgo y Venta del concesionario del Proyecto y, ejecución y explotación de la infraestructura ferroviaria del CFBC. **RIESGO PRIVADO.**
- ♦ **Mixto:** Financiación y gestión con participación pública y privada. Sociedad de Economía Mixta participación privada en el capital/o alternativamente mediante fórmulas de colaboración Público-Privado (PPP). **RIESGO COMPARTIDO.**





PUERTO DEL PACÍFICO

CRITERIOS BÁSICOS DE EMPLAZAMIENTO Y DISEÑO

- El puerto y el ferrocarril constituyen elementos inseparables de la actuación
- El ámbito geográfico de las instalaciones portuarias tendrá las condiciones necesarias de amplitud y de calidad para satisfacer las necesidades previstas
- El puerto deberá tener un carácter multifuncional a los diversos tipos de mercancías y sistemas de transporte
- El emplazamiento y diseño del puerto debe contemplar la posibilidad de expansión y actualización de sus superficies, infraestructuras e instalaciones para adaptarse a escenarios de crecimiento de su actividad en un horizonte dilatado de tiempo
- La concepción del puerto debe considerar escenarios de actividad no exclusivamente limitados a su función de nodo extremo del Corredor sino de núcleo logístico internacional (puerto hub) o regional (cabotaje)

PUERTO DEL PACÍFICO

SELECCIÓN DEL EMPLAZAMIENTO

- Disponer de áreas terrestres de calidad y de superficie suficiente para el establecimiento de las zonas de recepción y descarga, almacenamiento, carga y despacho, actividades industriales, comerciales y logísticas.
- Optimizar la conectividad de la red ferroviaria con el puerto.
- Garantizar la factibilidad, de áreas portuarias marinas de accesibilidad marítima segura y alto grado de operatividad.
- Asegurar la posibilidad de ampliación de las instalaciones terrestres y marinas del puerto para adaptarse a los escenarios futuros.
- Minimizar los riesgos operativos y de seguridad estructural derivados de episodios sísmicos.
- Minimizar los impactos ambientales Derivados de la existencia de las infraestructuras portuarias y de la actividad del puerto (estabilidad de las playas, calidad de las aguas, emisiones a la atmósfera, calidad social, etc.).

CONDICIONES NATURALES DE LA COSTA MERIDIONAL DEL PERU

- Calados naturales
- Abrigo natural
- Accesibilidad marítima
- Conectividad carretera
- Conectividad ferroviaria
- Disponibilidad marina
- Disponibilidad terrestre
- Riesgo sísmico
- Riesgo aterramientos
- Interferencia urbana
- Interferencia ambiental
- Impacto medio marino
- Impacto medio terrestre
- Impacto social
- Costes de construcción
- Costes mantenimiento

PUERTO DEL PACÍFICO

MATRIZ DE EVALUACIÓN COMPARATIVA DE ALTERNATIVAS

FACTORES	P. GRAU	ILO	MOLLENDO	MATARANI	LOMAS	ABERTO
Calados naturales	1-3	4	3	2	3	2
Abrigo natural	2	3	1	3	1	2
Accesibilidad marítima	5	4	3	4	3	2
Conectividad carretera	2	3	3	3	3	2-4
Conectividad ferroviaria	2	4	3	4	2	2-4
Disponibilidad marina	3	4	3	1	1 (*)	4
Disponibilidad terrestre	1	4	3	3	2	4
Riesgo sísmico	1	1	1	1	1	1
Riesgo aterramientos	3	4	4	4	2	2
Interferencia urbana	3	4	3	3	1	4
Interferencia ambiental	3	4	3	4	1 (*)	2
Impacto medio marino	2	3	2	3	1 (*)	3
Impacto medio terrestre	3	3	2	3	2	4
Impacto social	2	4	2	3	2	3
Costes de construcción	2	3	2	2	3	4
Costes mantenimiento	2	3	3	3	2	2
TOTAL	82-98	134	99	108	73	92-106

(*) Factor que puede ser excluyente en el caso

LIMITACIONES DE LA SITUACIÓN ACTUAL: PUERTO DE ILO

- El terminal se encuentra dentro del casco urbano de la ciudad
- El transporte de carga, entrante o saliente, es bastante limitado y complicado
- La antigüedad de este terminal (construido entre los años 1968 y 1970) resistencia teórica de 3 toneladas por metro cuadrado.

PUERTO DEL PACÍFICO: ILO

TERMINAL PORTUARIA DE CFBC
(Fase 1)

INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	
FASE 1	24.500.000
FASE 2	177.000.000

INTEROPERABILIDAD

NECESIDADES DESTACADAS

- Establecer una distinción entre el **Administrador de la Infraestructura Ferroviaria**, encargado, entre otras, de construir y mantener la red y todas sus infraestructuras e instalaciones, asignar la capacidad de la red y los **Operadores Ferroviarios**, encargados de prestar el servicio de transporte.
- Para garantizar la transparencia de la gestión, es necesario que haya **reguladores y otros organismos independientes**, encargados de asegurar el cumplimiento de las normas de seguridad por parte del material rodante, como de atribuir, de forma no discriminatoria, los surcos para prestar los servicios de transporte (asignación de capacidad).
- Cumplir con la **Ley General de Transporte - Ley 165** (16 de agosto de 2011) "...las especificaciones de interoperabilidad con las redes departamentales y municipales, las cuales serán de cumplimiento obligatorio para todo aquel que pretenda prestar servicio público ferroviario en estas líneas" (artículo 264).

INTEROPERABILIDAD

INTEROPERABILIDAD EN EL CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL

La interoperabilidad ferroviaria en el área de influencia del CFBC debe ser y será:

- Un proceso **GRADUAL** tanto en el **espacio** como en el **tiempo**.
- Un proceso **CONTINUO** y **GLOBAL** dados los factores que intervienen y que no facilitan, por su complejidad, una solución única ni definitiva, sino que se deben programar y evaluar avances, que conduzcan a la mejora de la situación y tengan como objetivo final la plena interoperabilidad del sistema ferroviario en el CFBC.

El tiempo que requiere el desarrollo del CFBC en territorio boliviano (estudios, proyectos, licitación, adjudicación, construcción y puesta en servicio de la parte del CFBC) puede aprovecharse por el Gobierno de Bolivia para plantear, iniciar y desarrollar las negociaciones con los gobiernos brasileño y peruano, estableciéndose los acuerdos necesarios en las distintas áreas bajo un ambiente de desarrollo de la Interoperabilidad progresivo.

Los acuerdos gubernamentales deberán analizar los "cuellos de botella" o "puntos de estrangulamiento" en el CFBC y establecer así las **Comisiones Multilaterales** necesarias para abordar todos los aspectos del problema, proponer soluciones y evaluar las necesidades de inversión y las ventajas a conseguir.

INTEROPERABILIDAD

LÍNEAS DE ACCIÓN

- Crear un ambiente colaborativo internacional para conseguir un **sistema ferroviario eficiente** y de largo alcance.
- Contemplar **soluciones compatibles** con la realidad ferroviaria de los países limítrofes, de manera que el ámbito de operación pueda extenderse y sea capaz de orientar políticas de transporte de incidencia.
- Elaborar las **normas homogéneas** de seguridad en la circulación, normas de atribución de surcos y especificaciones técnicas que aseguren la interoperabilidad.
- Implementar **tarifas transparentes** y condiciones de formación y habilitación compatibles.
- Integración de cuestiones medioambientales y de **desarrollo sostenible** en las políticas de transportes para reducir el efecto de los transportes sobre el medio ambiente.

MODELO FERROVIARIO

ENCAJE DE LA ORGANIZACIÓN GENERAL

SECTOR FERROVIARIO BOLIVIANO

MINISTERIO DE OBRAS Y PÚBLICA Y MEDIO AMBIENTE

- Comisión de Política y Planificación
- Comisión de Estudios y Administración
- Comisión de Regulación y Control
- Asesoría de Inversión y Finanzas
- Comisión de Operación y Mantenimiento

SEMP: Política y Coordinación, Organización y Supervisión, Gestión de Recursos, Control y Comunicación

ADQUISICIÓN DE CAPACIDAD PRESTACIÓN DE SERVICIO

OPERACIONES

EMERGENCIAS Y SEGURIDAD OPERATIVA

TABLA FERROVIARIA Y CANALES FERROVIARIOS

COMITÉ DE REGULACIÓN FERROVIARIO

Comisión de Estudios y Planificación, Comisión de Operación y Mantenimiento

GESTIÓN DEL CFBC

EMPRESA BOLIVIANA DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA (EBIF)

U.N. CORPORATIVA

- Económico-Financiero
- Jurídico
- Coordinación y Operativo

U.N. RED ORIENTAL

U.N. RED ANDINA

U.N. DEL CORREDOR CFBC

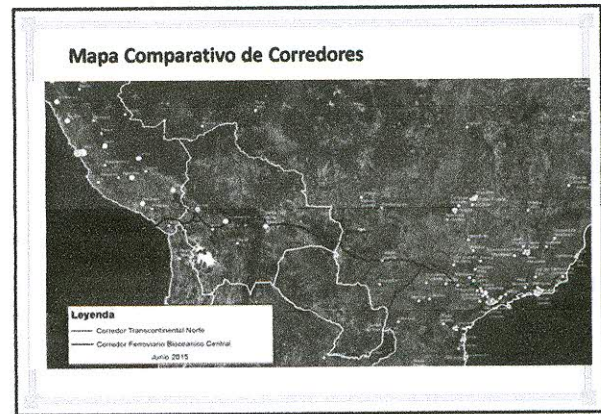
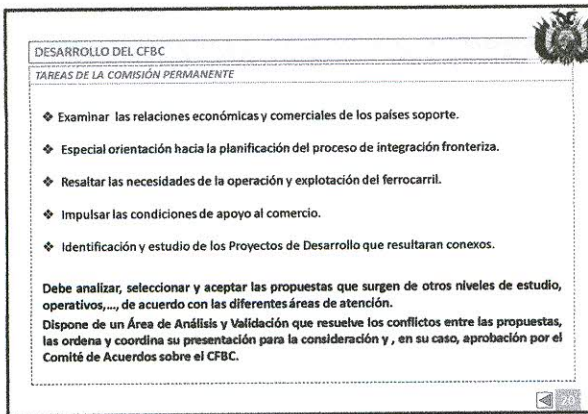
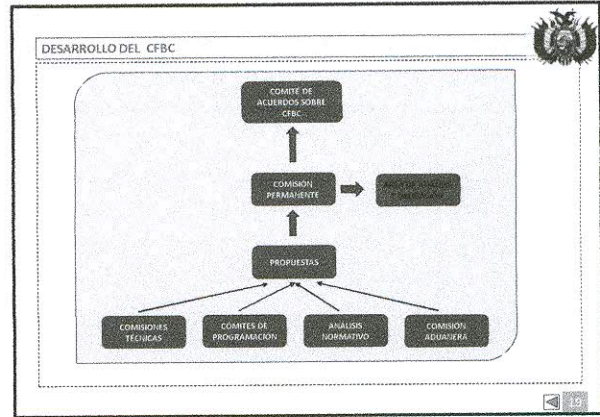
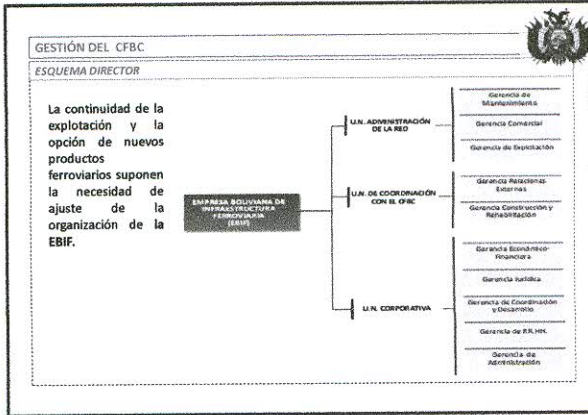
ASOCIACIÓN Y ACUERDO CON CONCESIONARIOS

Infraestructuras, Otros Activos, Personal

ACUERDOS (Bilateralmente)

Construcción nuevos tramos, Rehabilitación, Interoperabilidad

ASIGNACIÓN DE CAPACIDAD FERROVIARIA



Cuadro Comparativo Corredores Sud América

CORREDOR	Tecnica	PUNTOS INTERCONTINENTALES	Longitud del proyecto (km)	Inversión (Millones USD)	Indicador de Costo (Millones USD / km)	Ejecución (años)	Tarifa Transporte (USD / m ³)	Costo (USD / m ³)	Velocidad (km / hr)	Tiempo de recorrido (días)	
Corredor Ferrocarril Boliviano Central	2000	2000	3.750,0	2.200,0	7.500,0	3,4	5,0	40,0	150,0	70,0	2,2
Corredor Ruta Marítima	303	303	4.400,0	4.544,0	20.000,0	4,4	10,0	13,0	211,2	30,0	2,6

