UNASUR
COSIPLAN

I Reunión del Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria

Corredor Bioceánico Ferroviario avance y proyección

Santiago de Chile, 26 de septiembre de 2013

Antecedentes

- Formación de un Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria Bioceánica en base a:
  - entendimiento entre Brasil y Chile sobre integración física (Reunión Bilateral de Interconexión – Santiago, 25.06.07) y el Diálogo entre Brasil y Argentina bajo el Mecanismo de Integración y Coordinación Bilateral Brasil - Argentina

Antecedentes

- 29.04.08: I Reunión del GT- consenso entre Brasil, Argentina, Chile y Paraguay sobre importancia del emprendimiento
- 29.07.09: IV Reunión del GT, en base a la propuesta de Paraguay se define la longitud completa del Corredor en los 4 países
- Julio 2009: BNDES contrata consorcio de empresas para realizar Estudio de factibilidad sobre el Corredor Ferroviario Bioceánico

Antecedentes

- 29.07.10: V Reunión del GT en la cual se presentan los resultados preliminares
- 04.08.11: VI Reunión del GT, se presentan las principales conclusiones del Estudio de Factibilidad a los 4 países
- 30.11.11: reconociendo los avances realizados por el GT, las Ministras y los Ministros del COSIPLAN acuerdan crear un Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria Suramericana

Estudios técnicos referentes al eje de Capricornio

http://www.bndes.gov.br/arqs/corredor_bioceanico/RelatorioBioceanico_ES_Web.pdf

Objetivo del estudio:

- Evaluar viabilidad y obstáculos técnicos, económico-financieros, jurídicos y socio-ambientales, para el establecimiento de un corredor logístico entre los océanos Atlántico y Pacífico.
- Realizar un análisis preliminar de alternativas de transporte multimodal con énfasis en el modo ferroviario, entre puertos del sur-sureste de Brasil y puertos de Chile.

Metodología del Estudio

A partir del análisis de documentos y discusiones multilaterales, se desarrolla el estudio en tres etapas

- ETAPA 1: Escenarios macroeconómicos y caracterización de Corredores

  – Análisis preliminar de las principales alternativas de transporte multimodal entre los puertos sur/sureste de Brasil y puertos de Chile, evaluándose su demanda potencial y características físicas.

Metodología del Estudio

- Escenarios de crecimiento y desarrollo macroeconómicos con base en tres horizontes: 2015 – 2030 – 2045 y en tres escenarios distintos: tendencial, optimista y pesimista.

Metodología del Estudio

- ETAPA 2: Estudios Técnicos para el Eje de Capricornio

  - Demanda y oferta de infraestructura (red de transporte multimodal), para el área de influencia del Eje (rutas ferroviarias, conexiones, tramos alimentadores y terminales)
  - Propuesta de trazado y operación ferroviaria para la ruta escogida (Paranaguá-Paraguay-Antofagasta)
  - Estudios ambientales
  - Estimación de costos (estudios operativos-trazado para los nuevos tramos-costos operativos-tarifas)
  - Diagnóstico y recomendaciones jurídicas e institucionales
  - Evaluación económica, financiera y de impacto socio-económico
  - Taller de divulgación del material

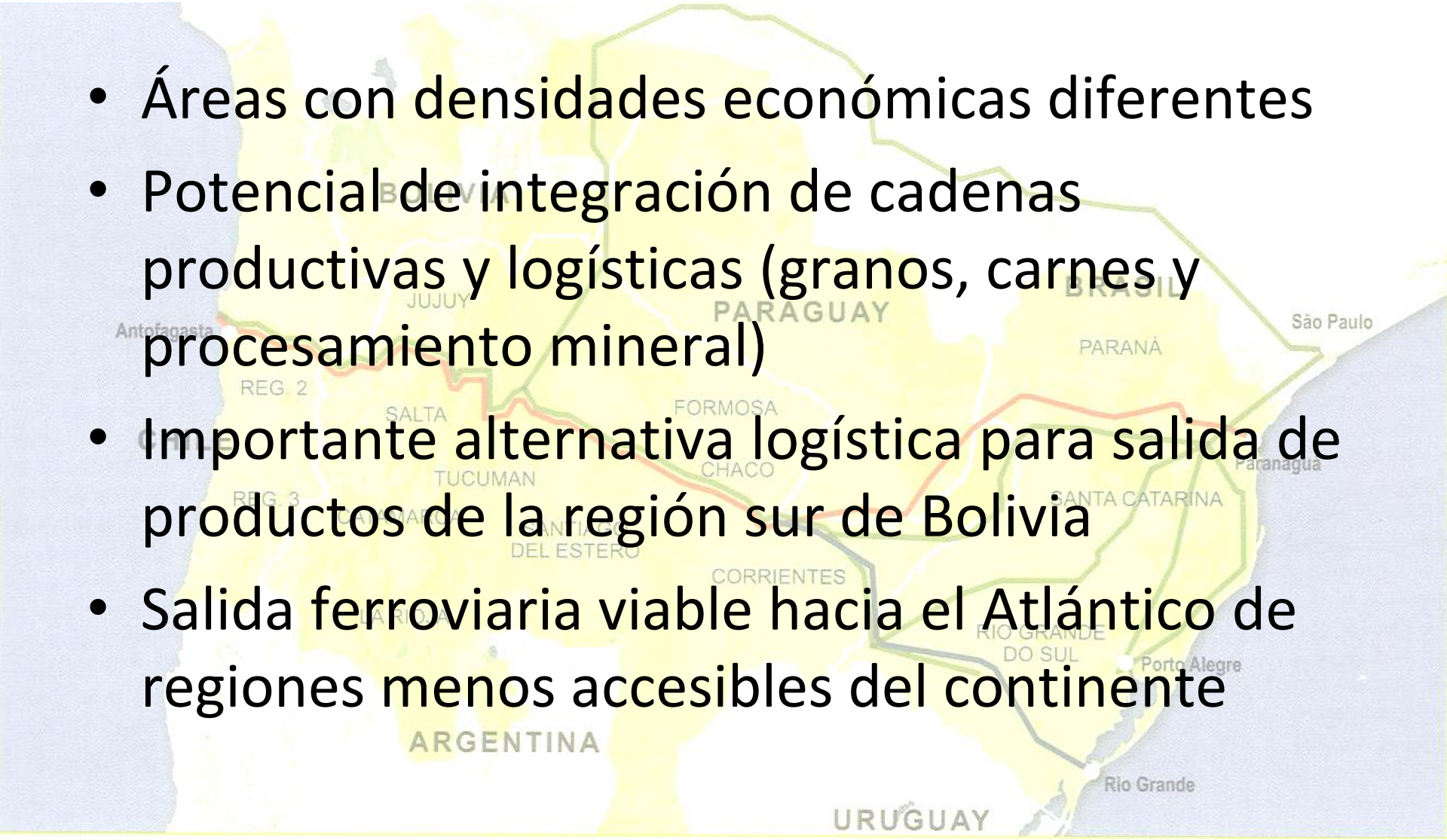
Metodología del Estudio

- ETAPA 3: Consolidación de los Estudios
  - Informe consolidado

Características del Eje de Capricornio

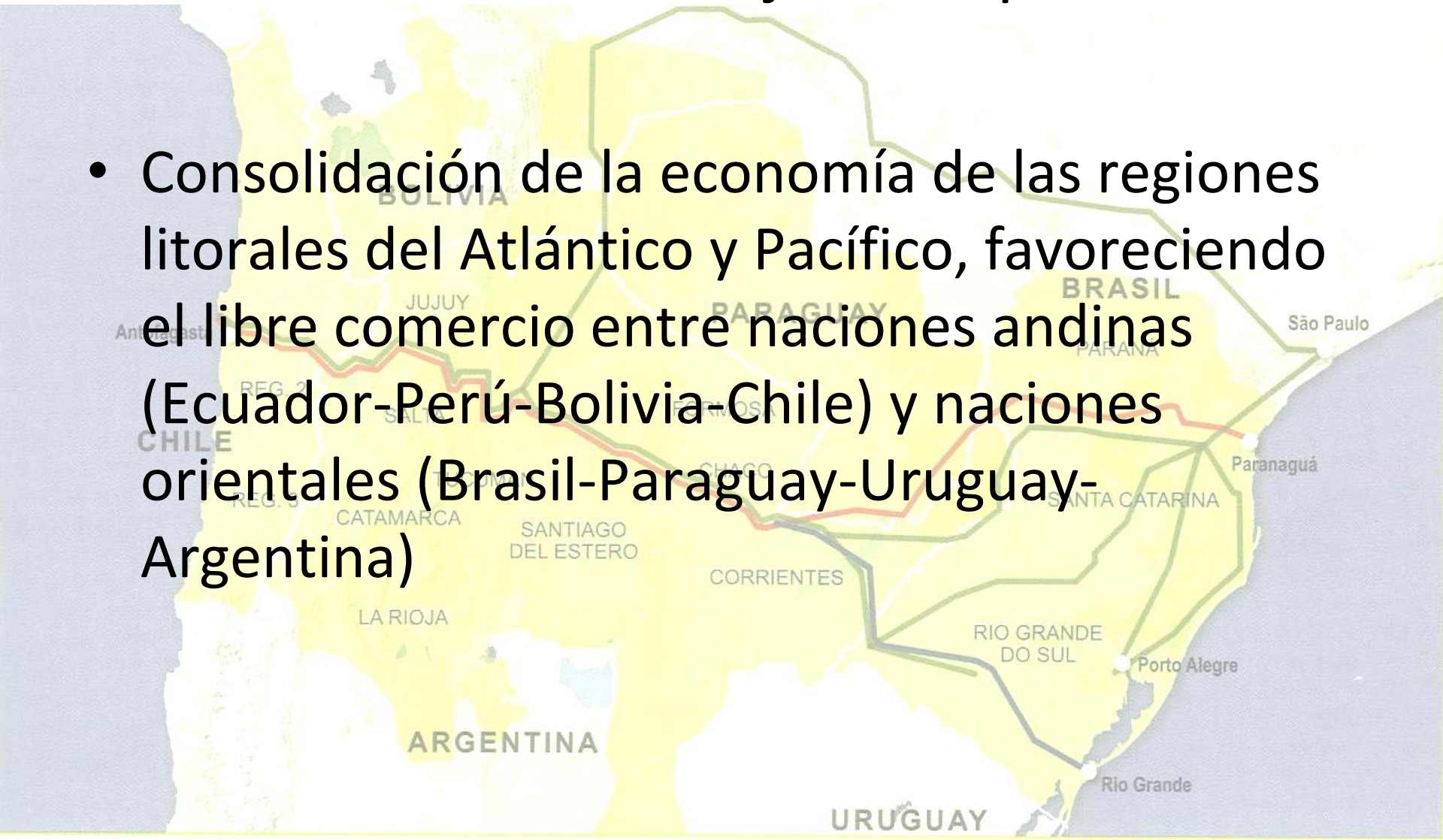
Características del Eje de Capricornio

- Áreas con densidades económicas diferentes
- Potencial de integración de cadenas productivas y logísticas (granos, carnes y procesamiento mineral)
- Importante alternativa logística para salida de productos de la región sur de Bolivia
- Salida ferroviaria viable hacia el Atlántico de regiones menos accesibles del continente



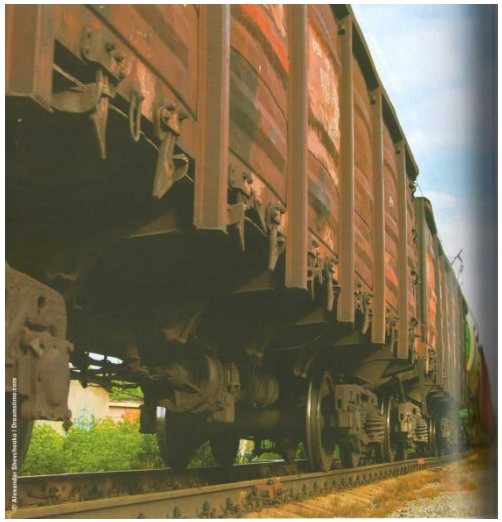
Características del Eje de Capricornio

- Consolidación de la economía de las regiones litorales del Atlántico y Pacífico, favoreciendo el libre comercio entre naciones andinas (Ecuador-Perú-Bolivia-Chile) y naciones orientales (Brasil-Paraguay-Uruguay-Argentina)



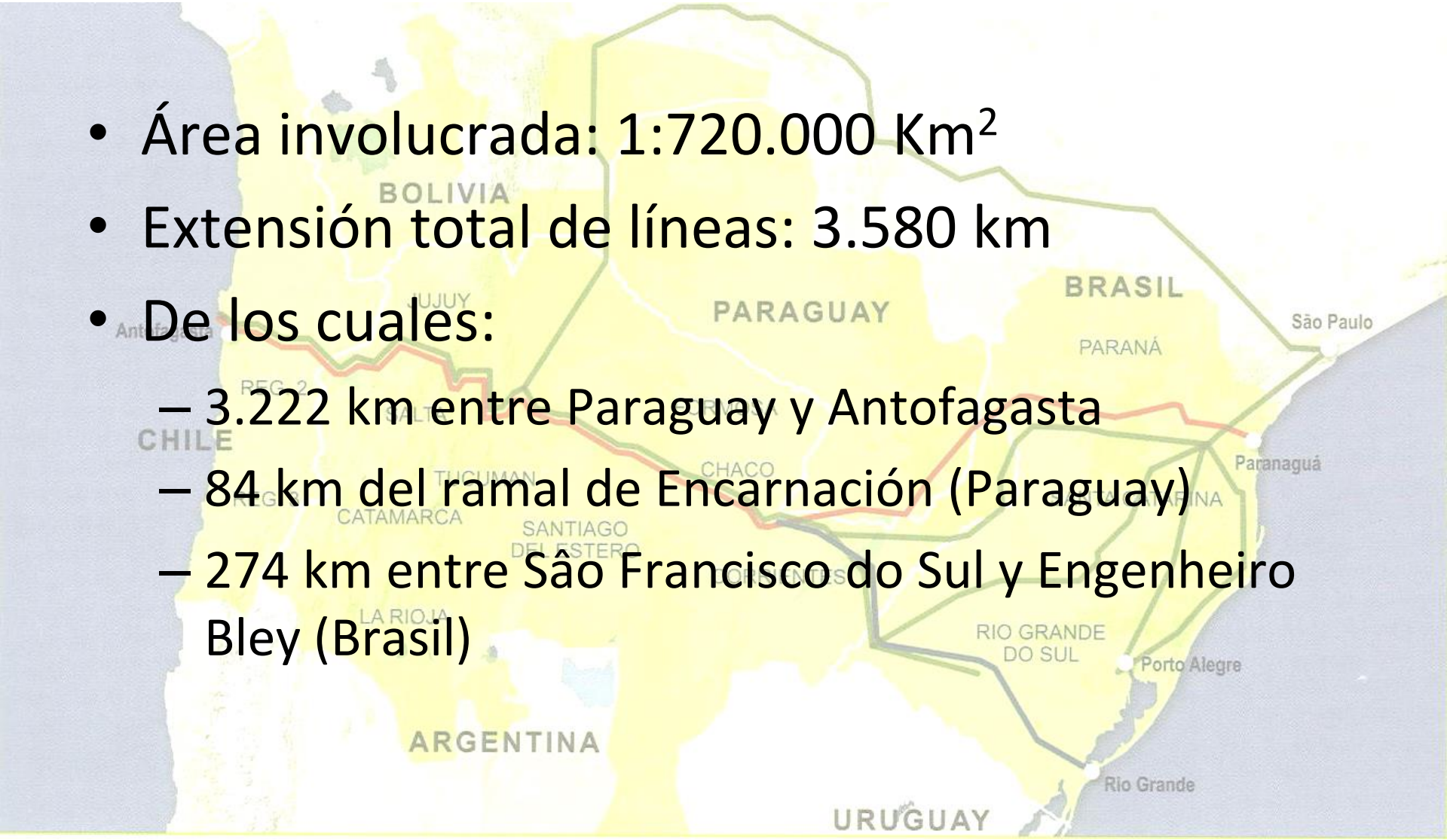
Objetivos del Corredor Bioceánico Ferroviario

- Generar cadena logística más confiable
- Generar reducción de costos logísticos de mediana y larga distancia
- Fomentar intercambios comerciales
- Obtener beneficios con impacto socio-económico relevante



Características del Corredor

- Área involucrada: 1:720.000 Km^2
- Extensión total de líneas: 3.580 km
- De los cuales:
  - 3.222 km entre Paraguay y Antofagasta
  - 84 km del ramal de Encarnación (Paraguay)
  - 274 km entre São Francisco do Sul y Engenheiro Bley (Brasil)



Características del Corredor

- Trocha de 1,00 m en toda su extensión
- Formado por tramos ya existentes, de diferentes geometrías y estados de conservación y tramos nuevos a ser construidos
- Carga por eje: 20t/eje

Sistema de Control

- Sistema Centralizado de Control y Supervisión a través de un Centro de Control Operativo de Señalización y Telecomunicaciones (CCO), con la utilización de satélites de comunicación de baja altitud, capaces de cubrir todo el Corredor, posibilitando la transmisión de datos entre el CCO y las locomotoras con equipos abordo.

Aspectos operativos

- Terminales de carga: existentes y nuevas dimensionadas para atender las demandas proyectadas para cada tramo del Corredor, con sus patios de maniobra y servicios de mantenimiento
- Personal de servicio y operación: capacitación acorde a la función

Desarrollo de red multimodal y opciones logísticas del Eje

- Integra los modos carretero, ferroviario, fluvial y marítimo, identificando nodos y conectores.

Integración sostenible

- Reducir barreras entre naciones involucradas con regulación clara y flexible y que considere las leyes y reglamentos de cada región.

- Minimizar inequidades entre los países en sintonía con la sostenibilidad social respecto a los diferentes pueblos, sus creencias y costumbres.

Conclusiones

- Proyecto viable
- Genera valor agregado al posibilitar una mayor integración económica en la región
- Reduce de costos de transporte al considerar toda la red de transporte multimodal
- Inversión estimada es de US$ 3,7 mil millones (construcción de tramos nuevos y revitalización de los existentes).

Recomendaciones

- Necesidad de acuerdos y compromisos internacionales que posibiliten consensos sobre operación e inversiones.
- Integración tecnológica entre aduanas y órganos de fiscalización.
- Desarrollo de estudios técnicos y acciones orientadas al perfeccionamiento de los modelos regulatorio, institucional y operativo del corredor