



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