



MARZO DE 2018

**PROYECTO PARA EL DESARROLLO
DEL CORREDOR FERROVIARIO
DEL EJE CENTRAL DE AMÉRICA
DEL SUR, CONEXIÓN PACÍFICO-
ATLÁNTICO. (ANTOFAGASTA,
CHILE/ SAN PABLO, BRASIL)**



MERCOSUR/PM/REC.01/2018

Recomendación para el desarrollo del Corredor ferroviario del Eje Central de América del Sur, Pacífico-Atlántico.

VISTO

Atento a las facultades conferidas en el artículo 99, capítulo 8 del Reglamento del Parlamento del Mercosur, la iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), creada por los doce países de Sudamérica, con el propósito de llevar a cabo acciones conjuntas para impulsar el proceso de integración política, social y económica sudamericana, incluyendo la modernización de la infraestructura regional.

El Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) como instancia de discusión política y estratégica para planificar e implementar la integración de la infraestructura de América del Sur, en compromiso con el desarrollo social, económico y ambiental. Y la necesidad de lograr la conectividad e integración geográfica del territorio del Mercosur en vista de potenciar el comercio intrazona, como su crecimiento en el mundo globalizado en vinculación con el océano Atlántico y Pacífico.

Y la declaración de Los Presidentes de los estados partes y estados asociados del MERCOSUR, reunidos en Mendoza el 21 de julio de 2017, en ocasión de la Reunión Ordinaria del Consejo Mercado Común, donde expresaron “la importancia del Proyecto Corredor en la integración física y el desarrollo socio – económico de la región, para coadyuvar en la articulación del Océano Pacífico con el Atlántico a través de una línea ferroviaria que mejorará la logística del comercio exterior entre los Estados Partes y Asociados del MERCOSUR y sus potenciales socios extra zona”.

CONSIDERANDO

Que hoy los sistemas viales y ferroviarios que interconectan los Países del Mercosur son modestos frente a la importancia de los movimientos entre los países.

Que, debido a ello, es fundamental que el Bloque del Mercosur promueva un programa avanzado para la duplicación del sistema vial y para la implementación de una red ferroviaria entre los países miembros y asociados.

Que la Hidrovía constituye una ruta complementaria para llevar adelante la ejecución del Corredor Bioceánico de Integración, destacando el carácter estratégico regional entre los países del bloque.

Que Sudamérica necesita consolidar u corredor ferroviario interoceánico para trasladar productos y mejorar el comercio interno y externo.

Que proyección de la obra de infraestructura propuesta tiene como objetivo el enlace ferroviario entre los océanos Pacífico y Atlántico, a través del Puerto de Antofagasta en Chile, por el Paso Socompa en Salta, Argentina. Se continuaría en el tramo comprendido por las localidades, Avía Terai, Makellé y Barranqueras de la provincia del Chaco, con el cruce a través de un Puente Ferroviario con la Provincia de Corrientes integrado a un Complejo Multimodal de Cargas que integre la Hidrovía recorriendo luego todo el norte de la provincia de Corrientes con conexión a los puertos de Ita Ibate e Ituzaingo Ingresando al Brasil con un puente Ferroviario a través de la localidad de Santo Tomé Corrientes y la localidad fronteriza de Sao Borja en Rio Grande Del Sur. Por último y desde allí con conexión hacia las vías férreas del estado de Brasil hacia Santa María, Curitiba, San Pablo y el Puerto de Santos.

Que el comercio y la integración de los países dependen de una efectiva modernización de la infraestructura de transporte y para que este proyecto sea posible solo falta la conexión ferroviaria desde Sao Borja a Barranqueras (423km aproximado) de los más de 3400 km ya en funcionamiento. También la posibilidad de un tren urbano de pasajeros que una el Aeropuerto de Corrientes con el Aeropuerto de Resistencia en una primer etapa y en una segunda etapa la ciudad de Itati Corrientes con Saenz Peña Chaco.

Que existen en el mundo recursos financieros disponibles para la inversión en infraestructura.

Que este proyecto se integra al gran nudo vial, ferroviario y fluvial existente en las siguientes vías de comunicación, Fluviales: Hidrobia de los ríos Paraná y Paraguay. Ferroviarias: FFCC ,Boliviano Oriental, FFCC Mesopotámicos (Buenos Aire, Corrientes, Misiones). FFCC Belgrano; FFCC Central (Buenos Aires- Mendoza).

Que resulta fundamental estimular la participación de los parlamentos nacionales y legislaturas provinciales en el proyecto que tiene como objetivo complementario la construcción de autovías para la agilización del tránsito, el incremento del intercambio comercial, actividad turística y una sustancial mejora en la calidad de vida de los habitantes de los países involucrados.

Que este corredor bioceánico central va permitir el traslado de las cargas generadas en zonas productivas de gran envergadura, que involucran a todos los países del Mercosur.

Que las inmejorables condiciones del crecimiento regional permiten deducir que el corredor continuara teniendo una enorme vigencia en el corto plazo.

Que el Mercosur es un proyecto común de desarrollo económico e inserción internacional y un potente instrumento para estimular la integración geográfica, demográfica y técnico científico y cultural

Por ello

EL PARLAMENTO DEL MERCOSUR

RECOMIENDA RECOMIENDA AL MERCADO COMUN :

Artículo 1º.- Promover y desarrollar el denominado Corredor Ferroviario Central en América del Sur que involucra a los estados partes y enlazaría las ciudades de San Pablo (Brasil) y el Puerto de Antofagasta (Chile) ,uniendo los océanos Atlántico y Pacífico, estableciendo la interconexión directa de Chile, Bolivia, Brasil, Paraguay y la Argentina.

Artículo 2º.- Instar y abordar con los países miembros, las prioridad de inversión y la expansión de la infraestructura de transporte (red ferroviaria e hidrovías del Mercosur). Siendo el impulso imprescindible para generar en los estados participantes, un mayor grado de sensibilización para los beneficios del proyecto.

Artículo 3º. Generar distintos Grupos Operativos del corredor ferroviario Bioceánico, con miembros de los países del bloque, para el abordaje de los principales temas: financiación,

Parlamento del Mercosur. Corredor Ferroviario Central en el Mercosur. (2018)

la armonización legal, la Coordinación entre países y la seguridad empresarial. Esta articulación de un grupo de trabajo tiene como objetivo el consenso en diferentes aspectos legales y distintos estudios técnicos, sociales y económicos que permitirán avanzar en la definición y articulación del proyecto. Se establece **Anexo I** de temas sustanciales para la conformación de los referidos grupo de trabajo.

Artículo 4.-De forma.

ANTECEDENTES DEL PROYECTO

El proyecto que presentamos es un Plan estratégico que concentra los más altos porcentajes de densidad poblacional, capacidad industrial instalada e infraestructura de transporte así como de comunicaciones del Mercosur.

Este proyecto busca articular el conjunto la red de acuerdos bilaterales y subregionales, con el fin de contar con un proyecto de carácter latinoamericano, siendo un elemento importante a incluir el tema de la infraestructura en transporte, que permitirá a países como Paraguay, Argentina, Chile, Brasil y Bolivia, mejorar el aprovechamiento de las preferencias arancelarias acordadas en la región.

La necesidad de modernizar las rutas de comunicación plantea políticas de desarrollo del transporte, hacia fines del siglo XX y principios del XXI a nivel mundial, los ferrocarriles se expanden de manera acelerada y se vive la “era del ferrocarril”.

El objetivo del Proyecto es buscar el trazado más favorable con vistas al desarrollo económico y social de la región, así como en relación con los aspectos del planeamiento territorial y de la ecología, aprovechando para ello, en la medida de lo posible, la infraestructura ferroviaria existente.

Buscamos que lo proyectado sea parte de la conexión con la Hidrovía Paraná – Paraguay, las líneas férreas, con el tren de Corrientes, el FF.CC. General Urquiza y el FF.CC. General Belgrano en la Argentina.

Este corredor, se ofrece como una vía de alternativas a la navegación marítima por el Estrecho de Magallanes o el Canal de Panamá, así como al tráfico carretero por la muy precaria red vial de la región, tratándose de obtener, frente a ambos modos de transporte, importantes ventajas comparativas en tiempo, economía y protección del medio ambiente. Igualmente, se pretende acrecentar el desarrollo de regiones cuyo potencial económico es muy superior, una vez dotadas de las debidas infraestructuras - hasta el momento concentradas en otras zonas de los respectivos países.

En definitiva, una mayor y más equilibrada integración regional y una mejor salida al exterior son los fines básicos del proyecto aquí presentado.

En la zona que corresponde al tramo chileno: Antofagasta - Socoma: Se atraviesa transversalmente todo el Desierto de Atacama hasta alcanzar la frontera argentina, ascendiendo la Cordillera de los Andes a 4.000 m. de altura. Se ha podría contemplar una extensión del corredor hasta el puerto de Iquique, al norte de Antofagasta. Desde Chile se piensa en este ferrocarril, básicamente, para el transporte de las riquezas minerales de las Regiones I y II que conforman el norte del país. Así también, interesa la captación de tráfico provenientes de Bolivia y, muy especialmente, del norte de Argentina; tráfico que, hoy en día, se desvían mayoritariamente hacia el puerto de Buenos Aires.

Aspiramos a que con el corredor bioceánico, llegar más fácilmente al gran mercado del sur del Brasil, así como a obtener una mejor posición para comerciar con Europa y la costa este de los Estados Unidos -a través del gran puerto de Santos- y con el Lejano Oriente y la costa oeste norteamericana -a través de Antofagasta e Iquique-.

Dado que el estado de la vía, especialmente en este tramo argentino, es muy precario, se calculan unas velocidades promedio de 40-50 Km, por lo que el trayecto total de Antofagasta a Santos podría efectuarse, solventados los terribles retrasos burocráticos del cruce de fronteras, en unos cinco días de marcha.

Para Brasil el proyecto puede resultar de suma importancia, en especial por cuanto potenciaría aún más a la ciudad industrial de San Pablo -con su puerto de Santos.

Por otra parte, realizando el reacomodo en dirección hacia el Pacífico, podría hallarse una posible nueva vía de penetración de los productos industriales del sur brasileño en Los países de la franja andina sudamericana (desde Chile a Colombia) o en California. Este corredor podría, asimismo, servir al previsible aumento futuro del intercambio comercial Argentino-brasileño a raíz de la liberalización impuesta por el Mercosur.

Este tramo brasileño del corredor pertenece a dos empresas: La Red Ferroviaria Federal (RFFSA) y la Red Ferroviaria Paulista (FEPASA), gestionada esta última por el Estado de San Paulo.

Los temas fundamentales para abordar son el análisis del impacto medioambiental. El corredor y el desarrollo tecnológico de las regiones por éste atravesadas. El corredor y su papel en la integración regional del Cono Sur, con especial atención al proceso abierto por el Mercosur (supresión de barreras arancelarias, uniformización de tarifas, etc.). El corredor y su papel en la proyección externa de la región. - Posibilidad de explotación integral por una administración única y multinacional (Pública, privada o mixta) del corredor, con la consiguiente eliminación de las enormes trabas burocráticas existentes

Como antecedente y en el contexto regional, existe un proyecto de ferrovía Antofagasta – Salta que forma parte del Corredor Bioceánico Ferroviario Antofagasta – Santos, que a su vez es parte del Eje de Capricornio. Se trata de una conexión multilateral interoceánica completa, que recorre, sin discontinuidad en la infraestructura, los territorios de Chile, Argentina, Bolivia y Brasil, entre el puerto de Antofagasta y el de Santos, saliendo de Chile a través del paso de Socompa. Es el único corredor ferroviario bioceánico de Sudamérica completo en su infraestructura; sin embargo, no opera en forma integrada. Por ahora, no hay movimientos de carga que abarquen este corredor en su totalidad.

El futuro funcionamiento como un corredor integrado, requeriría de acuerdos entre los operadores y soluciones de facilitación fronteriza en cada tramo. No obstante, al poseer la misma trocha en todos los tramos, muestra una ventaja práctica. Su principal aportación es la existencia, prácticamente desconocida, de una red ferroviaria de ancho de vía uniforme (vía estrecha o métrica) desde el puerto de Antofagasta, en Chile, hasta el puerto de Santos, en Brasil.

En el ámbito de la UNASUR se promovieron nueve proyectos individuales que conforman este proyecto de IIRSA estructurado están orientados a rehabilitar líneas férreas existentes, a ejecutar tramos que son eslabones faltantes y a reforzar u optimizar puentes y patios de cargas, resultando en un ferrocarril con trocha de 1 m. que interconectará los cuatro países y los océanos Pacífico y Atlántico.

Estos proyectos buscan desarrollar una infraestructura para la integración regional, reconociendo y dando continuidad a los logros y avances de incorporándolos a su marco de trabajo.

Además se intenta fomentar la cooperación regional en planificación e infraestructura, mediante alianzas estratégicas entre los Estados miembros de UNASUR. Promover la compatibilización de los marcos normativos existentes en los países miembros de UNASUR que regulan el desarrollo y operación de la infraestructura en la Región en el comercio regional requiere de infraestructura física que permita una verdadera integración de las cadenas productivas, por tanto el análisis de iniciativas como la presentada por Bolivia, que involucra y beneficia a toda la región.

Por ello la construcción del Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración como la alternativa más viable y favorable para el comercio del país estableciendo una acción concreta.

El Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración debe ser un proyecto ferroviario de integración continental, unirá inicialmente a los países de Brasil, Bolivia y Perú. Actualmente Paraguay manifestó su interés de añadirse a este megaproyecto por medio de un ramal que contribuya con carga desde Puerto Carmelo Peralta (Paraguay) hasta Roboré (Bolivia). El proyecto que articulará el puerto de Santos, Brasil (el océano Atlántico) con el puerto de Antofagasta, Chile, (en el océano Pacífico) pasando por el sur Bolivia se transformaría en el canal de Panamá del siglo XXI.

Asimismo en el PARLASUR también busca declarar de interés que se impulse las interconexiones comprendidas entre el puerto brasileño de Paranaguá, pasando por el sur de Paraguay y Argentina y llegando al puerto chileno de Antofagasta; la ferrovía que une Buenos Aires con Mendoza y Santiago de Chile; una ferrovía que interconecte Ecuador, el norte de Perú, Colombia y Venezuela; y una ferrovía norte – sur.

En la pasada 50ª Reunión Ordinaria del Consejo del Mercado Común, realizada en julio, los Presidentes de los Estados Partes y Asociados del MERCOSUR destacaron que el Proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración constituye una iniciativa de interés regional para el MERCOSUR, debido a su articulación y potencial desarrollo con la Hidrovía Paraná – Paraguay.

En relación al proyecto el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) y su complementariedad se integra en porciones de Brasil, Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay en torno a las cuencas de los Ríos Paraguay, Paraná, y Uruguay, todas tributarias de la gran Cuenca del Río de la Plata, que desemboca en el estuario del mismo nombre. La densidad poblacional es baja (29 Hab/km²) a excepción de los departamentos de Asunción y Central en Paraguay. El Eje es el segundo más vasto con el 20% de la superficie

de Suramérica (4.036.541 km²) y el segundo con mayor porcentaje de PBI de la región, con el 34% (1.491.033 millones). Es además el tercero con más población, con el 30% (119.035.634 habitantes). La red ferroviaria de los países que conforman el eje alcanza los 62.359 km, de los cuales 87% aproximadamente se encuentra en condiciones de operar.

ANEXO I

Objetivos:

Desarrollo de una estrategia para la financiación de los tramos nacionales del trazado ferroviario, los puertos colindantes, la explotación de la línea, así como la Infraestructura complementaria necesaria a nivel nacional y regional.

Información de volúmenes de carga de exportaciones e importaciones de los países miembros.

Definir el tipo de administración que mejor se acomode a la exigencia del proyecto, pudiendo ser esta una PPP

Importancia de contar con un análisis y estudio de las tasas que se deberán implementar en el CF para generar una competitividad interesante para los exportadores e importadores.

Concretar la contratación de una Consultora que realice el Estudio de Mercado del CF, para lo cual este grupo de trabajo planteará las posibles líneas de financiamiento.

Definición de un marco regulatorio común para el desarrollo, la construcción y explotación de la línea ferroviaria Bioceánico.

Necesidad de unificar la normativa ferroviaria, para lo cual se acordó compartir las normas vigentes en sus respectivos países.

Evaluar las normativas aduaneras que cada país, con el fin trabajar en una normativa propia del corredor.

Trabajar con la normativa aduanera con el fin de permitir el paso de fronteras sin complicaciones y permitiendo que el corredor sea atractivo y competitivo ante otras Modalidades de transporte.

Establecer un marco normativo que le permita al corredor interactuar de forma efectiva con el resto de los integrantes.

Definir todas las especificaciones técnicas y operativas relevantes, así como del trazado de la línea y de las prioridades para los trabajos a nivel nacional y regional.

Importancia de contar con una definición del tipo de trocha y uniformizar la norma usada para el diseño en cada país.

Importancia de definir el tipo de carga y los volúmenes que se transportarán por el corredor, definiendo de esta manera las tarifas que permitan consolidar la factibilidad económica del proyecto.

Revisar manuales ambientales que permitan establecer parámetros confluyentes dentro de los procesos y procedimientos en la gestión ambiental.

Evaluar y definir el trazado final a través de los estudios a diseño final que se realizan por parte de Chile, Bolivia, Argentina, Brasil y Paraguay.

Definición de la estrategia común para el desarrollo y la explotación del trayecto ferroviario bioceánico teniendo en cuenta cuestiones de ordenación territorial, desarrollo, medio ambiente y asuntos sociales.

Establecer los mecanismos para mejorar los tránsitos aduaneros y velocidades de operación del tren, con medidas logísticas más modernas que permitan la interoperabilidad, apuntando a un libre flujo de los trenes en fronteras.



DR. ALEJANDRO KARLEN

PARLAMENTARIO DEL MERCOSUR

ARGENTINA