



# **CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL**

**5 de abril de 2016**



**El MOPSV a través del VMT es ejecutor del Componente I Estudios Ferroviarios, del “Programa de Pre inversión en Proyectos Estratégicos de Transporte” del Contrato de Préstamo N° 2498/BL-BO entre el Estado Plurinacional de Bolivia y el BID suscrito el 26 de marzo de 2011.**



**El objetivo de este Programa de Preinversión es:**

**Determinar la viabilidad de la interconexión ferroviaria y el Corredor Ferroviario Bioceánico Central-CFBC, mediante el desarrollo de los estudios técnicos económicos, financieros y socio ambientales que contribuyan a su construcción.**

# CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (CFBC)

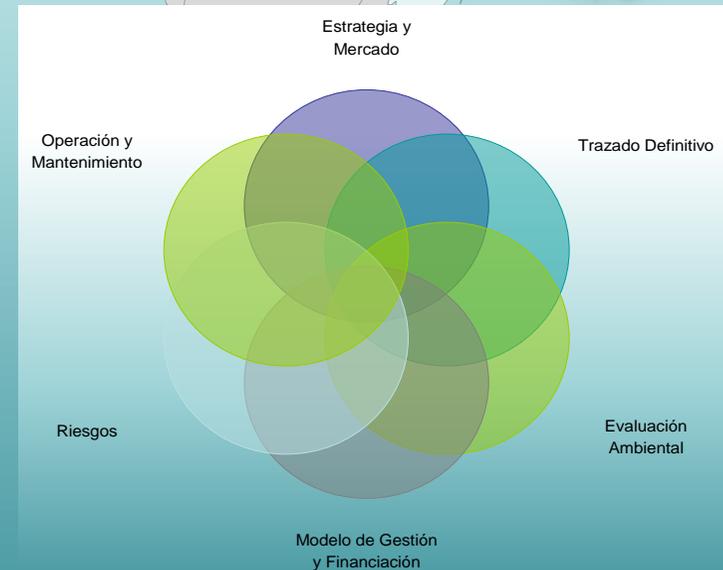
**Estudios ferroviarios estratégicos CFBC  
(Complementarios e interrelacionados  
entre si)**

**Estudio complementario de alternativas  
de trazo, trazado y alineamiento  
definitivo. Diseño básico preliminar del  
CFBC costos de construcción y  
operación:**

**Estudio Estratégico y corredor  
resultante:**

**Estudio de prospección comercial,  
análisis de mercados y análisis de  
alternativas logísticas:**

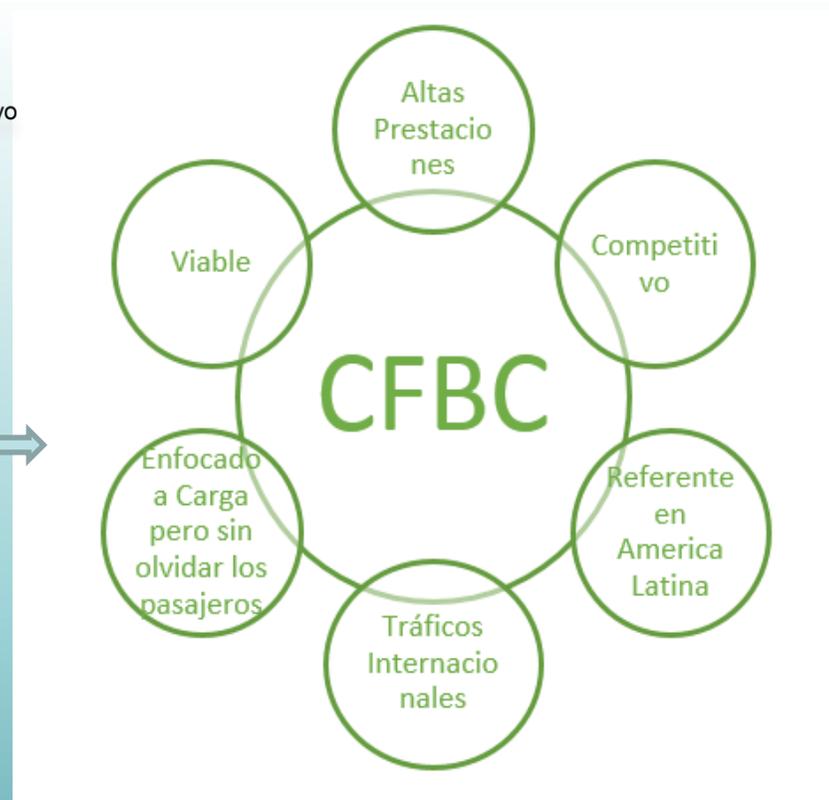
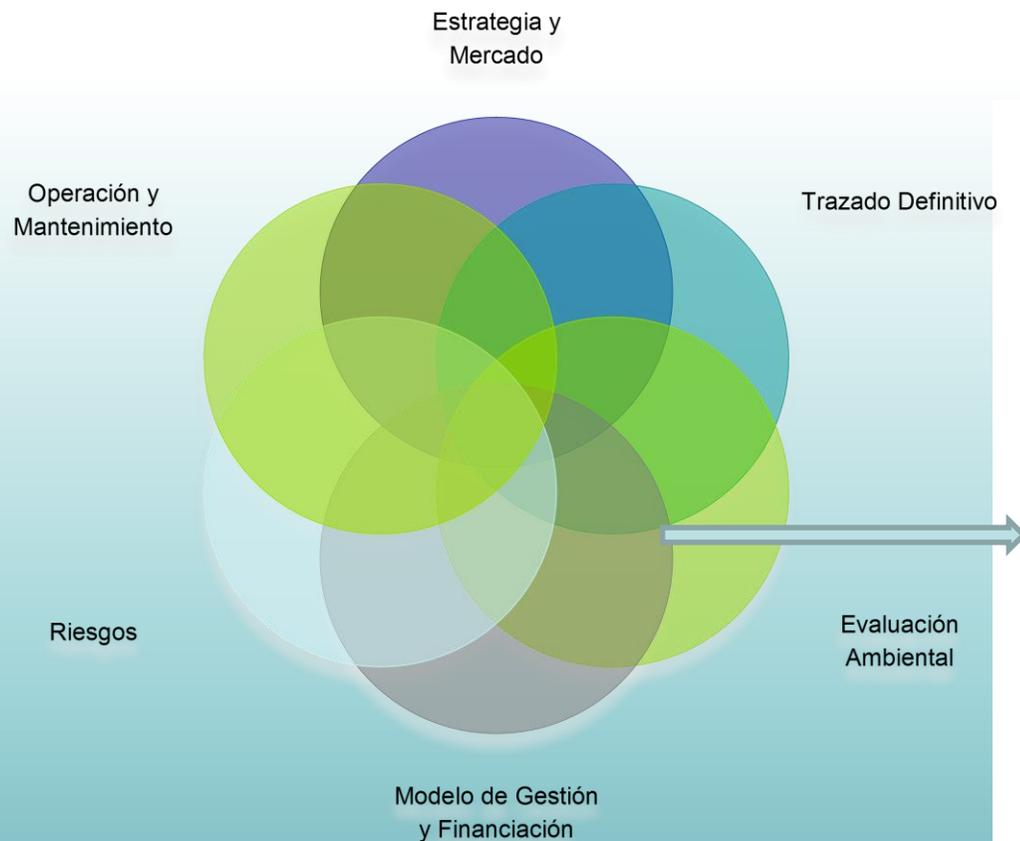
**Estudio de Evaluación Ambiental  
Estratégica:**



# ALCANCE Y ENFOQUE

## ALCANCE

## ENFOQUE



# OBJETIVOS

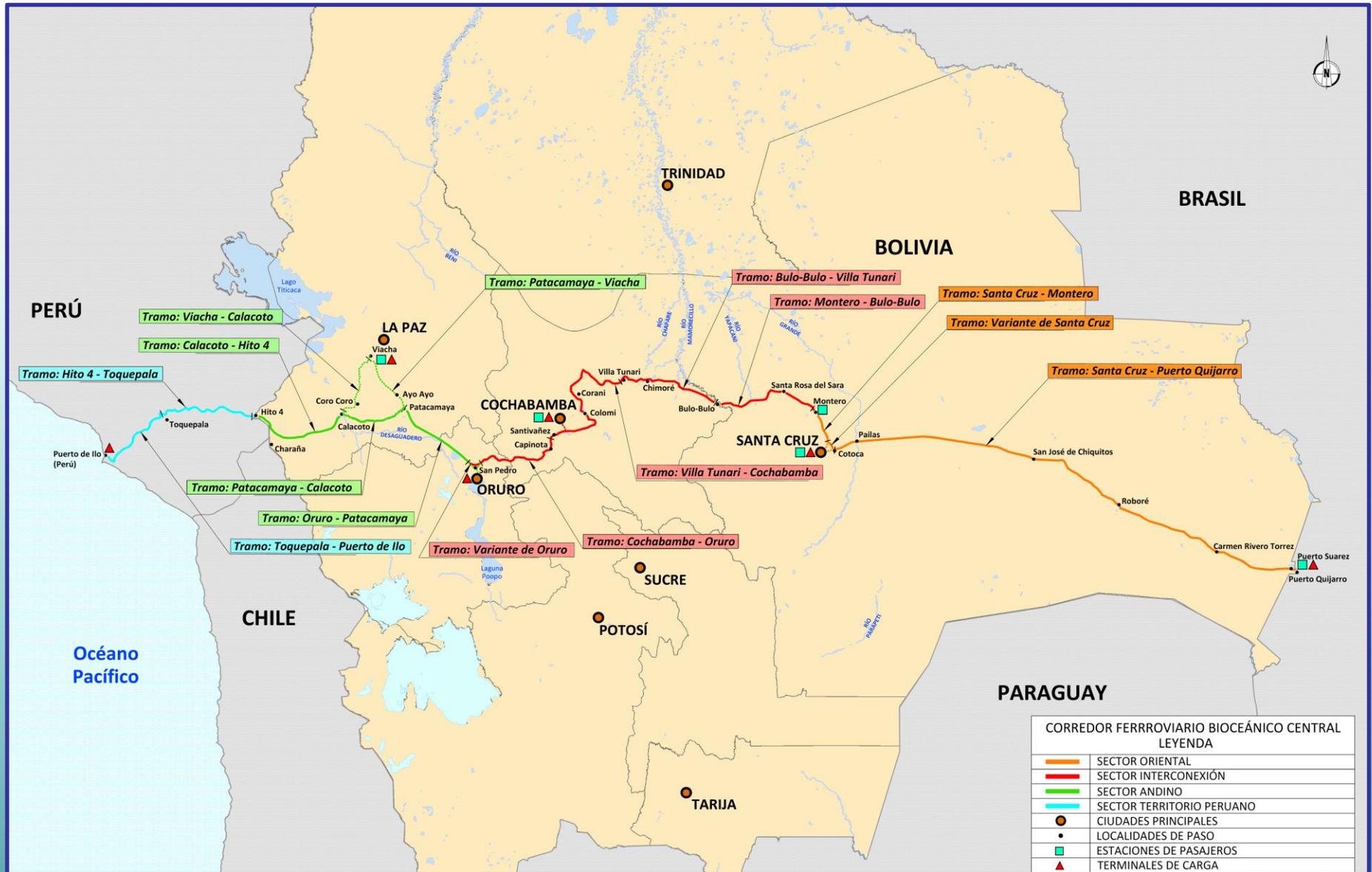
1. Mejorar la eficiencia y competitividad del sistema de transporte y optimizar el uso de sus capacidades
2. Incidir en la integración funcional del sistema de transporte, con el apoyo de un enfoque intermodal
3. Reducir las carencias actuales e impulsar las relaciones comerciales en la región
4. Alternativa logística y de transporte que contribuirá a un desarrollo económico equilibrado
5. Promover la movilidad sostenible
6. Reforzar la cohesión territorial y social con mejoras generalizadas de la accesibilidad



# CORREDOR FERROVIARIO BIOCEANICO CENTRAL



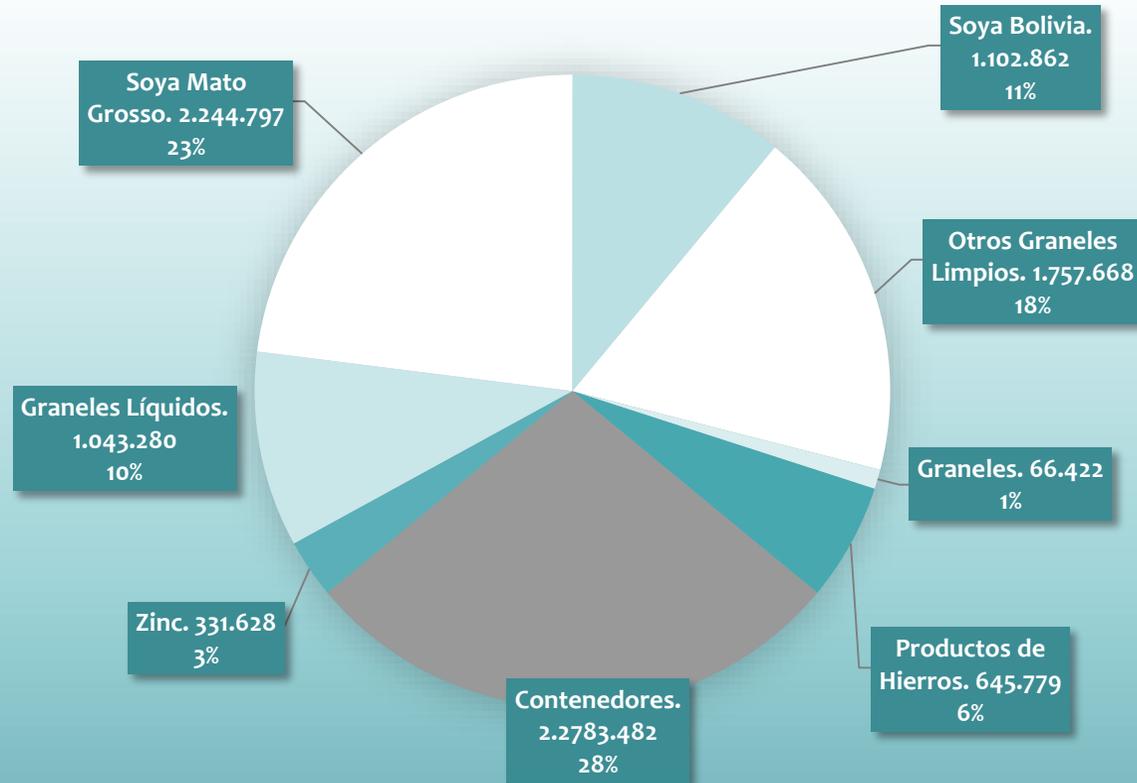
# ALINEAMIENTO



**ESTUDIO COMPLEMENTARIO DE ALTERNATIVAS DE TRAZO, TRAZADO Y ALINEAMIENTO DEFINITIVO. ESTUDIO DE DISEÑO BÁSICO PRELIMINAR DEL CFBC Y COSTOS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN.**

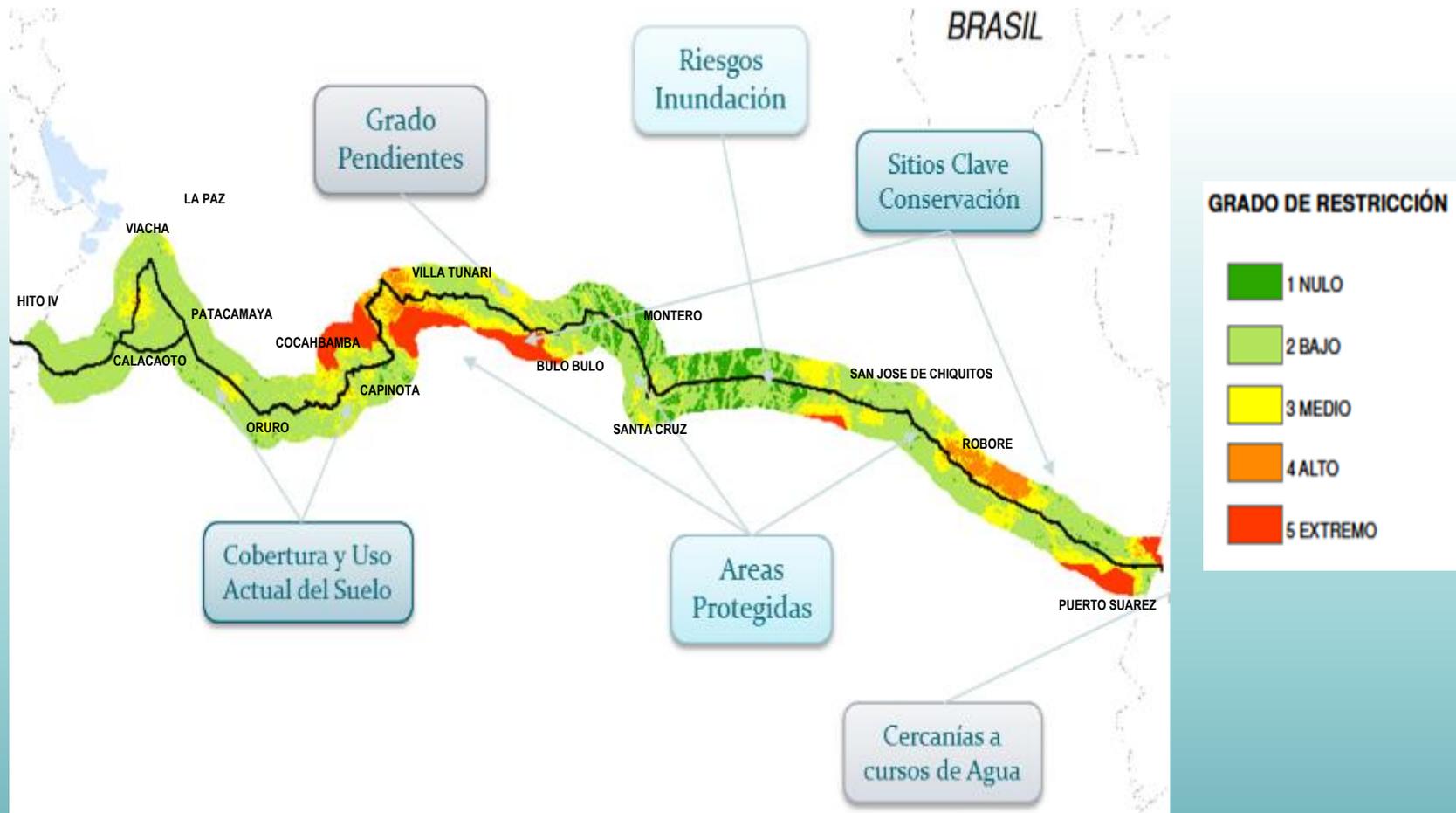
- Transporte de 10 millones de toneladas/año en 2021
- Transporte de 24 millones de toneladas/año en 2055.

## CARGA DEL CFBC 2021 En Bolivia (10 millones tn)



# COMPONENTE AMBIENTAL Y SOCIAL – RESTRICCIONES

## RESTRICCIONES AMBIENTALES

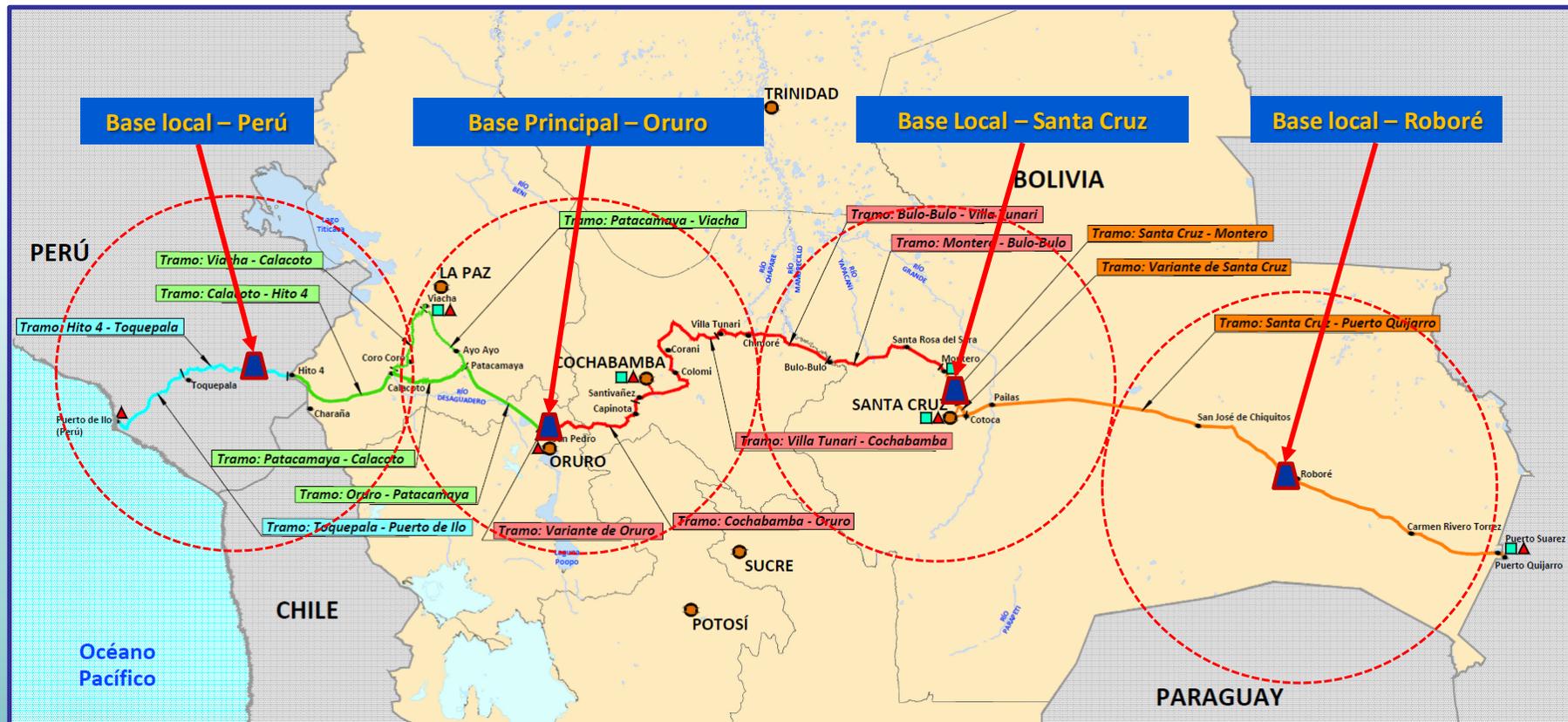


# COMPONENTE AMBIENTAL Y SOCIAL – RESTRICCIONES

## RESTRICCIONES SOCIALES



# BASES Y TALLERES DE MANTENIMIENTO



ESTUDIO COMPLEMENTARIO DE ALTERNATIVAS DE TRAZO, TRAZADO Y ALINEAMIENTO DEFINITIVO. ESTUDIO DE DISEÑO BÁSICO PRELIMINAR DEL CFBC Y COSTOS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN.

# COSTOS DE INVERSIÓN EN BOLIVIA

Precio tren de viajeros	9.000.000
Precio Locomotora	3.000.000
Precio Vagón	85.000

INVERSION CFBC - BOLIVIA	
Descripción	Costo en millones de \$US
<b>1</b> INVERSION - INFRAESTRUCTURA CFBC - BOLIVIA SIN PROY. M-BB	5.518,28
<b>*</b> INVERSION - INFRAESTRUCTURA CFBC - BOLIVIA CON PROY. M-BB	5.835,99
Tramo - Red Oriental	1.643,65
Tramo - Interconexión	2.820,67
Tramo - Red Andina	1.053,96
Tramo Montero - Bulo Bulo	317,71
<b>2</b> INVERSION MATERIAL RODANTE (TOTAL)	1.301,28
Locomotoras	396,00
Vagones de Carga	473,28
Tren de Pasajeros	432,00
<b>3</b> COSTO BASES DE MANTENIMIENTO	180,65
Costo Bases de Mantenimiento	113,01
Costo Maquinaria de Bases de Mantenimiento	13,40
Costo Equipamiento de Bases de Mantenimiento	3,39
Costo de Talleres	33,90
Costo de Equipamiento de Talleres	16,95
<b>TOTAL INVERSION NECESARIA 1+2+3</b>	<b>7.000,21</b>

\* Este valor incluye el Costo del Proyecto en ejecución del Tramo Ferroviario Montero - Bulo Bulo y es el empleado para la evaluación financiera de CFBC.

## EL PUERTO DEL PACÍFICO, UN ELEMENTO CLAVE

El puerto y el ferrocarril constituyen elementos inseparables de la actuación.

Amplitud y de calidad para satisfacer las necesidades previstas.

Carácter multifuncional para atender a los diversos tipos de mercancías y sistemas de transporte .

Efecto Red e Intermodalidad.

Contemplar la posibilidad de expansión.

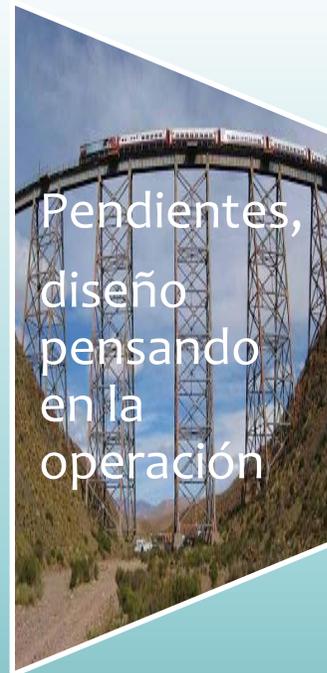
Escenarios de actividad también de núcleo logístico internacional (puerto hub) o regional (cabotaje).

**Implica una inversión mínima de 500 millones de \$US que hay que contemplar.**

## FUNCIONALIDAD DEL CORREDOR

- ✓ Vertebrar el territorio, creando un eje transversal este-oeste que permitiría una conexión continua desde la frontera con Brasil, en Puerto Quijarro, hasta la conexión con Perú, en Hito 4.
- ✓ Aumentar las posibilidades de transporte, tanto para carga como para viajeros.
- ✓ Reducir los tiempos de viaje en trayectos ya existentes y coincidentes con la traza del corredor.
- ✓ Dinamizar y potenciar el mercado exterior, favoreciendo el incremento de las exportaciones, principalmente graneles sólidos y líquidos.
- ✓ Reducir la tasa de siniestralidad de las carreteras y sus costes asociados.
- ✓ Desarrollar nuevas oportunidades de empleo para la población activa.
- ✓ Disminuir las emisiones de CO2 a la atmósfera.
- ✓ Crear un modo de transporte sostenible.
- ✓ Fortalecimiento de la integración latinoamericana.

# CONCLUSIONES



# RUTAS MARÍTIMAS DESDE BRASIL A CHINA



Rutas	Días
Brasil - Panamá - China	67
Brasil - Bolivia - Perú - China	42

El tiempo estimado de transporte de mercadería de Brasil a China son de **67 días y 13 horas**.  
El tiempo de demora mínimo en el Canal de Panamá se estima en **20 horas**.Z



- **MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN**