

**XV ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE LA**  
**CAMARA INTERAMERICANA DE**  
**TRANSPORTES**

LOS FERROCARRILES EN  
AMÉRICA LATINA

# HISTORIA RECIENTE

- **LA MAYORÍA DE LOS FC DE LA REGIÓN HAN CUMPLIDO 150 AÑOS DE OPERACIÓN**
- **LAS EMPRESAS FERROVIARIAS ESTATALES QUE SE CREARON LUEGO DE LAS NACIONALIZACIONES , FUERON DIFICILES DE GESTIONAR Y DE CONTROLAR POR LA PREEMINENCIA EN MUCHOS CASOS DE DECISIONES POLÍTICAS SOBRE OTRAS TECNICAS, COMERCIALES, ECONÓMICAS U OPERATIVAS**
- **EN LOS AÑOS ´90 SE INICIA UN PROCESO DE CONCESIONAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE CARGA MEDIANTE LA FRAGMENTACIÓN DE AQUELLAS, EN VARIAS EMPRESAS DE MENOR TAMAÑO**
- **ESTAS DEBEN TRABAJAR EN FORMA PERMANENTE PARA REVERTIR UNA IMAGEN, EN RELACIÓN A UNA DEMANDA POTENCIAL, QUE EN GENERAL NO LE ES PROPICIA**

# **EXISTEN 35 EMPRESAS FERROVIARIAS OPERADORAS EN AMERICA DEL SUR Y MÉXICO**

- **31 SON DE GESTIÓN PRIVADA**
- **4 SON DE GESTIÓN ESTATAL**
- **MÉXICO 8**
- **COLOMBIA 2**
- **VENEZUELA 1 EMPRESA ESTATAL**
- **PERÚ 2**
- **BOLIVIA 2**
- **BRASIL 8**
- **CHILE 5**
- **URUGUARY 1 EMPRESA ESTATAL**
- **ARGENTINA 6**

# **EL FC DE CARGAS Y LOS OTROS MODOS DE TRANSPORTE**

**MUY ESCASAS EXPERIENCIAS DE INTEGRACIÓN MULTIMODAL FC – CAMIÓN**

**DEFICIENTE INTERFASE FC - PUERTOS**

**EL MULTIMODALISMO ES LA HERRAMIENTA EFICAZ PARA ALENTAR EL USO DE CADA MODO, SEGÚN SUS CAPACIDADES TÉCNICO-ECONÓMICAS MÁS COMPETITIVAS**

**RECIENTES ESTUDIOS DEL BANCO MUNDIAL SOBRE ARGENTINA MUESTRAN LO RELEVANTE QUE ES TRABAJAR SOBRE UNA LOGÍSTICA QUE INTEGRE A TODOS LOS MODOS**

# **EJEMPLO DE BRASIL DE MULTIMODALISMO**

## **TERRESTRE**

- **DESAFÍO PARA LA CAPTACIÓN DE CARGAS MASIVAS AÚN NO ATENDIDAS MEDIANTE SOLUCIONES INTERMODALES CON LOGÍSTICAS SOFISTICADAS**
- **55 PLANTAS PROCESADORAS DE AZÚCAR EN EL ESTADO DE SAN PABLO TRANSPORTAN HACIA POLOS DE CAPTACIÓN FERROVIARIA QUE LUEGO REALIZAN EL VIAJE A LA TERMINAL DEL PUERTO DE SANTOS (SE TRATABA DE UN TRANSPORTE DE 13 M DE TN EN EL AÑO 2008)**
- **OTROS EJEMPLOS: TRANSPORTE DE CONTENEDORES Y DE CARGA GENERAL MEDIANTE EL DESARROLLO DEL MULTIMODALISMO. EN MÉXICO, SE EXPORTAN MÁS DE 2 M DE TN DE CERVEZA E IGUAL CIFRA DE VEHÍCULOS**

# TRANSPORTE FC DE CARGAS

- EN GENERAL LAS CONCESIONES NO RECIBEN SUBSIDIOS EXPLÍCITOS
- HAN DUPLICADO LA DEMANDA EN TN-KM
- AUMENTARON LA PARTICIPACIÓN MODAL (26% EN BRASIL, 18% EN MÉXICO, MENOS DEL 10% EN ARGENTINA (EN GRANOS Y SUBPRODUCTOS DEL ORDEN DEL 16%))
- DISTANCIA MEDIA REGIONAL CERCA DE LOS 600 KM
- ESCASA PARTICIPACIÓN EN CARGA GENERAL Y CONTENEDORES. UNA LIMITACIÓN SERIA ES LA NO UTILIZACIÓN DE DOBLE PISO DE CONTENEDORES POR RESTRICCIONES DE GÁLIBOS EN PUENTES VIALES Y DE FC. OTRA LIMITACIÓN ES LA CARENCIA DE ESTACIONES MULTIMODALES
- LOS ESTADOS TIENEN MÁS CULTURA DE LA ENERGÍA QUE DE LAS OPERACIONES INTEGRADAS DE TRANSPORTE

## **CARGAS (CONT.)**

- **62% DE LAS TN-KM CORRESPONDEN A MINERÍA**
- **EL 93% DEL TOTAL DE LAS UNIDADES DE TRÁFICO (TN KM+PAS KM) CORRESPONDE A LA CARGA**
- **TIENEN RELEVANCIA OTROS TRÁFICOS MASIVOS (EN ARGENTINA SON 75% DEL TOTAL TRANSPORTADO)**
- **SEIS LINEAS DE BRASIL, TRES DE MÉXICO Y UNA DE COLOMBIA, MUEVEN EL 85% DE LAS TN-KM DE LA REGIÓN. PREDOMINAN EN ELLAS LOS PRODUCTOS DE LA MINERÍA**
- **A TRAVES DE DIFERENTES INDICADORES, LA PRODUCTIVIDAD DE LAS CONCESIONES FERROVIARIAS ES SIGNIFICATIVAMENTE SUPERIOR A LA QUE TENÍA LA EXPLOTACIÓN ESTATAL**

# **EN UNA EXPLOTACIÓN FERROVIARIA INTEGRADA, MÚLTIPLES FACTORES DEBEN TENER UN DESARROLLO TECNOLÓGICO DE SIMILAR NIVEL:**

- INFRAESTRUCTURA**
- MATERIAL RODANTE TRACTIVO Y REMOLCADO**
- COMUNICACIONES**
- SEÑALAMIENTO**
- PLAYAS MULTIMODALES Y BUENA CONEXIÓN CON LOS PUERTOS**
- RECURSOS HUMANOS CAPACITADOS**
- EXCELENTE RELACIÓN CON EL CLIENTE**

**LA MASA DE RECURSOS ECONÓMICOS EN JUEGO ES MUY IMPORTANTE**



# **CARGAS: INTEGRACIÓN**

- **PREDOMINAN LOS SISTEMAS INTEGRALES (ARGENTINA, BRASIL Y MÉXICO) . LOS CONCESIONARIOS TOMARON LA RESPONSABILIDAD DEL MANEJO DE TODOS LOS ELEMENTOS QUE HACEN A LA EXPLOTACIÓN FERROVIARIA**
- **EN CHILE EL MANTENIMIENTO DE LA VÍA Y EL CONTROL DE TRÁFICO LO REALIZA EFE**
- **EN PERÚ DOS COMPAÑÍAS: UNA A CARGO DE LA INFRAESTRUCTURA Y OTRA OPERATIVA**

# **CARGAS: EXCLUSIVIDAD**

- **CONCESIONES EXCLUSIVAS EN ARG., BRASIL Y MÉXICO, AUNQUE SE OTORGÓ “DERECHO DE PASO” A OTRO CONCESIONARIO, DEBIENDOSE PAGAR UN PEAJE AL CONCESIONARIO PRINCIPAL**
- **EN ARGENTINA, AL INGRESAR LOS TRENES DE CARGAS A LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES, TIENEN QUE PAGAR UN PEAJE A LOS CONCESIONARIOS DE LAS LÍNEAS DE PASAJEROS Y SUBORDINARSE A SU PROGRAMACIÓN DE TRÁFICO**
- **CHILE Y PERÚ DISEÑARON UN ESQUEMA PARA PERMITIR INGRESAR MÁS OPERADORES**

# **CARGAS:**

## **MATERIAL RODANTE E INFRAESTRUCTURA**

- **LA INFRAESTRUCTURA SIGUE PERTENECIENDO AL ESTADO. LOS CONCESIONARIOS MANTIENEN LA RED PRINCIPAL Y DE MAYOR INTERÉS COMERCIAL. APLICAN RECURSOS PROPIOS**
- **EN MÉXICO SE VENDIÓ EL MATERIAL RODANTE**
- **EN ARG. Y PERÚ EL MAT. RODANTE SIGUE PERTENECIENDO AL ESTADO**
- **LOS CONCESIONARIOS HICIERON INGENTES ESFUERZOS DE INVERSIÓN PARA RECUPERAR MATERIAL RODANTE TRACTIVO Y REMOLCADO Y ASÍ BRINDAR SERVICIOS CONFIABLES. ESTE PROCESO DE RECUPERACIÓN ESTÁ AGOTADO EN ARGENTINA, ES DECIR QUE PARA CRECER HAY QUE INCORPORAR LOCOMOTORAS Y VAGONES**

# **CORREDORES BIOCEÁNICOS EN LATINOAMERICA (ALAF)**

- **PARANAGUÁ-ANTOFAGASTA** (via Foz do Iguacu – Ciudad del Este – Formosa/Resistencia – Antofagasta /Mejillones)
- **SANTOS – ANTOFAGASTA** en dos alternativas: pasando por Argentina o bien recorriendo Bolivia
- **PORTO ALEGRE- ANTOFAGASTA** por las redes de Brasil, Argentina y Chile
- **BUENOS AIRES – CHILE** (via Mendoza – Los Andes – Valparaíso)
- **BAHÍA BLANCA – CONCEPCIÓN o VALDIVIA**
- **PUERTO BARRIOS – LA UNIÓN** (Guatemala – El Salvador)
- **PROYECTO RECIENTE DE CONEXIÓN ATL-PAC A TRAVÉS DE COLOMBIA, CREANDO UN “PUENTE TERRESTRE”**

# **PROYECTOS NUEVOS EN EJECUCIÓN O EN ETAPA AVANZADA DE ELABORACIÓN PARA CARGAS (U\$S)**

- TUNEL TRASANDINO ENTRE ARG Y CHILE -3000 MM**
- DUPLICACIÓN DE VÍA ENTRE LA LOMA Y CIÉNAGA, EN COLOMBIA – 200 M**
- MODERNIZACIÓN DEL FC DEL CENTRO, PERÚ – 40 M**
- FERROVÍA NORTE-SUR EN BRASIL- 1500 M**
- FERROVÍA OESTE-ESTE EN BRASIL – 1000 M**
- PLAN VENEZOLANO 2006/30 DE 8760 KM**
- CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL Y LA INTERCONEXIÓN DEL FC EN BOLIVIA – 2500 M**

# MIRANDO AL FUTURO. AGENDA ESTRATÉGICA

- **TENDER A LA CONSOLIDACIÓN DEL FC EN EL TRANSPORTE DE CARGA MASIVA Y TAMBIÉN INSERTÁNDOSE EN LA CADENA LOGÍSTICA DE CARGA GENERAL Y CONTENEDORES**
- **FORMACIÓN DE RECURSOS HUMANOS. ALIENTO A PROYECTOS REGIONALES. ROL DE ALAF Y ACPF**
- **LOS NIVELES ACTUALES DE INGRESOS NO ALCANZAN PARA FINANCIAR EL MEJORAMIENTO Y EXPANSIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y LA INCORPORACIÓN DE MATERIAL RODANTE NUEVO. ES NECESARIO CONSOLIDAR UNA NUEVA INGENIERÍA FINANCIERA CON LA INSTRUMENTACIÓN DE PROYECTOS PUBLICOS-PRIVADOS (PPP)**
- **MODERNIZACIÓN PROFUNDA EN LOS SERVICIOS EN LAS ÁREAS METROPOLITANAS, COMO ELEMENTO DISUASORIO DEL USO DEL AUTOMÓVIL PARTICULAR, PARA RACIONALIZAR EL USO DE COMBUSTIBLE Y PROPENDER A LA DISMINUCIÓN DE GASES EFECTO INVERNADERO**

# **ES NECESARIA UNA IMPORTANTE MASA DE FINANCIAMIENTO PARA CONTINUAR CON EL CRECIMIENTO**

**EXCLUYENDO LOS GRANDES FERROCARRILES DE MÉXICO Y BRASIL, EL NIVEL DE FACTURACIÓN ANUAL DE LOS RESTANTES LES IMPIDE TENER FINANCIAMIENTO BANCARIO EN CONDICIONES FAVORABLES POR LAS SIGUIENTES RAZONES:**

- + PERÍODOS DE REPAGO INCOMPATIBLES CON EL NIVEL DE INGRESOS**

- + LOS BIENES DE LA CONCESIÓN NO PUEDEN USARSE COMO GARANTÍA**

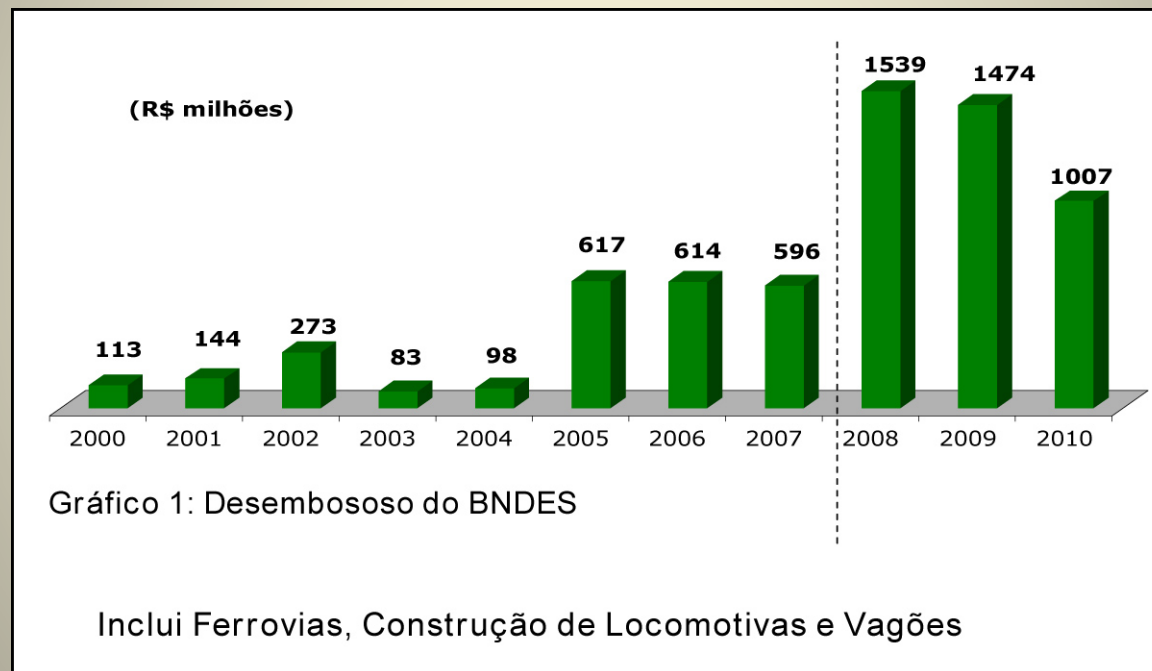
- + LOS BANCOS COMERCIALES CONOCEN POCO DE FERROCARRILES**

# **LA INFRAESTRUCTURA Y SU FINANCIAMIENTO**

- **LAS CONCESIONES NO HAN PODIDO DESARROLLAR INTERVENCIONES ESTRUCTURALES (EJEMPLO DE LA LAGUNA LA PICAZA EN ARGENTINA)**
- **ESTAS ACCIONES SUPERAN LA CAPACIDAD FINANCIERA DE LAS EMPRESAS Y SUS PERÍODOS DE AMORTIZACIÓN EXCEDEN EL DE LAS CONCESIONES**
- **SOLAMENTE REALIZARON MEJORAS, INVERSIONES E INICIATIVAS QUE SIRVEN A LOS ASPECTOS CENTRALES DE SU NEGOCIO PARA MEJORAR LA RENTABILIDAD**
- **ES DE DESTACAR LOS INGENTES RECURSOS DISPUESTOS POR EL BNDS DE BRASIL PARA LA EXPANSIÓN DE LA RED FERROVIARIA DE DICHO PAÍS**



# DESEMBOLSOS DEL BNDES (históricos y proyectados en el año 2008)



# LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN

- **LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN NO PREVIERON UNA PRESENCIA FINANCIERA ACTIVA DEL ESTADO, POR LO QUE UNA MEJORA SUSTANCIAL EN PESO X EJE, RENOVACIÓN DE PUENTES Y RELOCALIZACIÓN DE POBLACIÓN URBANA QUE INVADE LAS VÍAS, NO HAN TENIDO SOLUCIÓN MASIVA HASTA EL PRESENTE**
- **LA PRESENCIA DE ORGANISMOS FINANCIEROS INTERNACIONALES SE HA DADO, AUNQUE NO EN LA MAGNITUD QUE HUBIERA SIDO DESEABLE**
- **EXTENSIÓN DE PLANES C. RE. MA. AL SISTEMA FERROVIARIO, CON FINANCIAMIENTO DEL BANCO MUNDIAL, AL IGUAL QUE LO QUE SE HACE EN VIALIDAD EN ARGENTINA**

**LA PARTICIPACIÓN DEL SECTOR PUBLICO ES CLAVE**

# FINANCIAMIENTO PARA MATERIAL RODANTE

- LO HECHO HASTA EL PRESENTE FUE LA RECUPERACIÓN MASIVA DEL MATERIAL RODANTE CONCESIONADO
- LOS CRÉDITOS DE PROVEEDORES DE LOCOMOTORAS SON POSIBLES, AUNQUE PUEDEN TENER EL INCONVENIENTE DE DISPERSIÓN DE PROCEDENCIAS. SU GENERALIZACIÓN IMPLICARÍA MAYORES COSTOS FUTUROS DE REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO POR NO TENDER A LA UNIFORMIDAD
- INCREMENTO DE LA INVERSIÓN DE CARGADORES EN MATERIAL RODANTE. EN EL 2007 EN BRASIL, EL 20% DE LOS VAGONES INCORPORADOS PERTENECÍAN A CLIENTES
- DESARROLLO DE PPP CON PARTICULAR ALIENTO A LA INDUSTRIA FERROVIARIA REGIONAL PERMITIENDO ASÍ DESARROLLOS TECNOLÓGICOS AUTÓNOMOS

# **CONSUMOS ENERGÉTICOS: DESAFÍO DE FUTURO**

- EL CONSUMO DE ENERGÍA EN LOS PAÍSES EN DESARROLLO CRECERÁ A UNA TASA ANUAL DEL 3%, LA QUE ES CUATRO VECES LA DE LOS PAÍSES DESARROLLADOS**
- EL TRANSPORTE ES EL SECTOR DE MAYOR CRECIMIENTO EN TÉRMINOS DE EMISIONES DE CO<sub>2</sub> EN LOS PAÍSES EN DESARROLLO**
- VALORES ALTOS DE LAS EMISIONES , TANTO PARA CARGAS COMO PASAJEROS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR, CONTRIBUYEN A JUSTIFICAR SOCIAL Y ECONOMICAMENTE PROYECTOS FERROVIARIOS ALTERNATIVOS**
- MEJORAR LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS ES UN REQUISITO INDISPENSABLE PARA TENER UNA MAYOR PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO Y CONTRIBUIR A UN DESARROLLO REGIONAL MAS ARMÓNICO**

**MUCHAS GRACIAS**