



# I Reunión del Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria

Algunos elementos del informe “Más y mejores trenes - Cambiando la matriz de transporte de América Latina y el Caribe”  
BID - Jorge Kohon ((IDB TN 303)

Santiago de Chile, 26 de septiembre de 2013





# Los tres negocios del transporte ferroviario

- Carga
- Pasajeros urbanos y suburbanos
- Pasajeros de larga distancia

	América del Sur y México	Participación	Total mundial	Participación
Carga (millones t-km)	365.722	93,2%	8.854.153	78,0%
Pasajeros urbanos y suburbanos (millones de pax-km)	25.205	6,4%	2.495.162	22,0%
Pasajeros larga distancia (millones de pax-km)	1.499	0,4%		
Total UT (millones t-km+pax-km)	392.426	100,0%	11.349.315	100,0%



# Hacia una estrategia de mediano y largo plazo

- El transporte de cargas continuará siendo la actividad ferroviaria más relevante de la región.
- El transporte de pasajeros puede tener un rol relevante en la movilización de personas en las grandes áreas metropolitanas
- Las densidades poblacionales de los países de la región son varias veces inferiores a las europeas y hacen que sean muy limitadas las posibilidades para el transporte ferroviario de pasajeros de larga distancia



# Evolución del transporte ferroviario de cargas en la región

	1999		2008		Dmedia	Variación t-km
	t	t-km	t	t-km		
	(en miles)	(en millones)	(en miles)	(en millones)		
Argentina	17.488	9.102	23.619	12.025	509	32%
Bolivia	1.572	829	1.831	1.021	558	23%
Brasil	305.100	162.300	459.700	267.700	582	65%
Chile	4.810	1.032	10.804	1.967	182	91%
Colombia	5.869	1.434	25.537	4.869	191	240%
Perú	1.963	546	3.179	659	207	21%
Uruguay	1.321	239	1.393	304	218	27%
Venezuela	645	76	42	7	167	-91%
Total	338.768	175.558	526.105	288.552	548	64%
Variación media anual			5,0%	5,7%		



# El aumento del transporte ferroviario de cargas requiere:

- Mejorar las infraestructuras existentes y desarrollar nuevas (incluyendo terminales de transferencia)
- Captar componentes de cargas masivas aun no atendidos.
- Aumentar la participación del ferrocarril en el transporte de carga general.
- Aumentar la participación del transporte internacional por ferrocarril en la región.



## Para lograrlo es necesario:

- Desarrollar alternativas multimodales con logísticas más sofisticadas.
- Beneficiar el empleo del contenedor.
- Favorecer la redefinición de los sistemas de distribución de las empresas.
- Desarrollar, dentro de las empresas ferroviarias, el expertise necesario para favorecer estas modificaciones.

**Lograr la intermodalidad es un desafío que requiere del apoyo de las agendas públicas**



# Planificación de una nueva vinculación ferroviaria internacional

- Estimación realista de la demanda a mediano y largo plazo
- Opciones posibles de trazado
- Definición del modelo operativo a implementar
- Definición técnica y costos de las inversiones en vías, señalamiento y comunicaciones
- Definición técnica y costos de las inversiones adicionales



# Planificación de una nueva vinculación ferroviaria internacional

- Definición técnica, dimensionamiento y costos de material rodante
- Costos de operación ferroviaria
- Proyecciones financieras
- Fuentes de financiamiento de los distintos componentes del corredor
- Evaluación económico-social
- Evaluación de impacto ambiental





# Planificación de una nueva vinculación ferroviaria internacional

- Estimación de los cambios en la matriz de transporte
- Análisis de las asimetrías en la distribución de riesgos
- Arreglo institucional
- Acuerdos comerciales bilaterales y multilaterales
- Acuerdos operativos y comerciales entre ferrocarriles
- Aspectos regulatorios