



Asociación Latinoamericana
de Integración
Associação Latino-Americana
de Integração

PROYECTOS SUBREGIONALES DE
INTEGRACION EN MATERIA DE
TRANSPORTE.

ALADI/CTFC/II/di 3
26 de julio de 1990

Restringido. Para uso
exclusivo de la reunión.

A. INTRODUCCION

1. Siete países miembros de la Asociación están encarando el desarrollo de dos proyectos de integración en materia de transporte que, una vez concretados, aumentarán sustancialmente la eficiencia del sistema de transporte de la subregión. Por una parte, Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay vienen trabajando en un Proyecto para mejorar las condiciones de transporte en la Hidrovía Paraguay-Paraná. Por la otra, Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, conjuntamente con el Gobierno del Reino de España a través del Programa V Centenario, están trabajando en un Proyecto de Integración Ferroviaria, denominado "Libertadores", para mejorar las condiciones de transporte en los corredores internacionales seleccionados.
2. Ambos proyectos se encuentran en la fase preliminar de desarrollo en sus aspectos operativo y financiero y demandarán una inversión inicial de 73,5 millones para obras en las vías navegables en la Hidrovía y de US\$ 127,5 millones para el Proyecto Libertadores. En este último caso se ha previsto que la etapa inicial del proceso se financie con recursos provenientes del Fondo V Centenario, constituido según convenio suscrito entre el Gobierno del Reino Unido de España y el BID.
3. Adicionalmente, será necesario encarar diversos aspectos relacionados con las políticas, procedimientos y trámites aplicados al transporte y el comercio en las zonas de influencia del corredor fluvial y los corredores ferroviarios, a fin de propiciar su armonización e incrementar la eficiencia operativa del sistema en su conjunto. En este sentido, deberán tenerse en cuenta las ventajas que una adecuada coordinación modal, intermodal y multimodal pueden ofrecer al incremento de esa eficiencia en términos de oportunidad, confiabilidad, seguridad y reducción de costos y tarifas.

4. En este contexto, la facilitación del transporte y el comercio en los corredores internacionales señalados resulta esencial para que las inversiones permitan el aprovechamiento de las ventajas relativas de cada modo de transporte. Las oportunidades y facilidades de conexión intermodal favorecerán la articulación y desarrollo del sistema de transporte de los países del Cono Sur y, por ende, la expansión del comercio internacional e intrarregional de esos países.

B. HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

5. El Proyecto Hidrovia Paraguay-Paraná refleja la voluntad de los países de la Cuenca del Plata de contar con un corredor de transporte fluvial continuo, integrado por los ríos Paraguay y Paraná, desde Puerto Cáceres en Brasil hasta la desembocadura del río Paraná, incluyendo el Puerto de Nueva Palmira.

El objetivo del proyecto es contar con un corredor seguro de transporte fluvial que permita una salida eficiente de la producción del área de influencia hacia los mercados internacionales y facilite la integración de la Cuenca del Plata.

6. El proyecto comprende obras en vías navegables tales como rectificaciones de curvas, disminución de radios de curvatura, ensanche de canales, defensas costeras y balizamiento. Asimismo se prevé la ampliación de la flota y la ejecución de mejoras en los puertos y zonas de transferencia de carga. La inversión global para el período 1991-2005 se estima entre 845 y 1.009 millones dólares, de acuerdo a los distintos escenarios posibles de movimiento de carga considerados en la evaluación. Para el período 1991-1995 se ha previsto una inversión en obras de acondicionamiento de la vía navegable que asciende a 73,5 millones de dólares.

Comité Intergubernamental Coordinador de la Cuenca del Plata

7. En abril de 1969 se celebró la Primera Reunión Extraordinaria de Cancilleres de la Cuenca del Plata en la que se suscribió el Tratado de la Cuenca del Plata. En el mismo, las partes convienen en mancomunar esfuerzos para promover el desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca del Plata y su área de influencia. Para el cumplimiento de estos objetivos se creó en el marco del Tratado el Comité Intergubernamental de la Cuenca del Plata (CIC).

El CIC elabora programas de acción anuales, denominados Programas de Acciones Concretas, que definen los temas prioritarios para la cooperación y las tareas a desarrollar. Los mismos se preparan con la participación de los

representantes de los organismos nacionales, designados como contrapartes técnicas por sus respectivos países. Los Cancilleres de la Cuenca del Plata se reúnen anualmente y evalúan el Programa y el desarrollo de los proyectos.

El programa de acciones concretas en ejecución comprende, entre otros temas, transporte terrestre, balizamiento, mejoramiento de las vías navegables, facilidades normativas para la navegación, sistema de transporte fluvial (Hidrovia).

Reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transporte de la Cuenca del Plata

8. El proyecto de desarrollo de la navegación fluvial en la Cuenca del Plata recibe un renovado impulso a partir del Primer Encuentro Internacional para el Desarrollo de la Hidrovia Paraguay-Paraná celebrado en Campo Grande, Brasil, en abril de 1988, por los Ministros de Obras Públicas y Transporte de los países de la Cuenca, de acuerdo a lo convenido en la XIV Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur.

En este encuentro los Ministros manifestaron el interés prioritario otorgado por los países miembros al desarrollo del sistema fluvial formado por los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay y la necesidad de realizar esfuerzos conjuntos para dotar a la Hidrovia de las condiciones de infraestructura y operación indispensables para su mejor funcionamiento y adoptar el cuadro institucional administrativo adecuado.

Asimismo, decidieron crear un Grupo de Trabajo "ad-hoc" integrado por un representante de cada país con el objeto de:

- preparar la propuesta de creación de la Comisión Ejecutiva de la Hidrovia Paraguay-Paraná incluyendo su reglamento operativo para presentarla en la XVIII Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata
- coordinar la elaboración del estudio de prefactibilidad económica de la Hidrovia.

9. En noviembre de 1988 se celebró en Canela, Brasil, un nuevo encuentro de Ministros de la Cuenca donde se aprobó el documento elaborado en la reunión del Grupo "ad-hoc" realizada en Asunción en el mes de octubre, incluida la propuesta de Brasil de realizar el estudio de factibilidad económica de acuerdo a los términos de referencia que se acordaran. Decidieron también mantener en funcionamiento el Grupo "ad-hoc" hasta que finalizara el estudio de factibilidad mencionado.

El estudio de factibilidad económica fue concluido en febrero del presente año y ha sido aprobado por los respectivos países.

10. Por otra parte, los Ministros de Obras Públicas y Transporte de los cinco países se reunieron en setiembre de 1989 en la ciudad de Santiago de Chile y decidieron crear un "Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraná-Paraguay coordinado por los respectivos Ministerios de Obras Públicas y Transporte, en estrecha colaboración con las Cancillerías y con una Secretaría Pro-témpore con sede en Buenos Aires". En la misma reunión se asignaron al Comité las siguientes atribuciones:

- a) Consultar y pedir asesoramiento y asistencia a organismos nacionales e internacionales para, entre otros aspectos, proponer fórmulas jurídico-institucionales para el funcionamiento definitivo del Comité en un plazo no superior a 120 días a partir de su constitución.
- b) Identificar los proyectos puntuales.
- c) Determinar las prioridades de las obras y proyectos a realizar.
- d) Examinar la compatibilización de la legislación aplicable de los países de la Cuenca del Plata y transmitir sus conclusiones a los gobiernos, a fin de definir el marco normativo para el funcionamiento del sistema.

Al mismo tiempo, los Ministros acordaron solicitar al Banco Interamericano de Desarrollo "la cooperación que pueda prestar para el cumplimiento de los objetivos del Comité Intergubernamental, mediante el envío de una misión técnica con la finalidad de examinar la posibilidad de apoyo financiero al desarrollo de los proyectos de ingeniería y, posteriormente, de las obras y mejoras a ser implementadas".

Asimismo, solicitar al BID que, por intermedio del INTAL, preste asistencia técnica para el estudio contemplado en el literal a) anterior.

Declaraciones de la Paz y Montevideo

11. Los Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata, recogiendo las manifestaciones vertidas por sus respectivos presidentes en ocasión de la transmisión del mando en Bolivia el 6 de agosto de 1989, manifestaron la necesidad de dar pasos firmes para hacer efectivo el proyecto de navegación fluvial a través de la Hidrovia, e "impulsar al más alto nivel político dicho proyecto como factor de integración de los países de la Cuenca, comprometiendo la voluntad de los Gobiernos para su pronta concreción."

En la Declaración de Montevideo, suscrita en marzo del año en curso por los Presidentes de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, se instruyó a los Ministros Obras Públicas y Transporte y de Relaciones Exteriores para que, en coordinación con la Secretaría Pro-Témpore, se convoque la primera reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná en el mes de abril del año en curso.

Comité Intergubernamental de la Hidrovía

12. La primera reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía, se celebró en Buenos Aires entre el 7 y 9 de mayo próximo pasados, con la presencia de representantes de los ministerios de Obras Públicas y Transporte y de las Cancillerías de los cinco países y observadores de CEPAL, PNUD, CIC, FONPLATA, CPTCP y ALADI.

En la reunión se aprobó un reglamento provisorio para el funcionamiento del Comité, que será revisado al cabo de un año. La Presidencia y secretaría del Comité serán ejercidas en forma rotativa por los países, de acuerdo al orden alfabético, con una duración de un año y las sesiones del mismo tendrán una periodicidad no mayor de 90 días.

De acuerdo al Reglamento, las funciones del Comité serán la identificación de proyectos específicos, la determinación de prioridades de obras y proyectos a realizar, el análisis de fuentes de financiamiento y el análisis de las posibilidades de compatibilización de las legislaciones nacionales.

En cuanto a la compatibilización de las legislaciones, se planteó la necesidad de dar un enfoque práctico al tema, que permita solucionar los problemas que entorpecen la navegación en la Cuenca.

13. Por otra parte, se definieron obras prioritarias orientadas al mejoramiento de las condiciones de navegabilidad. Se establecieron criterios para priorizar obras, entre los que se destaca el otorgamiento de participación al sector privado, la pluralidad de puertos y la descentralización de servicios, la gradualidad de las obras a fin de acompañar el crecimiento de la demanda y las tasas de retorno, rápido recupero de la inversión y los beneficios de tipo social que demuestren los proyectos. Se estableció también que los proyectos identificados estarían a cargo de cada país o, en caso de tramos compartidos, de los países ribereños del mismo.

En relación al financiamiento de las obras, se destacó la necesidad de estudiar distintas alternativas de ejecución y de recuperación de las inversiones, señalándose la conveniencia de recuperar los costos mediante aportes de los usuarios.

Se resolvió además, poner en marcha un proceso de análisis y estudio del impacto ambiental de las obras propuestas.

14. Asimismo, se solicitó que INTAL, ALADI, CIC y CPTCP coordinaran sus esfuerzos para la realización de estudios y actividades conexas vinculadas a la compatibilización de la legislación aplicable en la Hidrovía y a resolver en el corto plazo los inconvenientes administrativos y operativos

confrontados por los operadores. Asimismo, se encomendó a INTAL la realización de un estudio sobre la estructura jurídica definitiva del Comité, a ser tenido en cuenta al considerar la adopción del reglamento definitivo del mismo.

La segunda reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía se celebrará en Buenos Aires entre el 14 y el 17 de agosto.

Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata

15. La Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata es un organismo que agrupa a armadores y operadores de transporte de los países ribereños, con el objetivo de promover una mayor utilización de la Hidrovía y desarrollar el transporte fluvial. La CPTCP fue creada en la "Primera Reunión de Aspectos Operativos del Transporte Fluvial de la Cuenca" celebrada en Santa Cruz, Bolivia, en abril de 1989.

La CPTCP ha prestado colaboración en trabajos y acciones para el impulso de la Hidrovía, participó en las reuniones del Grupo "ad-hoc" y ha sido aceptada como miembro observador del Comité Intergubernamental creado por los Ministros de Obras Públicas y Transporte.

16. Entre el 18 y el 20 de abril, se celebraron las Primeras Jornadas de Integración de la Hidrovía Paraguay-Paraná organizadas por la CPTCP, simultáneamente con la realización de la IV Reunión del Directorio de dicha institución. En la oportunidad, se destacó la necesidad de que el sector privado tenga una influencia preponderante en la realización de las obras que requiera el acondicionamiento y desarrollo de la Hidrovía.

En las Jornadas se expuso la posibilidad de crear una empresa multinacional privada que se hiciera cargo de la ejecución de las obras y del repago de las mismas.

Acción de la ALADI

17. La importancia del tema para la Asociación quedó evidenciada en la V Reunión del Consejo de Ministros, en la que se destacó el apoyo al Programa de desarrollo de la Hidrovía entre las actividades a desarrollar en el trienio 1990-1992 en materia de transporte. La ALADI ha prestado su colaboración al desarrollo del proyecto de la Hidrovía desde sus comienzos.

Entre las diversas acciones llevadas a cabo, la Secretaría ha realizado un estudio de prefactibilidad para la ampliación de la flota de la Hidrovía, en el cual se identifican un conjunto de problemas derivados del marco jurídico institucional vigente que regula el desarrollo del transporte en la Cuenca, que incrementan los costos y reducen las ventajas relativas de este modo.

18. Por otra parte, se suscribió un Acuerdo de Cooperación con la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata (CPTCP) y se han auspiciado diversos seminarios y encuentros sobre el tema. La divulgación de los alcances del Proyecto y la participación activa de los operadores y estudiosos de la materia redundará positivamente en los esfuerzos desarrollados por los países para concretar el Proyecto.
19. La Secretaría participó en la reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los países de la Cuenca realizada en Chile en setiembre de 1989 y en la Primera Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná, realizado en Buenos Aires el pasado mes de mayo. En esta última se destacó la necesidad de orientar el programa de compatibilización y armonización de las legislaciones a "llevar a cabo actividades destinadas a resolver los inconvenientes confrontados por los operadores de la Hidrovía".

C. PROGRAMA DE INTEGRACION FERROVIARIA PARA AMERICA LATINA- PROYECTO LIBERTADORES

20. En el marco de las actividades emprendidas para la conmemoración del "V Centenario del Encuentro entre Dos Mundos", el Gobierno de España suscribió un convenio con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) destinado a la financiación de proyectos de cooperación que respondan a las necesidades básicas de América Latina. Por el citado convenio se constituye el denominado "Fondo V Centenario", a través del cual el estado español aporta recursos económicos para la financiación de proyectos de cooperación.

Las áreas y actividades que pueden beneficiarse con el financiamiento citado comprenden: educación e investigación científica y tecnológica; desarrollo agrícola y rural; salud pública; comunicaciones y telecomunicaciones y desarrollo urbano, conservación de patrimonio cultural y desarrollo turístico.

21. La Sociedad Estatal constituida para la ejecución de los programas y actividades conmemorativas conjuntamente con la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, consideraron de fundamental importancia la cooperación en materia de transporte ferroviario.

Con la colaboración de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) se identificaron proyectos de cooperación que se presentaron en diciembre de 1989 en una Reunión de Responsables Máximos de los Ferrocarriles del Cono Sur celebrada en Santa Cruz de la Sierra. La Reunión fue organizada por RENFE con la colaboración de ALAF, CEPAL, INTAL, Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI), la Sociedad Estatal, la Fundación e INECO (Ingeniería y Economía de Transporte S.A.).

En la citada reunión, se aprobó la Memoria del "Programa de Integración Ferroviaria para América Latina-Proyecto Libertadores", se creó una comisión gestora del proyecto y se marcó un calendario de trabajo. La Comisión Gestora del "Proyecto Libertadores" se reunió en Madrid entre el 29 de enero y 2 de febrero de 1990 y cada administración ferroviaria presentó proyectos de su interés. Asimismo, se establecieron criterios para clasificar, calificar y seleccionar proyectos.

Posteriormente, la Comisión realizó su segunda reunión en Santiago de Chile los días 17, 18 y 19 de julio de 1990. En esa ocasión se revisaron y ajustaron los distintos proyectos de inversión identificados por los países en cada corredor y se acordaron diversas acciones relacionadas con el desarrollo del Proyecto.

Objetivos de proyecto

22. El Proyecto Libertadores ha sido concebido como un proyecto de cooperación para la identificación, selección y ejecución de inversiones tendientes a mejorar el papel del ferrocarril dentro del sistema de transporte, como instrumento de desarrollo económico y social y de integración regional de Latinoamérica.

Se ha definido al Proyecto en base a corredores que comprometen la participación de varios países, identificando inversiones en acciones puntuales que permitan eliminar las restricciones mayores de la infraestructura, a fin de lograr un aprovechamiento pleno de los medios ya existentes en cada país, que actualmente se encuentran subutilizados.

Se procura disponer, en el horizonte 1992, de una herramienta de desarrollo regional basada en un nuevo modelo de oferta ferroviaria que integre en una estrategia de futuro el desarrollo de sistemas intermodales, redes de información y comunicaciones y nuevas formas empresariales y operacionales.

Situación de los ferrocarriles en Sudamérica

23. De los países de Sudamérica, sólo los siete países del Cono Sur, Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, tienen sus redes ferroviarias interconectadas. Colombia, Ecuador y Venezuela tienen redes ferroviarias de carácter netamente nacional. Por lo tanto, teniendo en cuenta el objetivo integracionista del Proyecto Libertadores su alcance comprende las redes del Cono Sur.
24. Las relaciones comerciales de los siete países comprendidos tienen una notable tendencia creciente a partir de 1970 y puede preverse un sustantivo incremento de las mismas en el mediano plazo. Sin embargo, debe destacarse que los obstáculos en las comunicaciones entre Paraguay y Bolivia,

Paraguay y Perú, Paraguay y Chile, y Bolivia y Uruguay, tienen repercusiones tales que el comercio entre los mencionados países resulta insignificante o prácticamente inexistente.

En la distribución modal del comercio intrarregional se observa una preponderancia del modo acuático sobre el terrestre y el aéreo, pero el ferrocarril tiene un importante papel en las relaciones comerciales actuales y un gran potencial subutilizado.

25. En líneas generales se destaca que, independientemente de la importancia relativa del ferrocarril en cada país, el transporte internacional tiene escasa importancia dentro del transporte ferroviario total con excepción de Bolivia y Paraguay. La participación del transporte internacional en las cargas totales transportadas por ferrocarril alcanza a 4.1% en Argentina, 0.4% en Brasil, 3.6% en Chile y 12.0% en Uruguay, mientras que para los países mediterráneos es de aproximadamente un 80%.

En este contexto, cabe destacar el potencial del ferrocarril para el comercio intrarregional entre países limítrofes o en tránsito hacia terceros países y la importancia de este modo de transporte para los países mediterráneos.

Características del proyecto

26. Para el Proyecto Libertadores se seleccionaron cuatro corredores internacionales:
- a) Corredor Interoceánico de los Libertadores o Corredor Transcontinental Altiplánico. Abarca desde el Puerto de Matarani, en Perú, hasta el Puerto de Buenos Aires en Argentina.
 - b) Corredor Transcontinental Central. Abarca en sus distintas variantes desde Matarani, Arica y Antofagasta, sobre el Pacífico, a través de Salta en Argentina o Cochabamba en Bolivia, hacia San Pablo en Brasil.
 - c) Corredor Transandino Central. Abarca entre Santiago/Valparaíso y Buenos Aires, a través del Paso de Las Cuevas, con un túnel de 3.170 m.
 - d) Corredor Atlántico. Establecido en paralelo a la costa entre Buenos Aires y Río de Janeiro. El Corredor, a través del Puente Encarnación-Posadas, se enlaza con el ferrocarril de Paraguay, llegando hasta Asunción, y, sobre la represa de Salto Grande, donde se unen Concordia y Salta, se conecta con el ferrocarril uruguayo, llegando hasta el Puerto de Montevideo.

27. El Proyecto ^{de} consiste en un conjunto de inversiones puntuales en infraestructura que permita la puesta en operación comercial ^{de} eficaz de una red de 16.000 km de líneas ferroviarias, que cubren los grandes núcleos de desarrollo existentes y nuevas áreas del interior a potenciar. Se incorporan en el mismo los estudios y proyectos realizados por los ferrocarriles nacionales y los organismos internacionales en las últimas dos décadas y se prevé la presentación de realizaciones físicas del mismo antes de 1992.

Se han considerado un conjunto de acciones complementarias que se consideran esenciales para el éxito del programa. Dichas acciones tienen un menor grado de desarrollo hasta el momento y requieren la realización de estudios y emprendimientos específicos. Estas abarcan inversiones en comunicaciones e información, acciones de cooperación nacional y regional y la constitución de una sociedad de transporte internacional que ofrezca una oferta integrada de servicios bajo una responsabilidad única.

Inversiones en infraestructura

28. Los proyectos identificados comprenden un conjunto de obras de infraestructura que han sido seleccionadas y priorizadas teniendo en cuenta el efecto integrador de las mismas, sus repercusiones sobre el intercambio intrarregional y sobre las exportaciones a países extrarregionales. Se priorizaron, a su vez, las obras que afectan a más de un corredor y las que resultan complementarias a otros proyectos de la región, particularmente, el proyecto de la Hidrovía. Teniendo en cuenta la limitación del presupuesto, se considerará la cuantía de la inversión y la rentabilidad de los proyectos a evaluar.

El presupuesto de las acciones prioritarias alcanza entre 127,3 y 143,8 millones de dólares. Las acciones complementarias suman 212,4 millones de dólares y los proyectos alternativos 168,0 millones.

Red de comunicaciones e información

29. Para el desarrollo del tráfico internacional de mercaderías en los corredores del Proyecto Libertadores en condiciones adecuadas, y para el desempeño de las funciones gerenciales de la nueva sociedad gestora del tráfico, se requiere una red de comunicaciones que permita el suministro de datos para control de material rodante, información a los usuarios, coordinación intermodal, transmisión de instrucciones operativas y para facilitar la transmisión de documentación.

Para ello es necesario contar con una eficiente red de comunicaciones que enlace los principales puntos de operación, captación y distribución de tráficos, y las conexiones internacionales, con apoyos informáticos.

Cooperación nacional y regional

30. Se considera imprescindible profundizar la cooperación entre las empresas ferroviarias a fin de conseguir el máximo uso y rendimiento conjunto de la infraestructura, elementos de tracción, remolques y contenedores, y la facilitación de una oferta comercial conjunta. La concentración de operación y acción comercial garantizaría el cumplimiento de normas y controles conjuntos.

Asimismo, es necesario agilizar los procedimientos comerciales, aduaneros y de soporte documental del transporte.

Se recomienda al respecto, el impulso en el marco de ALAF, de la implantación de la Carta de Porte y del Manifiesto Único y la formalización de la Cámara de Compensación de Fletes.

Ingeniería de gestión

31. El tráfico internacional ferroviario presenta características que lo diferencian del tráfico nacional, dado que intervienen dos o más empresas y es necesaria una adecuada coordinación para que el servicio se preste con niveles de calidad aceptables. Por otra parte, los cruces de frontera suponen diversas operaciones técnicas o administrativas que pueden generar consecuencias negativas para el transporte tales como demoras, ruptura de carga, almacenamientos y cortes suplementarios.

Los países con un tráfico internacional importante han creado sociedades multinacionales especializadas en el transporte de un determinado tipo de carga: productos específicos que requieren un tipo de vagón, contenedores, etc.

32. La CEPAL ha propuesto una acción empresarial innovadora para asegurar la eficacia de la inversión realizando una oferta integrada y de responsabilidad única. Se considera la creación de una sociedad mixta cuyo alcance y características es necesario estudiar.

Cabe destacar que en la Reunión de Madrid, los responsables de los ferrocarriles, manifestaron la importancia de estudiar la necesidad de constituir una empresa autónoma, con la participación de las empresas ferroviarias involucradas, que permita la prestación integrada de servicios de transporte, que responda a las necesidades del comercio regional y permita la máxima eficiencia en la utilización de recursos.

Complementariedad con la Hidrovía Paraguay-Paraná

33. El Proyecto Libertadores y la Hidrovía Paraguay-Paraná se interrelacionan en varios puntos fundamentales, constituyéndose en proyectos complementarios que permitirán la superación de las restricciones infraestructurales que hoy existen e intensificar el intermodalismo como forma más eficiente de transporte.

La Hidrovía precisa al ferrocarril para la captación y distribución de tráficos. Las acciones previstas de intermodalidad en Sta. Cruz y Pto. Quijarro en Bolivia, las mejoras en Corumbá y Baurú en Brasil, la modernización de la infraestructura en las cercanías de Asunción y la eliminación de restricciones sobre la Línea Gral. Urquiza en Argentina o en el tramo argentino del Corredor de los Libertadores, permitirán otorgar facilidades que generen tráficos para la Hidrovía.

Se procura cubrir un objetivo común de intermodalidad y se tendrá en cuenta en las evaluaciones la búsqueda del beneficio máximo para ambos proyectos de integración.

Acción de la ALADI

34. La prioridad política asignada por el Consejo de Ministros de la Asociación al desarrollo de los corredores de transporte de la región y a la coordinación modal y multimodal, comprende el apoyo de la ALADI a los mecanismos y proyectos de integración subregionales.

En este sentido, el Proyecto Libertadores se inscribe en el marco de esa decisión y, como tal, forma parte de la acción integradora de los países miembros.