

MERCOSUR/SGT N°5-CTF/ACTA N° 02/22

LXII REUNIÓN ORDINARIA DEL SUBGRUPO DE TRABAJO “TRANSPORTE” SGT N° 5 - COMISIÓN DE TRANSPORTE FERROVIARIO (CTF)

Se realizó el día 11 de octubre de 2022, en ejercicio de la Presidencia *Pro Tempore* de Uruguay (PPTU), una reunión de la Comisión de Transporte Ferroviario (CTF) en el marco de la LXII Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo “Transporte” SGT N° 5, por sistema de videoconferencia de conformidad con lo dispuesto en la Resolución GMC N° 19/12, con la presencia de las delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

La delegación de Chile, participó en su condición de Estado Asociado, de acuerdo a lo dispuesto en la Decisión CMC N° 18/04.

Las palabras de bienvenida estuvieron a cargo del Sr. Uruguay Graña Director Nacional de Transporte Ferroviario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Uruguay, quien agradeció la participación de las delegaciones y celebró los importantes avances que se vienen realizando en el marco de la Comisión del Art. 16 del ATIT en ALADI en donde se está elaborando el proyecto de modificación del Capítulo III del Acuerdo correspondiente al transporte ferroviario.

La Lista de Participantes consta como **ANEXO I**.

La Agenda consta como **ANEXO II**.

El Resumen del Acta consta como **ANEXO III**.

En la reunión fueron tratados los siguientes temas:

1. ELABORACIÓN DE DOCUMENTO DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA - Propuesta de Argentina

De acuerdo a los compromisos asumidos en la pasada reunión virtual llevada a cabo el día 5 de mayo de 2022 bajo la Presidencia *Pro Tempore* de Paraguay y por iniciativa de la delegación de Argentina, se acordó la elaboración de un documento que contenga un panorama compartido de cada uno de los países en relación a los sistemas ferroviarios actuales, a los efectos de poder tener un primer diagnóstico de situación de cada uno de ellos.

La delegación de Argentina se había comprometido a recibir la información, procesarla y elaborar un documento preliminar que sirva de marco para el

debate futuro. Asimismo, propuso extender la invitación a participar en la elaboración del mencionado informe a los representantes de Chile y Bolivia.

El documento debía contar con los siguientes aspectos:

1. Una definición de un área de influencia fronteriza primaria de interés por cada país, una breve reseña histórica de los ferrocarriles en la zona de interés común.
2. La situación actual de las conexiones existentes,
3. El estado de la infraestructura en el área de referencia, los servicios de pasajeros y de cargas en operación, una descripción de obras e incorporación de material rodante en ejecución y una propuesta de obras futuras.

La delegación de Argentina realizó una presentación del documento elaborado con los insumos enviados por los países que cuenta al momento con información aportada por las delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. La primera versión del documento se agrega como **Anexo IV**.

En relación a la información correspondiente a los sistemas ferroviarios de Chile y Bolivia quienes fueran invitados a participar posteriormente, resta agregar la información aportada por la delegación Chile recibida recientemente y confirmar la participación de Bolivia en la elaboración del documento diagnóstico.

Asimismo, la delegación de Argentina explicó que el informe se encuentra estructurado en cuatro ejes estratégicos que abordan cuestiones técnicas con un resumen histórico sobre el tráfico en los pasos fronterizos y su relación con el resto de la red en cada uno de los países, la demanda potencial de tráfico de carga, la descripción de la situación del tráfico de pasajeros y la identificación de las obras de infraestructura necesarias para recuperar los pasos que no están activos con el objetivo de poder avanzar hacia un plan maestro de pasos fronterizos o acuerdo de plan de obras para la rehabilitación de las conexiones.

Explicó además que fueron identificados siete pasos fronterizos como pasos de interés para el transporte ferroviario los cuales se listan a continuación:

1. Concordia (Argentina)-Salto (Uruguay)
2. Paso de los Libres (Argentina)- Uruguayana (Brasil)
3. Santa Ana do Libramento (Brasil)- Rivera (Uruguay)
4. Posadas (Argentina)-Encarnación (Paraguay)
5. Socompa (Argentina)- Antofagasta (Chile)
6. Salvador Mazza (Argentina) – Yacuíba (Bolivia)
7. Corumbá (Brasil)- Puerto Quijarro (Bolivia)

Las delegaciones agradecieron la labor realizada por la delegación de Argentina y coincidieron en que se cumplió exitosamente con la primera etapa de recopilación de información. A los efectos de continuar perfeccionando el documento las delegaciones acordaron como paso a seguir la realización de reuniones bilaterales para complementar la información reunida al momento con énfasis en los aspectos relativos a la demanda en cada uno de los pasos

fronterizos y las obras de infraestructura necesarias.

A su tiempo la delegación de Paraguay informó que el organismo competente en la materia en su país es Ferrocarriles de Paraguay SA (FEPASA) compuesta por capitales públicos y privados quienes aportaron la información enviada por dicho país para la confección del informe.

La delegación de Chile agradeció la invitación a participar y manifestó que el documento aportado por su país corresponde a un informe realizado en el marco de una consultoría de UNASUR del año 2017 del cual la mayoría de la información se encuentra vigente. Asimismo, sugirió en cuanto a los aspectos formales del documento que se encuentra en elaboración, citar las fuentes de información a pie de página para referencia de todos los países. En general consideró que el valor del presente esfuerzo es poder evaluar las potencialidades y la generación de insumos para la toma de decisiones de los países sobre todo en materia de infraestructura.

La delegación de Uruguay consideró el trabajo en curso como muy importante a los efectos de considerar las posibilidades de conexión entre los países ya sea para conectarse directamente con el país vecino o para el caso del transporte intermodal. Por otro lado valoró el rol asumido por la delegación de Argentina en virtud de que geográficamente es quien tiene conexión con todos los demás países.

En general las delegaciones evaluaron la instancia como propicia para el fortalecimiento del transporte ferroviario a nivel regional y valoraron la importancia de la Comisión como ámbito de diálogo y debate sobre los temas relativos al sector a los efectos de poder impulsar tanto el transporte de cargas como el de pasajeros y la importancia de continuar realizando el seguimiento a los trabajos que se vienen realizando en el marco de la Comisión del Art. 16 del ATIT en ALADI donde se encuentra en tratamiento la modificación del Capítulo III del Acuerdo sobre Transporte Ferroviario.

Considerando la Reunión Ordinaria del SGT N°5 a realizarse en Montevideo los días 9 y 10 de noviembre del corriente, las delegaciones acordaron que la PPTU informe al plenario sobre los avances alcanzados en el seno de la Comisión, lo que sería complementado con información adicional que se genere de las eventuales reuniones bilaterales que se puedan coordinar previo a las fechas mencionadas.

2. INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN SOBRE MARCO NORMATIVO VIGENTE DEL TRANSPORTE FERROVIARIO EN LOS PAÍSES

La delegación de Argentina propuso incorporar como nuevo tema a la agenda de la Comisión el intercambio de información y eventual elaboración de un documento de recopilación de los aspectos legales y normas vigentes que aplican al transporte ferroviario en los países.

Las delegaciones acordaron aportar dicha información para la próxima reunión de la Comisión a ser convocada en el marco de la próxima PPT.

3. INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE TRABAJO 2021-2022 y PROGRAMA DE TRABAJO 2023-2024

Los Estados Parte aprobaron el Informe de Cumplimiento 2021-2022 y el Programa de Trabajo a ser elevado al plenario del SGT N°5, los que se agregan como **Anexo V**.

PRÓXIMA REUNIÓN

La próxima reunión de la CTF, será convocada oportunamente por la próxima PPT.

ANEXOS

Los Anexos que forman parte de la presente Acta son los siguientes:

Anexo I	Lista de Participantes
Anexo II	Agenda
Anexo III	Resumen del Acta
Anexo IV	Primer Borrador Documento- Informe Diagnóstico del Sistema Ferroviario de los Países Miembros
Anexo V	Informe de cumplimiento del Programa de Trabajo 2021-2022 y Programa de Trabajo 2023-2024

Por la delegación de Argentina

Por la delegación de Brasil

Por la delegación de Paraguay

Por la delegación de Uruguay

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

Introducción

El 5 de mayo de 2022, en ejercicio de la Presidencia *Pro Tempore* de Paraguay, se realizó la LXI Reunión Ordinaria del Subgrupo, por sistema de videoconferencia de conformidad con lo dispuesto en la Resolución GMC N° 19/12, con la presencia de las delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

En esa oportunidad la Delegación Argentina, representada por el Moderador de la Mesa de Pasos Fronterizos creada en el ámbito de Ferrocarriles Argentinos SE, el Ing. Aníbal Agostinelli presentó a los países participantes, la propuesta de elaboración de un documento de planificación, a manera de diagnóstico, que incluya una definición de un área de influencia fronteriza primaria de interés por cada país, una breve reseña histórica de los ferrocarriles en la zona de interés común, la situación actual de las conexiones existentes, el estado de la infraestructura en el área de referencia, los servicios de pasajeros y de cargas en operación, una descripción de obras e incorporación de material rodante en ejecución con una propuesta de obras futuras. Asimismo, se comprometió a recibir la información, procesarla y elaborar un documento preliminar que sirva de marco de debate futuro.

En función de dichos objetivos el presente documento pone de manifiesto la información remitida por las distintas delegaciones, de manera de que resulte un insumo para la realización de un diagnóstico del sistema ferroviario de cada país vinculado con los corredores de integración, a fin de evaluar la posibilidad de generar flujos de transporte ferroviario de cargas y pasajeros por los distintos pasos fronterizos que los conectan.

Conforme lo señalado, las delegaciones participantes remitieron información relacionada con los siguientes Pasos Fronterizos

1. Concordia (Argentina)-Salto (Uruguay)
2. Paso de los Libres (Argentina)- Uruguayana (Brasil)
3. Santa Ana do Libramento (Brasil)- Rivera (Uruguay)
4. Posadas (Argentina)-Encarnación (Paraguay)
5. Socompa (Argentina)- Antofagasta (Chile)
6. Salvador Mazza (Argentina) – Yacuíba (Bolivia)
7. Corumbá (Brasil)- Puerto Quijarro (Bolivia)

Dichos insumos permitirán ser la base de un Plan de Acción para facilitar la integración ferroviaria en la región, así como para ampliar y mejorar la participación del modo en el transporte multimodal de cargas.

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

1. PASO FRONTERIZO CONCORDIA (ARGENTINA) – SALTO (URUGUAY)

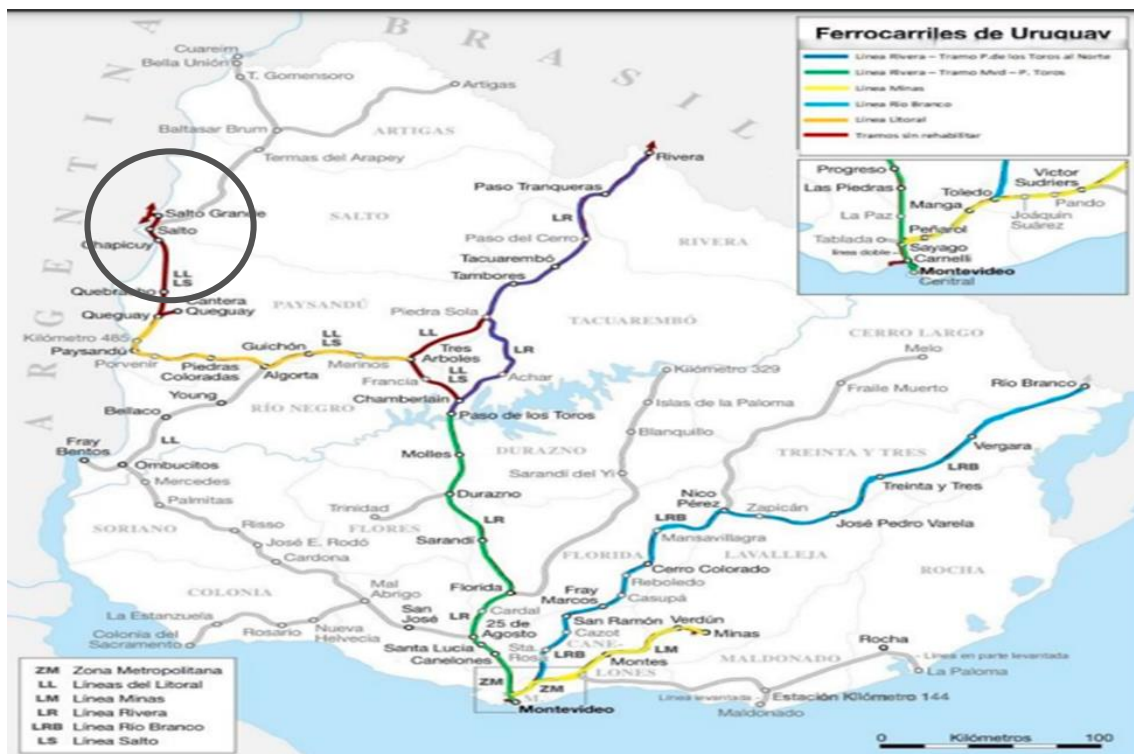
El punto fronterizo conecta la ciudad de Salto Grande de Uruguay con la ciudad de Concordia, Argentina. El movimiento ferroviario en la conexión internacional actualmente es nulo.

1.1 Cuestiones técnicas

Entre las potencialidades de conexión se menciona que ambos cuentan con la misma trocha. Si bien la estructura de vía está conformada para un peso por Eje de 20 Tn, la velocidad de circulación resulta baja debido al estado actual de la misma.

Del lado uruguayo, la línea de Salto al norte - construida entre 1890 y 1900-, y el ramal Fray Bentos -finalizado en 1911- están fuera de operación desde hace aproximadamente 30 años. El resto de la línea del litoral, que conecta Salto hacia el sur, con Paso de los Toros y el empalme a Montevideo- integrado a partir de 1948 a la red ferroviaria nacional- es parte de la red activa.

Mapa N1: Mapa de la red ferroviaria Uruguaya con indicación de los tramos que requieren intervención.



El ramal El Precursor, que conecta la ciudad de Salto con la estación Salto Grande (longitud 12 km)- construido en 1979- actualmente no tiene tráfico, principalmente por problemas de infraestructura, pero se encuentra habilitado para 20 ton/eje.

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

Se encuentra en ejecución la obra Ferrocarril Central, que permitirá la conexión ferroviaria entre Salto Grande y Montevideo, habilitada para 18 ton/eje. Para ello se requiere, además, la realización de obras en dos tramos: un tramo de 80 km de longitud entre Queguay y Salto, que necesita una rehabilitación imprescindible para dejarlo operativo- actualmente está clausurado por el mal estado de la vía- y la rehabilitación del tramo Chamberlain – Tres Arboles. El trabajo requiere un mejoramiento de vías y la intervención en obras de arte.

Del lado argentino, el ramal ferroviario correspondiente a la Línea Urquiza, que conecta con el Paso se ubica al norte de la ciudad de Concordia (provincia de Entre Ríos), tiene su inicio en Km 3,350 de la Div.05 (próximo a la estación Concordia), finalizando en el límite jurisdiccional de la Represa Salto Grande sobre el río Uruguay en el Km 22,028, totalizando 18,678 Km, conectando con la ciudad de Salto en la Rep. Oriental del Uruguay. El cruce sobre la Represa se ubica aproximadamente a 15 Km al norte de Concordia.

Actualmente se encuentra sin operación, principalmente por el desmantelamiento de la vía en un Km aproximadamente y la presencia de viviendas precarias ubicadas en la zona de vía. Con el propósito de solucionar este tema, se iniciaron gestiones ante la Municipalidad de Concordia para analizar la viabilidad de reubicación de las familias.

Mapa N2: Red ferroviaria argentina. Línea Urquiza



SUBGRUPO DE TRABAJO Nº 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

1.2 Demanda potencial tráfico de cargas

El interés de una conexión internacional en esta zona radica fundamentalmente en el hecho de que los operadores ferroviarios de los países del MERCOSUR puedan contar con una vía de paso hacia el Puerto de Montevideo.

En el mercado local, el interés por una conexión ferroviaria internacional estaría más que nada en aquellas plantas de producción ubicadas dentro del área de influencia próxima a la vía férrea, y que ya son clientes del ferrocarril, o que pueden llegar a serlo.

La zona más próxima incluye a los departamentos de Salto y Paysandú que comprende las plantas de producción de arroz (Saman de Salto), cemento Portland (ANCAP de Paysandú), y cebada cervecera (AMBEV de Paysandú).

Mapa N3: Ubicación de los principales clientes en el área de influencia de los puntos con conexión internacional.



Desde la inauguración y habilitación del cruce ferroviario en el año 1982, en forma esporádica, circularon trenes de carga, transportando cemento, en especial, y contenedores con carga general. Se mantuvo este intercambio hasta el año 2010 - 2012 aproximadamente.

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

Un trabajo realizado por el Ing. Tettamanti en setiembre de 2013 indica los volúmenes transportados del lado uruguayo antes del cierre de las líneas en el año 2018. Si bien, no se menciona el punto de destino de dichas cargas, se considera que el mayor porcentaje de esos volúmenes tenía como destino el puerto de Montevideo, y un porcentaje menor los otros puntos fronterizos.

El período que se analiza comprende entre los años 2008 – 2014 porque a partir de ese año se produce un retraimiento del transporte ferroviario en el 90% de la red activa debido a la clausura de la Línea Rivera entre Montevideo y Paso de los Toros, por la obra de Ferrocarril Central. Si bien los volúmenes transportados año a año venían en franco descenso, se espera una reactivación de todo el modo ferroviario una vez finalizada la obra del Ferrocarril Central.

Cuadro 1. Toneladas anuales transportadas Línea Rivera y Línea Litoral. Promedio 2014-2018 ¹

Producto	Línea Rivera	Línea Litoral
Arroz (SAMAN)	80000	40000
Cebada (AMBEV)	28000	42000
Subpr. Forestales (LUMIN)	45000	
Cemento Portland	70000	55000

Fuente: Tettamanti (2013)

Según información obtenida de la Asociación de Ferrocarriles del Estado (AFE Uruguay) a través del Observatorio de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) los pasos de frontera tuvieron los siguientes flujos:

Cuadro 2. Flujos de toneladas en los pasos de frontera

Paso de frontera	promedio 2008 – 2014
Puerto de Montevideo	115997
Rivera	34902
Salto Grande	15711

¹ El período que se analiza comprende entre los años 2008 – 2014 porque a partir de ese año se produce un retraimiento del transporte ferroviario en el 90% de la red activa debido a la clausura de la Línea Rivera entre Montevideo y Paso de los Toros, por la obra de Ferrocarril Central. Si bien los volúmenes transportados año a año venían en franco descenso, se espera una reactivación de todo el modo ferroviario una vez finalizada la obra del Ferrocarril Central. No se incluye en ese cuadro el rubro combustibles y lubricantes (de ANCAP) que es un movimiento del mercado local.

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

Fuente: Observatorio de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPI)

Una vez finalizadas las obras del Ferrocarril Central se espera recuperar los niveles de volúmenes transportados, no sólo a través de los clientes tradicionales, sino que es posible también la incorporación de clientes nuevos.

1.3 Tráfico de pasajeros

Con respecto a los trenes de pasajeros, al inicio se implementó un servicio de coche motor entre las ciudades de Concordia y Salto hasta el año 1985. Posteriormente, entre septiembre 2011 y mayo 2012, circuló tren de pasajeros entre Pilar (Buenos Aires) cuyo destino, en principio, sería Paso de los Toros (centro de Uruguay) con la idea de llegar a Montevideo, hecho éste que nunca se pudo concretar, especialmente por el estado de la infraestructura y en consecuencia por el tiempo de circulación. Al cabo de varios viajes, el tren solo llegaba a Salto, hasta que se suspendió el servicio en forma definitiva.

En Uruguay, actualmente se encuentra en funcionamiento un servicio regular de pasajeros entre Tacuarembó y Rivera, con dos frecuencias semanales. Una vez finalizada la obra de Ferrocarril Central se espera reinstalar los servicios regulares entre Montevideo y Progreso, y entre Montevideo y Víctor Sudriers (Empalme Olmos).

Hay interés para la reactivación de un servicio internacional de pasajeros entre Salto y Concordia en el mediano plazo.

1.4 Obras necesarias en materia de infraestructura

Del lado uruguayo:

- Rehabilitación del tramo de Línea Litoral entre Queguay y Salto.
- Refuerzo de los puentes del tramo Chamberlain -Tres Arboles.
- Renovación de vía en Línea Río Branco, para llevarla a riel de 50 kg/m.
- Rehabilitación de Línea Minas.

Del lado argentino:

Los trabajos previstos para ponerlo en operación consisten en restitución de los rieles faltantes, reemplazo y/o agregado de durmientes, fijaciones, nivelación y alineación, además de la reubicación de, al menos, los habitantes de las viviendas precarias ubicadas dentro de la zona de vía y/o dentro del gálibo ferroviario.

Todos los puentes se encuentran aptos para cargas reglamentarias. En general no presentan fallas importantes, tampoco la cantidad es importante, no obstante, tareas de menor importancia como cambio de durmientes, encarriladores y

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

contrarrieles, bulones de anclajes, reparaciones menores de soleras, guardabalasto y muros de los estribos, limpieza de cauce, etc., se tendrán en cuenta en el momento de su rehabilitación.

Hasta la fecha no se tiene previsto proyectar ni ejecutar ningún tipo de obra de mejoramiento en la estructura de vía que implique su rehabilitación.

2. PASO FRONTERIZO URUGUAYANA (BRASIL) – PASO DE LOS LIBRES (ARGENTINA).

Se trata de una conexión internacional de 3 km de extensión y vincula a la ciudad argentina de Paso de los Libres con la ciudad de Uruguayana en Brasil.

2.1 Cuestiones técnicas

La línea ferroviaria que llega en Brasil es Línea Sul – RMS mientras que del lado argentino es la Línea Urquiza de Trenes argentinos Cargas (Ver mapa N2).

Del lado brasilero, en cuanto a la zona aduanera Uruguayana, existe un proyecto de Rumo Línea Sul - RMS de reactivación del sitio. Es el mismo proyecto que prevé reactivar el tramo Alegrete - Uruguayana, actualmente desactivado.

El tramo Ponte Internacional - Porto Seco se encuentra en mal estado y es imposible el tránsito en carro de línea o locomotora, ya que la alcaldía de Uruguayana pavimentó las vías en las PN. En el segmento, hay invasión intensa de la traza ferroviaria y poca o ninguna vigilancia por parte del Concesionario.

La conexión con el resto de la red se realiza por la línea Cacequi - Uruguayana, con 247,23 km de extensión. Actualmente, solo está activo el tramo Tigre - Cacequi, de 75 km. El resto del tramo a Uruguaiana está desactivado. En la sección desactivada, en los años previos se habían registrados incidentes de robo de rieles. Debido a que no se encuentra sin vigilancia, es posible que haya habido nuevos robos.

Según información obtenida de la Concesionaria RMS, existe una previsión para la reanudación de transporte y recuperación del tramo que comprende la conexión Uruguayana - Paso de Los Libres, condicionada a la renovación anticipada del Contrato de Concesión. Por el momento no hay ningún transporte de carga ni de pasajeros.

Mapa N4: Red ferroviaria Brasileña



SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

La línea, del lado brasileño, cuenta con durmientes de madera y rieles TR 37, con ancho mixto (métrico y estándar) desde el Porto Seco Ferroviario de Uruguayana hasta la mitad del puente internacional.

Del lado argentino, el ramal ferroviario, que conecta al Paso se ubica al sureste de la ciudad de Paso de los Libres (provincia de Corrientes), tiene su inicio en Km 251,049 de la Div.06 (próximo al edificio de estación homónima), finalizando en el límite jurisdiccional del puente sobre el río Uruguay en el Km 255,043, totalizando 3,994 Km, conectando con la ciudad de Uruguayana en la Rep. Federativa de Brasil.

En este cruce ferroviario, para que circulen los trenes de ambos países, la vía es bitrocha (trocha media 1.435 mm de la Línea Urquiza y trocha angosta 1.000 mm del Ferrocarril brasileiro) entre ambas estaciones, luego cada Ferrocarril continua con su trocha respectiva, con la particularidad que la traza brasilera se desarrolla por las calles empedradas de la ciudad hasta arribar a la Playa Intermodal existente.

El puente tiene una longitud de 1.419 m. Hasta el año 1997 constituía el único puente sobre el río Uruguay, llegando a concentrar el 80% del tráfico comercial, luego fue revertida con la construcción y habilitación del puente carretero que une Santo Tomé y Sao Borja (ubicado a 180 Km aprox. al norte).

El Ramal ferroviario correspondiente a la Línea Urquiza, actualmente se encuentra sin operación debido fundamentalmente a la falta de carga para transportar y a la destrucción de una alcantarilla que colecta el agua de lluvia de un sector importante de la ciudad de Paso de los Libres.

Actualmente la estructura de vía, que cuenta con una antigüedad de 45 años, está conformada para un Peso por Eje de 20 Tn, contando además con una velocidad de circulación que, si bien es baja, resulta acorde a los sectores que transita (densidad poblacional importante). Entre los años 2005 y 2015 se ejecutaron trabajos de mejoramiento liviano de la vía, incluyendo renovación de rieles por de mayor porte, quedando solamente la vía de trocha media, ya que fue levantada la de trocha métrica, con la posibilidad que se pudieran reanudar el intercambio comercial.

2.2 Demanda potencial del tráfico de cargas

De acuerdo a la base histórica de flujos registrados, se pueden considerar como áreas de influencia, los estados de Rio Grande do Sul, Paraná, Santa Catarina y São Paulo y, en particular la ciudad de Uruguayana.

Según datos del Anuario del Sector Ferroviario, disponible en el sitio web de la ANTT, el Link Uruguayana - Paso de Los Libres sirvió como punto de cruce para los flujos ferroviarios entre Brasil y Argentina, hasta 2017.

Entre los flujos de importación se destacan, en miles de toneladas, los siguientes acumulado en el periodo:

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

- Arroz, con destino Ourinhos/SP (916), Tatuí/SP (392) y Rio Grande/RS (157);
- Contenedores, con destino a Tatuí/SP (957), Araucária/PR (334) y Rio Grande/RS (182);
- Productos siderúrgicos, con destino a Tatuí (257); y
- Soja, con destino Rio Grande/RS (306).

En cuanto a los flujos de exportación, se destacan los siguientes, en miles de toneladas acumulado en el periodo:

- Fertilizante, originario de Rio Grande/RS (713);
- Productos siderúrgicos, originarios de Araucária/PR (158) y Tatuí (56);
- Contenedores, con origen en Tatuí/SP (1.041), Lages/SC (82) y Araucária (49).

Hasta que el operador brasilero dejó de hacerlo (años 2010 – 2012 aprox.) las cargas ferroviarias que circulaban por el puente eran principalmente cereales desde Paraguay, en la Playa Intermodal de Uruguayana se hacían los movimientos necesarios para cargar a vagones de trocha angosta, quienes continuaban hasta el puerto Río Grande para embarcar a buques de ultramar.

En playa de la estación Paso de los Libres, había sectores asignados a acopio de cereal y vías exclusivas de trocha angosta para realizar tareas similares, pero en menor magnitud que en Uruguayana. Otras cargas fueron contenedores con carga general, fertilizantes, bobinas de acero, etc. Se hicieron algunas pruebas para transportar partes automotores a utilizar en la fabricación de vehículos en la provincia de Buenos Aires.

2.3 Tráfico de pasajeros

Con respecto a los trenes de pasajeros, no se tiene conocimiento que existiera tal servicio, al menos en los últimos 40 -cuarenta- años.

2.4 Obras necesarias en materia de infraestructura

Del lado argentino:

Para ponerlo en operación nuevamente y a los efectos de completar el mejoramiento realizado del lado argentino, los trabajos previstos consisten en desmalezado, reemplazo de durmientes, fijaciones, nivelación y alineación, en forma puntual.

El puente metálico existente es apto para cargas reglamentarias. En general tareas de menor importancia como cambio de durmientes, encarriladores y contrarrieles, bulones de anclajes, reparaciones menores de soleras, guardabalasto y muros de los estribos, etc., se tendrán en cuenta en el momento de su rehabilitación.

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

Existe una alcantarilla compuesta por conductos de madera, que actualmente se encuentra colapsada por el mal estado de la misma, provocando desmoronamiento del terraplén que en ese lugar cuenta con una altura importante, siendo una de las causantes que el ramal no esté operativo. Si bien se intentó una solución provisoria, no dio resultado, siendo necesario hacer los estudios técnicos, proyectar y ejecutar la estructura aconsejada.

Hasta la fecha no se tiene previsto proyectar ni ejecutar ningún tipo de obra de mejoramiento, existiendo la posibilidad que se otorgue un crédito FOCEM, para el mejoramiento de varios tramos de vía de la Línea Urquiza, encontrándose dentro de ellos este Ramal, lo que daría pie a la elaboración de un proyecto y ejecución de las obras necesarias para su rehabilitación, si bien no se cuenta con un presupuesto ajustado al proyecto, se estima que el costo oscilará en 500.000 dólares.

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

3. PASO FRONTERIZO SANTA ANA DO LIBRAMENTO (BRASIL) – RIVERA (URUGUAY)

Se trata de una conexión internacional que vincula a la ciudad brasileña de Santa Ana do Livramento (Brasil) con Rivera (Uruguay).

Mapa N5: Conexión Paso Fronterizo Santa Ana do Livramento-Rivera



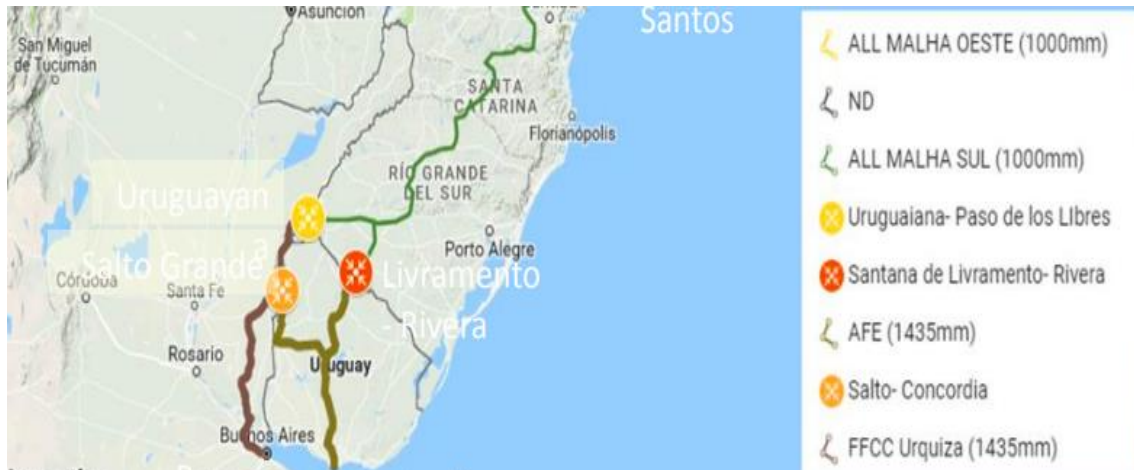
3.1 Cuestiones técnicas

Del lado brasileño, la línea cuenta con durmientes de madera y rieles TR 37, con ancho mixto (métrico y estándar) del Porto Seco Ferroviario de Santa Ana do Livramento hasta la calle que limita con Uruguay (Inspección de la ANTT no determinó el estado de la línea mixta en el vecino país). La línea de Puerto Seco a Uruguay está en mal estado, sin condiciones de seguridad operativa para el tráfico ferroviario, pero sin robo de línea. Hay invasiones por intrusiones de vía y obstrucción de la línea por vegetación, escombros y asfalto en ciertos puntos.

La conexión con el resto de la red se realiza por la línea Entroncamento – Santa Ana do Livramento, 155,49 km de longitud. El tramo lleva muchos años intransitable por la presencia de varios vagones depositados en la línea principal, cerca de la estación de transferencia y lleva mucho tiempo sin mantenimiento, por lo que no ofrece seguridad para el tráfico ferroviario.

Mapa N6: Red ferroviaria brasileña

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**



Del lado uruguayo, el ramal a la frontera Rivera – Livramento se construyó con doble trocha en 1913 (Uruguay tiene trocha normal en toda su red, 1435mm, mientras que Brasil en el Estado de Río Grande do Sul tiene trocha métrica. 1000 mm).

Para habilitar un flujo exportador en Rivera sólo hace falta una puesta a punto en el Ramal a la Frontera, en especial el último kilómetro que se encuentra en territorio de Brasil.

3.2 Demanda potencial tráfico de cargas

En cuanto a la conexión Santa Ana do Livramento - Rivera, no hay registro de flujos de transporte en el Sistemas ANTT, indicando la interrupción del transporte incluso antes del inicio de la concesión de la Malla Sur.

Para este paso, Brasil considera como área de influencia fronteriza primaria de interés, la ciudad gaúcha de Santa Ana do Livramento, donde se localizan los puntos de interconexión. Mientras que Uruguay, considera a los departamentos de Rivera y Tacuarembó.

Comprende el ingenio arrocero de SAMAN en Tacuarembó, y dos plantas que trabajan con subproductos de la forestación: Lumin en Tacuarembó, y URUFOR en Rivera. Potencialmente también existen otros clientes vinculados a la producción forestal o agrícola.

Un trabajo realizado por el Ing. Tettamanti en setiembre de 2013 indica volúmenes transportados (en Ton) antes del cierre de las líneas (2018).

Cuadro N3. Toneladas anuales transportadas Línea Rivera y Línea Litoral. Promedio 2014-2018 ²

² El período que se analiza comprende entre los años 2008 – 2014 porque a partir de ese año se produce un retraimiento del transporte ferroviario en el 90% de la red activa debido a la clausura de la Línea Rivera entre Montevideo y Paso de los Toros, por la obra de Ferrocarril Central. Si bien los volúmenes transportados año a año venían en franco descenso, se espera una reactivación de todo el modo ferroviario una vez finalizada la obra del Ferrocarril Central. No se

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

Producto	Línea Rivera	Línea Litoral
Arroz (SAMAN)	80000	40000
Cebada (AMBEV)	28000	42000
Subpr. Forestales (LUMIN)	45000	
Cemento Portland	70000	55000

Fuente: Tettamanti (2013)

Según información obtenida de AFE a través del Observatorio de Transporte del MTOP se obtuvo el siguiente cuadro: Transporte Internacional de Cargas por Ferrocarril (toneladas)

Cuadro 4. Flujos de toneladas en los pasos de frontera

Transporte Internacional de Cargas por Ferrocarril (toneladas)

Paso de frontera	promedio 2008 – 2014
Puerto de Montevideo	115997
Rivera	34902
Salto Grande	15711

Fuente: Observatorio de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP)

3.3 Tráfico de pasajeros

Hay previsión de que se opere un Tren Turístico por la empresa Giordani Turismo, entre la estación Santana do Livramento y la estación Palomas, 21 km de largo.

Según información de la Coordinación de Inspección Ferroviaria de la Rio Grande do Sul (COFER/RS), este segmento está pasando por un proceso de revitalización, y los viajes están previstos para el segundo semestre de 2022.

incluye en ese cuadro el rubro combustibles y lubricantes (de ANCAP) que es un movimiento del mercado local.

4. PASO FRONTERIZO POSADAS (ARGENTINA) – ENCARNACIÓN (PARAGUAY)

Se trata de una conexión internacional que vincula a la ciudad argentina de Posadas con la ciudad de Encarnación (Paraguay).

4.1 Cuestiones técnicas

Del lado argentino, el Ramal Ferroviario (en realidad es el denominado Desvío Provisorio, siendo ésta una de las tantas obras que se ejecutaron en oportunidad de la construcción de la represa de Yacyretá), que conecta a ambos ferrocarriles, se ubica al noreste de la ciudad de Posadas (provincia de Misiones), es una extensión de la Línea Troncal que tiene su inicio en Km 594,248, de la Div.06 (próximo a la ex-estación M. Lanús), finalizando en el límite jurisdiccional del puente sobre el río Paraná en el Km 599,366, totalizando 5,118 Km, conectando con la ciudad de Encarnación en la Rep. del Paraguay. El cruce sobre el puente se ubica aproximadamente a 5 Km al noreste del centro de Posadas.

Si tomamos los últimos 100 Km de la Red Troncal podemos considerar desde el Km 490 (Virasoro) hasta el Km 594,248 en donde la antigüedad de la vía actual es entre 55 y 60 años, coincidiendo con un riel más pequeño que sumado a su estado, el peso por eje debe disminuir a 18 Tn/eje. El resto del tramo, con una antigüedad de 32 años aprox; hasta el puente cuenta con una estructura de vía apta para 20 Tn/eje.

Como consecuencia del embalse formado por la presencia de la Represa Yacyretá sobre el río Paraná, fue construido el puente internacional San Roque González de Santa Cruz con una longitud total de 2.550 m (puente central de 579 m) que une las ciudades de Posadas y Encarnación, por tal motivo fue necesario modificar la traza de la vía en los últimos 5 Km, construyendo una nueva en su totalidad. El 2 de abril de 1990 se inauguró y habilitó el cruce vehicular y ferroviario sobre el puente internacional vial y ferroviario. Las líneas mesopotámicas se integraron con el ferrocarril paraguayo (ambas de trocha media: 1.435 mm).

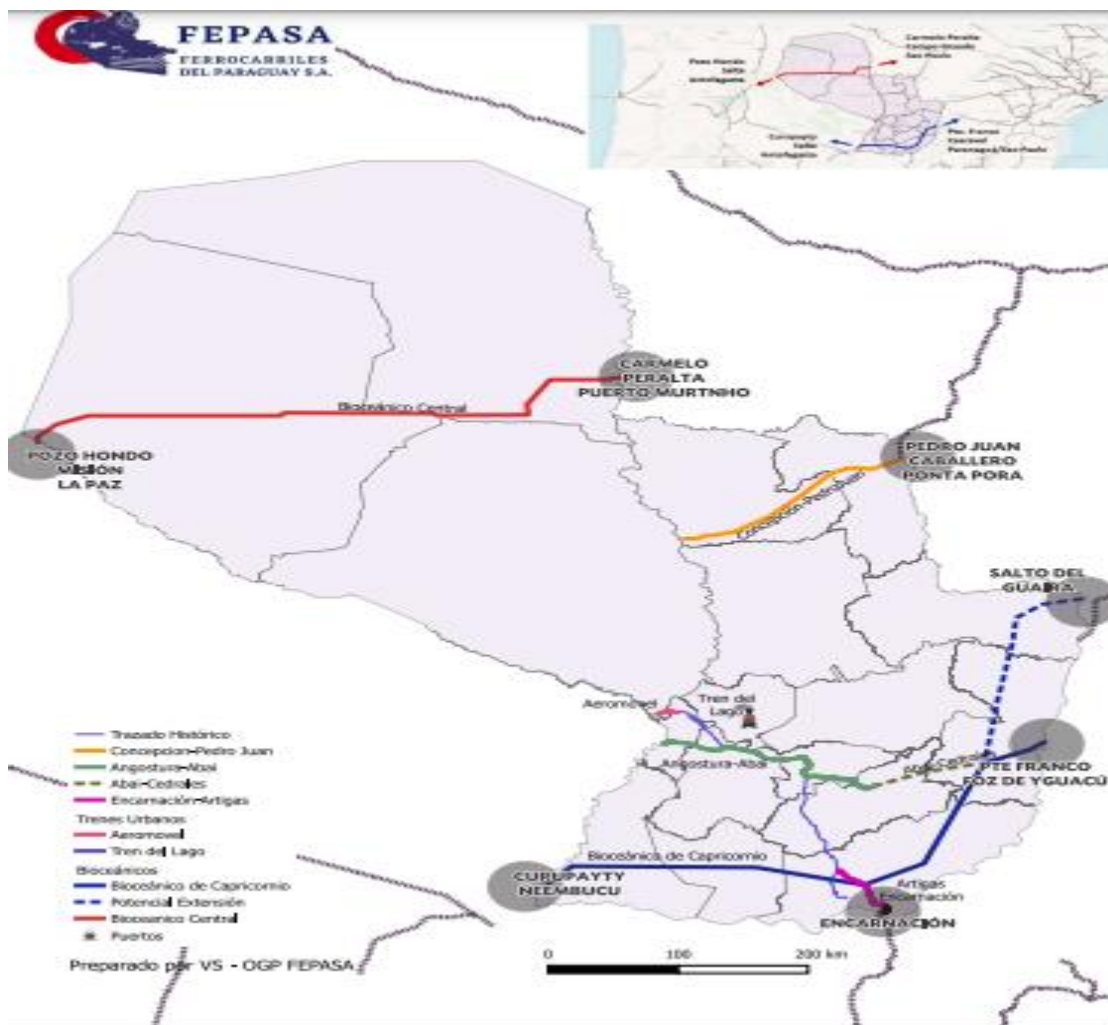
En el año 2012, por motivo de la elevación de la cota del embalse, quedaron dos tramos de vía bajo agua (antes y después de la estación Garupá), por tal motivo se construyó, a cargo del EBY, sobre otra traza (cuyo terraplén, en el sector norte, se formó para vía doble), una nueva vía (12 Km aproximadamente) utilizando los mismos rieles, ya que la misma tendría carácter de provisoria. Hasta el momento no se construyó la vía definitiva.

Del lado paraguayo, la infraestructura ferroviaria en el sector de la terminal ferroviaria está en condiciones operativas y se han reanudado los servicios de carga entre Encarnación y Zárate en la República Argentina y los de pasajeros con la ciudad argentina de Posadas.

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

Ferrocarriles del Paraguay se halla abocado desde la asunción de la actual administración en desarrollar corredores ferroviarios de mayor potencial para la conectividad del país.

Mapa N7: Pasos fronterizos de interés para Paraguay



4.2 Demanda potencias tráfico de cargas

Desde la inauguración y habilitación del cruce ferroviario en el año 1990, en distintas épocas, circularon trenes de carga, transportando cereales, fertilizantes y cemento. Se mantuvo este intercambio hasta el año 2010 - 2012 aproximadamente.

El paso ferroviario del ramal correspondiente a la Línea Urquiza, se ha reactivado en los últimos días tras 7 años de interrupción, a partir de acuerdos entre TAC y su par Ferrocarriles del Paraguay. Se estima que generará nuevos flujos de mercadería reduciendo tiempos y costos logísticos como así también brindará la posibilidad de que productores locales puedan exportar mercadería con valor

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

agregado generando nuevas entradas de divisas. Por el momento sólo hay circulación de trenes de carga hasta la estación Garupá (Km 581,5). En esta instancia las cargas a transportar están referidas a cereales, en particular, soja y arroz.

Este tramo incluye el corredor bioceánico Norte que involucra a cinco países (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Paraguay) y tiene en sus extremos importantes instalaciones portuarias tanto en el océano Pacífico como en el Atlántico que dan cuenta de su carácter bioceánico (IIRSA, 2004). El eje es visto por algunos analistas como uno de los más importantes, en términos geopolíticos y económicos, de la IIRSA. Une el litoral Atlántico con el litoral Pacífico del continente, conecta el puerto de Paranaguá en Brasil con el de Antofagasta en Chile, atraviesa el Noroeste (NOA) y el Noreste (NEA) en Argentina. Es un eje importante por la producción agroindustrial de la zona y la producción minera, sobre todo en la cordillera Andina, conforma un corredor transversal de características bioceánicas que ha desarrollado condiciones de bi-modalidad en el transporte a partir de la infraestructura carretera y ferroviaria.

Mapa N8: Corredor Bioceánico Norte



El Eje se ha convertido en un corredor estratégico para el desarrollo nacional en la Argentina, no sólo por la expansión de la frontera agroindustrial en el NEA, que articulado con la Hidrovía Paraguay-Paraná brinda cuantiosas posibilidades para el transporte granario, sino porque atraviesa la zona denominada como el "triángulo del litio" (Fornillo, 2015) compuesta por el NOA, el sur de Bolivia y el norte de Chile, donde se encuentran grandes las reservas de litio y donde se vienen desarrollando proyectos de infraestructura con el objetivo de facilitar su extracción y comercialización.

4.3 Tráfico de pasajeros

El 30 de diciembre de 2014 se suscribió un Memorándum de Entendimiento para la rehabilitación de la interconexión ferroviaria internacional entre la República

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

del Paraguay y la República Argentina, que reconocía al transporte ferroviario como medio adecuado para el intercambio físico de mercancías y personas, con ventajas en materia de sustentabilidad ambiental y eficiencia económica, colaborando en la integración de los países y el desarrollo del comercio internacional.

Las partes declaran la voluntad de establecer un Plan de Acción Argentina – Paraguay para la rehabilitación de los servicios ferroviarios internacionales de pasajeros y recuperar la interconexión en la frontera. Posteriormente, se suscribió un Acuerdo Experimental para la puesta en marcha de un servicio ferroviario internacional de pasajeros entre las localidades de Posadas, provincia de Misiones (República Argentina) y Encarnación, Departamento de Itapúa (República de Paraguay), a través del Puente Internacional San Roque González de Santa Cruz.

Las partes intervinientes son la Operadora Ferroviaria S. E., Belgrano Cargas y Logística S.A., FEPASA (Ferrocarriles del Paraguay) y Casimiro Zbikoski S.A., este último en su carácter de operador experimental del servicio.

Como resultado de la prestación con carácter experimental, surgió el informe de factibilidad favorable para el establecimiento del servicio con carácter regular a largo plazo, que diera lugar a la suscripción en septiembre de 2015, de un nuevo Acuerdo entre FEPASA, BCyL, SOFSE para la operación entre las localidades de Garupá y Encarnación. Por medio de la Licitación Nacional N° 66 del año 2015, la Operadora Ferroviaria adjudicó la gestión y el gerenciamiento del servicio internacional a la empresa Casimiro Zbikoski S.A., en octubre de 2017 por el término de 5 años con opción a prórroga por 1 años más.

El día 12 de septiembre de 2022 se reestableció el servicio luego que desde marzo del 2020 se encontraba suspendido por las medidas dispuestas por ambos países, en el marco de la emergencia sanitaria producto del Covid – 19 que obligó al cierre de las fronteras.



El servicio actualmente se presta con duplas Wadloper, con 190 asientos y no se permite viajar parados, en un recorrido de 4,1 km. en 8 minutos de viaje. Se corren 46 servicios diarios de lunes a viernes (23 ida y 23 vuelta), sin trenes los

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

fin de semana. Las duplas mencionadas poseen un bajo peso por eje y alta eficacia en consumo de combustible.

Según los registros estadísticos de Trenes Argentinos Operaciones del servicio internacional Posadas – Encarnación entre 2015 y 2020, muestran que existe un alto nivel de movimiento de pasajeros por motivo comercial, que aumenta o decrece, dependiendo de las variables del tipo de cambio. También tiene una leve demanda turística con sentido a Posadas.

El gráfico histórico de pasajeros transportados del servicio muestra que el movimiento de pasajeros se rige según el tipo de cambio y que el motivo de viaje es la compra de productos en Paraguay.

Cuadro N5: Cuadro Pasajeros Transportados por año 2015-2022

Posadas - Enc	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
2015	117.728	103.811	56.713	60.686	61.797	79.051	93.736	57.057	52.335	71.450	71.628	124.479	950.471
2016	124.171	110.430	82.145	79.948	109.561	134.101	144.446	114.862	109.725	114.734	126.929	156.493	1.407.545
2017	148.724	116.441	106.280	89.202	98.027	141.202	142.665	120.608	117.516	125.806	147.939	154.308	1.508.718
2018	152.764	126.930	124.464	94.871	87.562	98.304	115.983	78.989	48.915	42.945	48.085	97.382	1.117.194
2019	95.271	78.610	44.928	47.053	51.649	58.149	57.762	27.649	23.242	27.648	23.819	22.801	558.581
2020	24.136	16.334	5.864	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46.334
2021	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

Servicio suspendido en marzo de 2020 por medidas sanitarias en marco del covid19.

Fuente: Registros estadísticos de Trenes Argentinos Operaciones.

4.4 Obras necesarias en materia de infraestructura

Del lado argentino, se requiere completar una serie de obras ferroviarias comprometidas por el EBY, como playa de cargas, renovación y ampliación de puentes, renovación de vías en donde se incluía la construcción de una nueva en reemplazo de la provisoria. La idea era construir una vía nueva desde Garupá hasta el Puente internacional, al lado de la provisoria, dejando ésta para los trenes de carga y la otra para trenes de pasajeros, o en su defecto como vía doble, pudiendo aumentar la frecuencia de éstos.

Ahora, para ponerlo en operación nuevamente y a los efectos de mejorar la estructura de vía, los trabajos previstos consisten en desmalezado, reemplazo de durmientes, fijaciones, nivelación y alineación, en forma puntual.

En el último tramo, entre Km 504 y Km 599, los puentes metálicos existentes son similares a los de los aliviaderos del río Aguapey, o sea limitantes de Peso por eje a 18 Tn junto a la estructura de vía, con condiciones similares en 7 (siete) de ellos que totalizan 368 m de longitud, más 15 puentes de varios tramos metálicos de longitud variable entre 3 y 8 m, totalizando 140 m. En general no presentan fallas importantes, tampoco la cantidad es importante, no obstante, tareas de menor importancia como cambio de durmientes, encarriladores y contrarrieles, bulones de anclajes, reparaciones menores de soleras, guardabalasto y muros

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

de los estribos, limpieza de cauce, etc., se tendrán en cuenta en el momento de su mejoramiento.

En este sector, a cargo de la Entidad Binacional Yacyretá (EBY), se renovaron y ampliaron tres puentes aptos para cargas reglamentarias (uno de ellos, sobre el arroyo Zaimán, fue construido para vía doble), se reemplazaron alcantarillas por conductos rectangulares de H^aA^a, adecuados al embalse de Yacyretá.

Hasta la fecha no se tiene previsto proyectar ni ejecutar ningún tipo de obra de mejoramiento, existiendo la posibilidad que se otorgue un crédito FOCEM, para el mejoramiento de varios tramos de vía de la Línea Urquiza, encontrándose dentro de ellos este tramo de 100 Km, en donde se seleccionó dos sectores de 30 Km cada uno (entre las Progresivas Km 495 - Km 525 y Km 569 - Km 599,366) para su mejoramiento, lo que daría pie a la elaboración de un proyecto y ejecución de las obras necesarias, si bien no se cuenta con un presupuesto ajustado al proyecto, se estima que el costo oscilará en los 13 (trece) millones de dólares.

Del lado paraguayo, en el año 2021 la EBY, inició los trabajos de reposición de vías como la primera parte, en un tramo de 7 kilómetros entre los municipios de Encarnación y Cambyreta en el departamento de Itapúa.

La obra se da en el marco de la reposición funcional a favor de FEPASA y consiste en la construcción de obras ferroviarias en su etapa I, en el tramo barrio Buena Vista y ruta PY06. Durante el 2021, la EBY ya anunció el inicio, pero fue postergado nuevamente.

La obra incluye la construcción de un tramo de 7,5 kilómetros de vía férrea, con toda la infraestructura necesaria, desde el actual emplazamiento en la cabecera del puente internacional San Roque González, hasta trasponer la ruta nacional PY06, en la zona del barrio Santa María, área donde será reasentada la futura estación de cargas para granos y otros tipos de productos.

En una segunda etapa se prevé la construcción de la estación de pasajeros, atendiendo la conectividad ferroviaria existe a través del puente Encarnación-Posadas.

5. PASO FRONTERIZO SOCOMPA (ARGENTINA) – ANTOFAGASTA (CHILE)

La Conexión Norte se encuentra activa en la actualidad, es la que conecta la red argentina de ferrocarriles de trocha de 1,00 m en Salta con el puerto de Antofagasta en Chile.

Mapa N8: Paso fronterizo Socompa-Antofagasta



5.1 Cuestiones técnicas

Del lado argentino, se trata del ramal C14 actualmente perteneciente a la red de Trenes Argentinos Cargas.

El ferrocarril parte de Salta y cruza el Abra de Chorrillos a 4.475 metros, baja a 3.500 m en el Salar de Arizare y vuelve a subir a 4.363 metros para atravesar la frontera en Socompa a los 3.909 metros.

En el sector chileno el ferrocarril baja en forma continua hasta el puerto de Antofagasta.

A pesar de que esta ruta es accidentada y atraviesa zonas inhóspitas, la explotación del ferrocarril sólo está sujeta a interrupciones accidentales por nevadas y ventiscas.

5.2 Demanda potencia tráfico de cargas

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

Actualmente se transporta Carbonato de Sodio (1500 TN x mes) desde Antofagasta hasta Salar de Pocitos y Carbonato de Litio desde Salar de Pocitos hasta Antofagasta (500 TN x mes). El cliente es Livent y se realiza en operación conjunta con la empresa chilena Ferronor. Cada uno opera de su lado de la frontera siendo los vagones de procedencia chilena.

Circulan trenes con insumos para el desarrollo de la minería PIEDRA, CAL, SODA, ASH, etc., con productos minerales CARBONATO DE SODIO y CARBONATO DE LITIO, con productos orientados para el desarrollo local y regional de los pueblos de Puna tales como adoquines y materiales de trabajo para mantener la operación ferroviaria en invierno.

5.3 Obras necesarias en materia de infraestructura

Del lado argentino se están realizando trabajos de infraestructura y renovación de vías en Taca Taca- Tolar Grande, Meseta- Diego de Almagro; tareas de mejoramiento de vía entre Muñaco- Cachiñal y San Antonio de los Cobres- Mina Concordia: y reconstrucción en Chorrillos, Viaducto El Muñal y Viaducto El Faldeo.

6. PASO FRONTERIZO SALVADOR MAZZA (ARGENTINA) – YACUÍBA (BOLIVIA)

Se trata de una conexión internacional que vincula a la ciudad argentina de Salvador Mazza con la ciudad de Yacuíba (Bolivia).

6.1 Cuestiones técnicas

Es un ramal de la red de trocha angosta (1000 mm), cuya extensión es de 334 km entre las cabeceras Perico y Pocitos.

El tramo entre Pichanal y Pocitos se encuentra inhabilitado a causa del desmoronamiento y el mal estado de los puentes que cruzan diversos cursos de agua en la región.

6.2 Demanda potencial de carga

Desde Pocitos tiene acceso hacia Bolivia a través del Ferrocarril Oriental Boliviano. Se encuentra en uso de cargas sólo el tramo entre Perico y Pichanal.

Mayormente se transporta azúcar procedente de varios ingenios azucareros de la zona. También funciona la estación Pocitos para carga procedente de Bolivia, estando alquiladas las instalaciones.

6.3 Obras de infraestructura necesaria

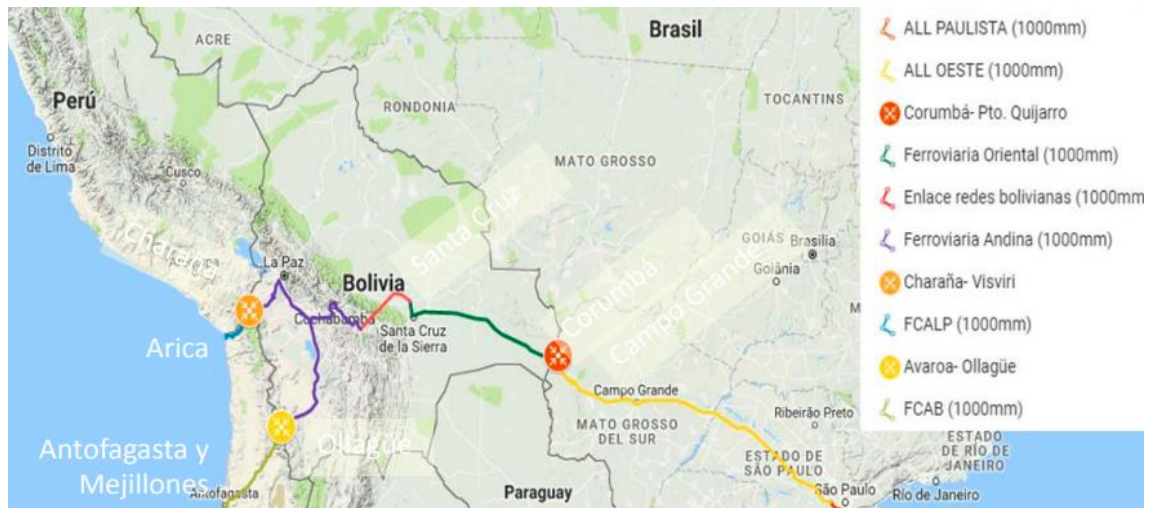
En el contrato firmado por el Estado Argentino con la empresa China Machinery Engineering Corporation (CMEC), se prevé el financiamiento para ejecutar obras vinculadas con el mejoramiento del Ramal C15 de la línea Belgrano: en particular en los tramos Ledesma – Pichanal (86,2 km) y Pichanal – Pocitos (165,8 km).

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

7. PASO FRONTERIZO CORUMBÁ (BRASIL) – PUERTO QUIJARRO (BOLIVIA)

Se trata de una conexión internacional de 2 km de extensión. La línea ferroviaria que llega en Brasil es Rumo Línea Oeste – RMO.

Mapa N8: Paso fronterizo Corumbá (Brasil)-Puerto Quijarro (Bolivia)



7.1 Cuestiones técnicas

Estaba prevista en el Contrato de concesión de Línea Oeste, firmado en julio de 1996 con la empresa Rumo-RSM. Según el Aviso de Concesión de la OMR vigente, el PND-A-5/95/RFFSA, publicado por el BNDES el 30/11/1995, se desprende que la red concedida a la actual RMO se extiende por unos 7,6 km, hacia territorio boliviano (más allá del patio de Corumbá) y estaría en la frontera entre los territorios de Brasil y Bolivia. Unos 3,6 km antes, está la clave de acceso a la Terminal Aduanera de Agesa.

Corumbá - Puerto Quijarro son estaciones ferroviarias que bordean la Brasil y Bolivia, respectivamente, que se encuentran a unos 11 km de distancia.

Es importante señalar que la actual concesionaria pretende dar por terminado su Contrato de Concesión de manera amistosa, a través del instituto de licitación, previsto en la Ley N° 13.448/2017. Los estudios para la transferencia del activo a otro jugador privado están siendo desarrollados por el PPI, por a través de un consorcio contratado por Compañía Andina de Fomento - CAF. Los estudios en curso para una nueva concesión prevén la recapacitación de la infraestructura y de los recursos operativos, lo que podrá permitir el transporte entre Brasil y Bolivia en volúmenes más importantes que los transportados en los últimos años

7.2 Demanda potencial del tráfico de cargas

Según datos del Anuario del Sector Ferroviario, disponible en el sitio web de la ANTT, el Link Corumbá - Puerto Quijarro estuvo activo hasta abril de 2022, último mes con información disponible, y sirve como punto de cruce para los flujos

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE". MERCOSUR
SUBCOMISION DE TRANSPORTE FERROVIARIO
**DOCUMENTO - INFORME DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA FERROVIARIO DE
LOS PAISES MIEMBROS**

ferroviarios entre Brasil y Bolivia desde productos siderúrgicos. Los últimos volúmenes de transporte registrados fueron inferiores a 10 mil toneladas por mes.

En abril de 2022 fue interrumpido el tráfico, según alega la concesionaria, en virtud de una resolución judicial que establece la obligación de doble conducción, lo que imposibilita mantenimiento a corto plazo.

De lo anterior, se puede señalar como área de influencia fronteriza primaria de interés la ciudad de Corumbá, donde se ubica el punto de interconexión.

La Agencia ha impulsado negociaciones con la empresa para restablecer el flujo, que ya transportaba volúmenes muy bajos hasta la última interrupción, que se produjo en abril de 2022

SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 “TRANSPORTE” (SGT N° 5)
COMISIÓN DE TRANSPORTE FERROVIARIO (CTF)
INFORME SEMESTRAL SOBRE EL GRADO DE AVANCE DEL PROGRAMA DE TRABAJO DEL PERÍODO 2021-2022
aprobado en la Reunión N°02/22 de la CTF

TAREA O ACTIVIDAD	GRADO DE AVANCE	OBSERVACIONES SOBRE GRADO DE AVANCE	CRITERIOS DE PRODUCTIVIDAD
<p>Transporte ferroviario en el MERCOSUR</p> <p>Negociación: Diversos temas correspondientes a la materia: -Actualización del Capítulo III del ATIT: apoyo de los trabajos en el ámbito de la ALADI</p>	En desarrollo	Intermedio	--

**SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 “TRANSPORTE” (SGT N° 5)
COMISIÓN DE TRANSPORTE FERROVIARIO (CTF)
PROGRAMA DE TRABAJO DEL PERÍODO 2023-2024
aprobado en la Reunión N°02/22 de la CTF**

OBJETIVO GENERAL	OBJETIVO ESPECIFICO	TAREA O ACTIVIDAD	TIPO	ORIGEN	PRIORIDAD	CONCLUSIÓN ESTIMADA
----	Desarrollar y fortalecer el transporte ferroviario	Seguimiento Transporte Ferroviario en el MERCOSUR Diversos temas correspondientes a la materia: Actualización del Capítulo III del ATIT: apoyo a los trabajos en el marco de la ALADI	Específica	SGT N°5	Normal	Dic/23
----	Desarrollar y fortalecer el transporte ferroviario	Diagnóstico Análisis de las potencialidades del sistema ferroviario de la región por país (FODA)	Específica	SGT N°5	Normal	Dic/23
----	Desarrollar y fortalecer el transporte ferroviario	Seguimiento Acompañamiento de las acciones que se producen entre los países en materia de transporte ferroviario	Permanente	SGT N°6	Normal	---

**SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 “TRANSPORTE” (SGT N° 5)
COMISIÓN DE TRANSPORTE FERROVIARIO (CTF)
PROGRAMA DE TRABAJO DEL PERÍODO 2023-2024
aprobado en la Reunión N°02/22 de la CTF**

OBJETIVO GENERAL	OBJETIVO ESPECIFICO	TAREA O ACTIVIDAD	TIPO	ORIGEN	PRIORIDAD	CONCLUSIÓN ESTIMADA
----	Desarrollar y fortalecer el transporte ferroviario	Seguimiento Transporte Ferroviario en el MERCOSUR Diversos temas correspondientes a la materia: Actualización del Capítulo III del ATIT: apoyo a los trabajos en el marco de la ALADI	Específica	SGT N°5	Normal	Dic/23
----	Desarrollar y fortalecer el transporte ferroviario	Diagnóstico Análisis de las potencialidades del sistema ferroviario de la región por país (FODA)	Específica	SGT N°5	Normal	Dic/23
----	Desarrollar y fortalecer el transporte ferroviario	Seguimiento Acompañamiento de las acciones que se producen entre los países en materia de transporte ferroviario	Permanente	SGT N°6	Normal	---