

**MEGAPROYECTO FERROVIARIO
BIOCEANICO QUE UNE EL PUERTO
DE SANTOS SAN PAULO BRASIL
CON EL PUERTO DE ILO
MOQUEGUA PERU**



EL MEGAPROYECTO PARA UNIR TRES PAÍSES

El Corredor Ferroviario Bioceánico busca unir por vía férrea los puertos de Santos (Brasil, Atlántico) e Ilo (Perú, Pacífico), a través de Bolivia.



LOS GOBIERNOS DE BOLIVIA, BRASIL, PERÚ, PARAGUAY, ARGENTINA Y URUGUAY, ACORDARON CREAR UNA SECRETARIA TÉCNICA PERMANENTE CON BASE EN LA REGIÓN BOLIVIANA DE COCHABAMBA, PARA IMPULSAR LA EJECUCIÓN DEL MEGAPROYECTO FERROVIARIO BIOCEÁNICO.

LOS PRESIDENTES DE PERÚ Y DE BOLIVIA, **PEDRO PABLO KUCZYNSKI** Y **EVO MORALES**, RESPECTIVAMENTE RATIFICARON EN LA REUNIÓN DE SUS GOBIERNOS EN AREQUIPA, SU COMPROMISO CON EL TREN FERROVIARIO BIOCEÁNICO UN PROYECTO QUE PRETENDE UNIR POR VÍA FERREA EL PUERTO BRASILEÑO DE SANTOS CON EL PUERTO PERUANO DE ILO, A TRAVÉS DE BOLIVIA, DANDO ASÍ A BRASIL UNA SALIDA AL PACÍFICO PARA GRANDES VOLÚMENES DE CARGA. SE TRATA DE UN TRAYECTO DE 3,500 KM A TRAVÉS DE SUDAMERICA, QUE PUEDE ACORTAR HASTA 25 DÍAS EL TRANSPORTE ENTRE BRASIL Y CHINA.

PERÚ

BRASIL

BOLIVIA

Puerto Ilo

Ilo

**Océano
Pacífico**

CHILE

PARAGUAY

ARGENTINA

URUGUAY

**Puerto
Santos**



BOLIVIA Y PARAGUAY DEJARÁN DE UTILIZAR PARA SUS EXPORTACIONES E IMPORTACIONES LOS PUERTOS DE ARICA, ANTOFAGASTA E IQUIQUE EN CHILE.

EL PROYECTO CONSISTE EN CONSTRUIR UN CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO DE 3,500 KM DE LONGITUD, CONOCIDO COMO TREN BIOCEÁNICO QUE UNIRÍA EL PUERTO DE SANTOS, EL OCÉANO ATLÁNTICO EN BRASIL CON EL PUERTO DE ILO EN EL OCÉANO PACIFICO, PASANDO EN BOLIVIA POR LAS CIUDADES DE SANTA CRUZ, COCHABAMBA, PUERTO SUAREZ LÍMITE FRONTERIZO DE BRASIL Y BOLIVIA Y POR BRASIL CAMPO GRANDE.

LOS TRENES CORRERÁN CON UNA VELOCIDAD DE 160 KM/h PARA TRANSPORTES DE PASAJEROS Y DE 100 KM/h POR HORA PARA TRANSPORTE DE CARGA.

ESTE PROYECTO FORTALECERÍA LA INTEGRACIÓN SUDAMERICANA Y PROPICIARÍA EL TRÁFICO COMERCIAL CON LA CUENCA ASIÁTICA DEL PACIFICO Y EL RESPALDO DE LA UNASUR.

ESTA VIA FERREA BIOCEANICA CONSTITUIRA UNA INTEGRACION CONTINENTAL ENTRE BRASIL, BOLIVIA Y PERU PARA LAS EXPORTACIONES DE SUDAMERICA A LA CUENCA ASIATICA DEL PACIFICO.

EN EL 2014, CHINA BRASIL Y PERU FIRMARON UN MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO PARA REALIZAR ESTUDIOS SOBRE LA VIABILIDAD DE LA LÍNEA FÉRREA BIOCIÁNICO SUDAMERICANA.



CHINA, EL GIGANTE ASIÁTICO HA MOSTRADO ESPECIAL INTERÉS EN FINANCIAR EL MEGA PROYECTO FERROVIARIO, A FIN DE REDUCIR LOS COSTOS LOGÍSTICOS DE LAS EXPORTACIONES E IMPORTACIONES SUDAMERICANAS A CHINA.

EL FREJOL SOYA BRASILEÑO QUE UTILIZA EL FOSFATO DE BAYOVAR DE PIURA PERÚ, PARA OBTENER UNA MAYOR PRODUCCIÓN POR HECTÁREA.

ESTE MEGAPROYECTO DESDE PERÚ: TREN BIOCEÁNICO, OCÉANO ATLÁNTICO Y OCÉANO PACIFICO ATRAVESANDO PERÚ, BOLIVIA Y BRASIL, EL MEGAPROYECTO BUSCA LA INTEGRACIÓN COMERCIAL ENTRE BRASIL, BOLIVIA Y PERÚ A TRAVÉS DE UNA RED FERROVIARIA SUDAMERICANA.

Corredor Biocéanico Brasil, Bolivia, Perú



- ▶ **Costo:**
\$us 10.000 millones
- ▶ **Terminales:**
Puerto Santos, Brasil,
Océano Atlántico
Puerto de Ilo, Perú,
Océano Pacífico
- ▶ **Longitud:**
3.500 kilómetros (Aprox.)
- ▶ **Ruta por Bolivia:**
Puerto Suárez, Santa Cruz,
Cochabamba, Oruro, La Paz.
- ▶ **Tiempo de ejecución:**
6 años aprox.

LAS EMBAJADAS DE BOLIVIA Y BRASIL COINCIDIERON EN QUE EL PROYECTO DE TREN BIOCEÁNICO QUE LOS UNIRÁ CON PERÚ ES UNA DE LAS ALTERNATIVAS PARA SU DESARROLLO INTERNO Y EXTERNO.

JORGE MANRIQUE DE LA EMBAJADA DE BOLIVIA, AFIRMO QUE LA INICIATIVA QUE IMPULSO EL GOBIERNO REGIONAL DE MOQUEGUA ES LA ALTERNATIVA MÁS VIABLE PARA EL COMERCIO, PORQUE ES LA SALIDA DE SUS EXPORTACIONES E INGRESO DE SUS IMPORTACIONES A BOLIVIA.

EN BOLIVIA SE EXPORTARÁ MATERIA PRIMA COMO GAS, PETROLEO, ESTAÑO, PLATA, ORO, LITIO, PRODUCTOS MINEROS, AGROPECUARIOS Y FORESTALES. REQUIERE DE UN SISTEMA DE TRANSPORTES QUE PUEDAN FACILITAR EL PROCESO DE INTERCAMBIO INTERNACIONAL.

El camino está a punto de concluir; en la vía férrea falta el tramo Cochabamba-Santa Cruz



EL MEGAPROYECTO PARA UNIR TRES PAÍSES

El Corredor Ferroviario Biocénico busca unir por vía férrea los puertos de Santos (Brasil, Atlántico) e Ilo (Perú, Pacífico), a través de Bolivia.

BOLIVIA TIENE DOS SISTEMAS FERROVIARIOS: LA RED ANDINA Y LA RED ORIENTAL, LAS CUALES NUNCA SE CONECTARON ENTRE SÍ, POR LO QUE EL GOBIERNO BOLIVIANO TRABAJA PARA CONTAR CON UNA SOLA RED FERROVIARIA Y PODER UNIR A TODO EL PAÍS BOLIVIANO.

EN BOLIVIA SUS VÍAS FÉRREAS MANTIENEN LA TROCHA MÉTRICA EN TODA SU EXTENSIÓN, LA CUAL PERMITE LA INTERCONEXIÓN CON BRASIL Y ARGENTINA POR LA PARTE ORIENTAL Y CON CHILE, ARGENTINA Y PARAGUAY POR LA PARTE OCCIDENTAL.

LA CARGA FERROVIARIA ACTUAL DE BOLIVIA, NO SUPERA LAS 15,000 TONELADAS MÉTRICAS POR AÑO, LO CUAL ES INSUFICIENTE PARA PODER TRASLADAR EL VOLUMEN QUE ACTUALMENTE EXPORTA BOLIVIA Y TENIENDO EN CUENTA LOS NUEVOS YACIMIENTOS DE HIERRO, SAL, LITIO, ESTAÑO, CEMENTO, ZINC REFINADO QUE A CORTO PLAZO DERIVARAN EN EXPORTACIONES DE BOLIVIA.

El Corredor Ferroviario Biocénico Central que unirá tres países

El megaproyecto busca la integración comercial entre Brasil, Bolivia y Perú a través de una red ferroviaria. Por la dimensión del proyecto, solo en la primera fase costará entre US\$ 5.000 y US\$ 10.000 millones, similar al del canal de Panamá.



Características técnicas del proyecto

1. Tronco central ferroviario con la red de Brasil y Argentina.
2. Capacidad de transporte: 100 km / hora carga, 160 km / hora pasajeros.
3. Ancho de riel: 1.600 mm (estándar internacional).
4. Capacidad operativa de 25 Mta por hora (carga) con Brasil, Argentina y Perú.
5. Implementación de infraestructura: túneles, viaductos, viaductos, etc.
6. Se garantiza el transporte de carga en condiciones de hecho el transporte de pasajeros.

Estudio ambiental

- Se ha solicitado un estudio ambiental para la elaboración de un plan de manejo ambiental que permitirá mitigar los impactos y proteger los recursos naturales que proveen al CAC.

Estudio de mercado

- El transporte de carga a lo largo de toda el corredor entre Brasil, Bolivia y Perú que 2011, está alrededor de US\$ 30 millones de toneladas.
- Se estima que con el punto de 20 puntos para 2015 10 millones de toneladas en 2011.

EL PUERTO DE ILO PERÚ ES LA NUEVA SALIDA DE TODAS LAS EXPORTACIONES DE BOLIVIA Y PARAGUAY.

BOLIVIA DEJARÁ DE UTILIZAR EL PUERTO DE ARICA, ANTOFAGASTA E IQUIQUE EN CHILE. ESTE MEGAPROYECTO DEL CORREDOR FERROVIARIO BIOCEANICO APUNTA A EXPORTAR EL 95% DE LA CARGA BOLIVIANA, QUE SALE POR EL NORTE DE CHILE, ARICA, ANTOFAGASTA E IQUIQUE POR EL PUERTO PERUANO DE ILO EN MOQUEGUA OCÉANO PACIFICO PERÚ.

LA PRODUCCIÓN BOLIVIANA DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN CON LA EJECUCIÓN DE ESTE MEGAPROYECTO BIOCEANICO FERROVIARIO, HAYA UN CAMBIO EN EL MAPA ECONÓMICO DE LA ZONA DE SUDAMÉRICA Y SE POTENCIE EL SUR DE PERÚ, AFIRMO EL VICEMINISTRO DE TRANSPORTE DE BOLIVIA ARIEL CORTES.

AMÉRICA LATINA

LONGITUD DE LA RED FERROVIARIA

PAÍS	2007	KILÓMETROS
Argentina	1	29,339
Brasil	2	28,102
México	3	17,486
Chile	4	8,688
Cuba	5	4,904
Bolivia	6	2,438
Perú	7	1,720
Uruguay	8	1,641

EL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO BID, FINANCIA EL PROYECTO DE PRE INVERSIÓN CON US\$ 6.8 MILLONES DE DÓLARES PARA 04 ESTUDIOS ESTRATÉGICOS, POR LA DIMENSIÓN DE LA OBRA SE CALCULA UNA INVERSIÓN SIMILAR A LA DEL CANAL DE PANAMÁ, SOLAMENTE EN SU PRIMERA FASE, EL MEGAPROYECTO COSTARÁ US\$ 10 MIL MILLONES DE DÓLARES.

EL PLAN CONSISTE EN LA CONSTRUCCIÓN DE UN FERROCARRIL QUE UNIRÁ LAS REDES ORIENTAL Y ANDINA. SE MEJORARÁ Y MODERNIZARÁ TODO ESE TRAMO DE 1700 KM DE LONGITUD, DESDE LA FRONTERA CON BRASIL HASTA LLEGAR AL PUERTO DE ILO DE PERÚ.

EL MEGAPROYECTO FERROVIARIO ES MUY AMBICIOSO Y SE HA TOMADO LA DECISIÓN DEL GOBIERNO DE BOLIVIA AL MAS ALTO NIVEL DE QUE EL PUERTO DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN DE BOLIVIA SERÁ POR PUERTO PERUANO, ILO, OCÉANO PACIFICO.

EL MEGAPROYECTO BIOCEANICO FERROVIARIO DE PERÚ, BOLIVIA Y BRASIL ES VIAL Y FERROVIARIO, QUE TENDRÁ UN COSTO DE 10,000 MILLONES DE DÓLARES. ESTE PROYECTO ESTARÁ FORMADO POR CUATRO ESTUDIOS ESTRATÉGICOS QUE SON:

- **ESTUDIO DE DISEÑO BÁSICO DE INGENIERÍA**
- **ESTUDIO DE MERCADO**
- **ESTUDIO ESTRATÉGICO.**
- **ESTUDIO AMBIENTAL.**

ESTOS ESTUDIOS SON FINANCIADOS POR EL BANCO INTERMAERICANO DE DESARROLLO – BID, POR UN MONTO DE 6.8 MILLONES DE DÓLARES.

ESTE MEGAPROYECTO BUSCA INTEGRAR A BRASIL, BOLIVIA Y PERÚ A TRAVÉS DEL TRANSPORTE FERROVIARIO QUE ABARCA 3,500 KM DESDE EL PUERTO DE SANTOS (OCÉANO ATLÁNTICO). HASTA EL PUERTO DE ILO (OCÉANO PACÍFICO).

ESTE PROYECTO INTEGRARÁ TAMBIÉN A SIETE PAÍSES DE UNASUR, Y SON LOS SIGUIENTES: **PERÚ, BOLIVIA, BRASIL, CHILE, ARGENTINA, PARAGUAY Y URUGUAY**

**DEL PACÍFICO
AL ATLÁNTICO**

**'Tren Bioceánico'
cruzará Brasil,
Bolivia y Perú**

EL TREN BIOCEANICO QUE SE PRETENDE CONSTRUIR EN NUESTRO PAÍS, CRUZARÁ BRASIL, BOLIVIA Y PERÚ, PARA UNIR LOS PUERTOS MARÍTIMOS DE ILO (MOQUEGUA - PERÚ) Y SANTOS (SAN PAULO - BRASIL).

ESTA VÍA PERMITIRÁ ACCEDER A LOS MERCADOS MUNDIALES Y TRASLADAR 10 MILLONES DE TONELADAS DE MERCANCÍAS AL AÑO Y 6 MILLONES DE PERSONAS AL AÑO.

EL 1º DE SETIEMBRE DEL 2017 SE REALIZÓ LA REUNIÓN DE PRESIDENTES DE BOLIVIA EVO MORALES Y EL PRESIDENTE DE PERÚ PEDRO PABLO KUZINSCKY, DONDE SE ANALIZARÁN PROYECTOS PARA QUE LA CARGA DE TONELADAS DE MERCACÍA BOLIVIANA DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN SE MUEVA POR PERÚ Y YA NO POR CHILE, COMO OCURRE ACTUALMENTE.

EN ESTA REUNIÓN BILATERAL SE VA A PLANIFICAR COMO NUESTROS EXPORTADORES VAYAN POR PERÚ Y NO POR CHILE. ESTO EXPRESÓ EL PRESIDENTE BOLIVIANO EN LA CIUDAD DE CORO CORO EN EL ALTIPLANO DE LA PAZ.

ESTE MEGAPROYECTO FERROVIARIO QUE BUSCA INTEGRAR A BRASIL, BOLIVIA Y PERÚ A TRAVÉS DE UN TRANSPORTE FERROVIARIO QUE ABARCA 3,577 KM. DESDE EL PUERTO DE SANTOS OCEANO ATLÁNTICO HASTA EL PUERTO DE ILO OCEANO PACIFICO. SE DEBE RESALTAR QUE ESTE MEGAPROYECTO FERROVIARIO APUNTA A LA INTEGRACIÓN NACIONAL BOLIVIANA ENTRE LA RED FERROVIARIA ORIENTAL Y RED FERROVIARIA ANDINA QUE TIENE UNA LONGITUD DE 1,700 KM. DESDE SANTA CRUZ BOLIVIA HASTA EL HITO IV.

EL PRESIDENTE EVO MORALES DIJO, QUE POR LA VISITA DEL EX PRESIDENTE BRASILEÑO LUIZ IGNACIO LULA, LA INTERCONEXIÓN FERROVIARIA CON BRASIL Y PERÚ SERÍA UNA INTEGRACIÓN SUDAMERICANA.

EL MANDATARIO BOLIVIANO REITERÓ QUE ES LO MAS CONVENIENTE PARA BOLIVIA QUE TODA LA CARGA BOLIVIANA QUE SALE POR CHILE SE IMPORTE Y EXPORTE POR EL PUERTO DE ILO, PARA EVITAR LA DEPENDENCIA DE LOS PUERTOS CHILENOS DE ARICA, ANTOFAGASTA E IQUIQUE.

LOS TRANSPORTISTAS TERRESTRES BOLIVIANOS PIDEN UTILIZAR MÁS LOS PUERTOS PERUANOS DE ILO Y MATARANI, CADA VEZ QUE SE VEN PERJUDICADOS POR LOS PAROS O BLOQUEOS EN LAS TERMINALES TERRESTRES Y PUERTOS CHILENOS. DE ACUERDO CON LOS ESTUDIOS DE MERCADO DEL MEGAPROYECTO FERROVIARIO BIOCEANICO SE ESTIMA QUE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA PARA EL 2050 ESTARÍA SUPERIOR A LOS 30 MILLONES DE TONELADAS, DE LAS CUALES PODRÍAN PASAR POR EL PUERTO DE ILO HASTA 15 MILLONES DE TONELADAS.

PARAGUAY ACUERDA CON EL PERÚ REACTIVAR SUS EXPORTACIONES POR EL PUERTO DE ILO,

A PESAR DE LO ESTRATÉGICO DEL MEGAPROYECTO BIOCEÁNICO PARA BOLIVIA, BRASIL Y PERÚ ¿CUÁL ES LA FUNCIONALIDAD OPERATIVA QUE TIENE HOY EL PUERTO DE ILO PARA LA CARGA BOLIVIANA?. HISTÓRICAMENTE SE DEBE MENCIONAR QUE EN LA DÉCADA DE LOS 70 SE ACORDÓ CONCEDER A BOLIVIA FACILIDADES PORTUARIAS Y ZONAS FRANCAS EN LOS PUERTOS DE MATARANI E ILO EN PERÚ.

EN 1992, LOS GOBIERNOS DE BOLIVIA Y PERÚ (CON ALBERTO FUJIMORI) FIRMARON EL CONVENIO MARCO DEL MEGAPROYECTO BINACIONAL DE AMISTAD, COOPERACIÓN E INTEGRACIÓN GRAN MARISCAL ANDRÉS DE SANTA CRUZ.

ENTRE LOS PUNTOS DE ESTE ACUERDO, ES QUE PERÚ OTORGA A BOLIVIA EL LIBRE USO DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN EL PUERTO DE ILO.

LA EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A. DEL PERÚ – ENAPU, EL PUERTO DE ILO CUENTA CON UN MUELLE DE ATRAQUE, TIPO ESPIGÓN, CON CUATRO AMARRADEROS PARA BUQUES, CON UNA LONGITUD QUE VARÍA ENTRE LOS 100 Y 200 METROS Y UNA PROFUNDIDAD DE 8,2 Y 11 METROS.

ESTAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS PERMITEN AL PUERTO DE ILO ATENDER BARCOS CONTENEDORES TIPO PANAMAX, LOS CUALES TRANSPORTAN ENTRE 4,000 Y 5,000 CONTENEDORES O BUQUES GRANELEROS DE UNA CAPACIDAD DE CARGA DE 35,000 TONELADAS, UNA DE LAS PRINCIPALES DEBILIDADES DEL PUERTO DE ILO, ES QUE ÉSTE NO CUENTA CON UNA PARTE FUNDAMENTAL REFERIDA A LA INFRAESTRUCTURA EXTERIOR DE CUALQUIER PUERTO INTERNACIONAL DENOMINADA DIQUES DE ABRIGO, CUYA FUNCIÓN ES REDUCIR LA OSCILACIÓN PROVENIENTE DEL MAR PARA QUE LOS BUQUES NAVIEROS SEAN VULNERABLES AL OLEAJE EXTERIOR.

EL MEGAPROYECTO BIOCEANICO EN SU PRIMERA FASE COSTARÁ US\$ 10,000 MILLONES.

SE DEBE MENCIONAR QUE LOS ESTUDIOS DE MERCADO REALIZADOS POR EMPRESAS DE RECONOCIDA CAPACIDAD TÉCNICA Y EXPERIENCIA EN ESTE TIPO DE MEGAPROYECTOS FERROVIARIOS PARA PODER OBTENER MÁS SEGURIDAD, CONFIANZA TÉCNICA Y RENTABILIDAD ECONÓMICA.

CON ESTE MEGAPROYECTO FERROVIARIO BIOCEÁNICO SE MODERNIZARÁ EL PUERTO DE ILO, INSTALANDO MODERNAS GRUAS PORTICO PARA PODER ATENDER LOS BUQUES PANAMAX DE 300,000 TONELADAS DE CARGA DE CONTENEDORES CON UN MENOR TIEMPO DE CARGA.

POBLACIÓN DE HABITANTES EN PERÚ, BOLIVIA Y BRASIL

BOLIVIA : 11'052,864 (2015)
PERÚ : 32'488,625 (2016)
BRASIL : 208'846,074 (2015)

TOTAL : 252'387,563 HABITANTES

EXPORTACIÓN EN PERÚ, BOLIVIA Y BRASIL

PERÚ : US\$ 34,160 MILLONES (2016)
BOLIVIA : US\$ 7,214 MILLONES (2016)
BRASIL : US\$ 182,000 MILLONES (2016)

TOTAL : US\$ 223,374 MILLONES (2016)

IMPORTACIÓN EN PERÚ, BOLIVIA Y BRASIL

PERÚ : US\$ 38,455 MILLONES (2016)
BOLIVIA : US\$ 8,426 MILLONES (2016 IBCE)
BRASIL : US\$ 135,000 MILLONES (2016)

TOTAL : US\$ 223,374 MILLONES (2016)

ALIANZA DEL PACÍFICO

ESTÁ CONFORMADA POR MÉXICO, COLOMBIA, PERÚ Y CHILE

TIENE POR OBJETIVOS:

- 1) AVANZAR PROGRESIVAMENTE HACIA LA LIBRE CIRCULACIÓN DE BIENES, SERVICIOS, CAPITALS Y PERSONAS.**
- 2) IMPULSAR UN MAYOR CRECIMIENTO, DESARROLLO Y COMPETITIVIDAD DE SUS ECONOMÍAS.**
- 3) CONVERTIRSE EN UNA PLATAFORMA ESTRATÉGICA, POLÍTICA, ECONÓMICA Y COMERCIAL, PROYECTADA AL MUNDO Y EN ESPECIAL A LA CUENCA ASÍA-PACÍFICO.**

LA ALIANZA DEL PACÍFICO ES UNO DE LOS BLOQUES COMERCIALES MÁS IMPORTANTES EN AMÉRICA LATINA Y REPRESENTA EL 55% DEL PBI REGIONAL.

EN EL PERÚ, LA MINERÍA REPRESENTA EL 14.5 POR CIENTO DEL PBI Y EL 35 POR CIENTO DEL IMPUESTO A LA RENTA.

FACTORES DE FRENAJE DEL PUERTO DE ILO

- POTENCIAR EL PUERTO DE ILO: UNA TAREA DE TODOS PARA ENCAMINAR LA MODERNIZACIÓN DEL MUELLE DE ENAPU.
- MIENTRAS EL PUERTO DE ILO, LO MÁXIMO QUE ALCANZA ES DE 400,000 TONELADAS ANUALES. SU CAPACIDAD ES DE 1'000,000 DE TONELADAS.
- POS SU ANTIGÜEDAD TIENE UNA RESISTENCIA TEÓRICA DE 3 TONELADAS/M2.
- BÁSICAMENTE EXPORTA HARINA DE PESCADO, ASÍ COMO ALGUNOS GRANOS Y MINERALES EN MENOR ESCALA.
- LO QUE TIENE OCUPADO PARTE DE SU PATIO Y ALMACÉN SON LAS 70,000 TONELADAS DE ESCORIA INMOVILIZADA HACE BUEN TIEMPO.
- OTRO ASPECTO QUE LO LIMITA ES LA FALTA DE UN ROMPE OLAS PARA OPERAR EN TEMPORADAS CRÍTICAS EN EL LITORAL. ESTO COMPLICA EL NORMAL INGRESO DE LOS BUQUES Y NAVES A EMBARCAR Y DESEMBARCAR.

- LA SITUACIÓN CLIMÁTICA AFECTA SERIAMENTE LA ACTIVIDAD COMERCIAL Y MARÍTIMA, DEBIDO A LA PRECARIA INFRA ESTRUCTURA.
- POR LA PRESENCIA DE OLAS POR ENCIMA DE 5 METROS DE ALTURA, LOS CIERRES DEL PUERTO SON CASI FRECUENTES.
- EL OTRO INCONVENIENTE ES QUE EL TERMINAL PORTUARIO ESTÁ DENTRO DEL CASCO URBANO DE LA CIUDAD. ESTO IMPIDE EJECUTAR OBRAS DE AMPLIACIÓN EN LAS VÍAS DE ACCESO PARA TRANSPORTE DE CARGA SALIENTE Y TRANSPORTE DE CARGA ENTRANTE.
- NO ES MUY CONVENIENTE LA PROPUESTA DE CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO.
- EL PLAN NACIONAL DE PUERTOS SE PROPONE UNA INVERSIÓN US\$ 300 MILLONES. EL PROPÓSITO ES ACORTAR TIEMPO Y BUSCAR QUÉ ES LO QUE MEJOR LE CONVIENE AL PAÍS.

EL MINISTRO DE TRANSPORTES BRUNO GIUFFRA Y EL CONGRESISTA POR EL DEPARTAMENTO DE MOQUEGUA MARIO MANTILLA MEDINA, NO ENCUENTRA OTRA ALTERNATIVA MÁS VIABLE QUE LA MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE ILO A FIN DE QUE SE ENCUENTRE PREPARADO TÉCNICAMENTE PARA RECIBIR Y EMBARCAR LA CARGA DE BRASIL, BOLIVIA, PARAGUAY Y ARGENTINA, HACÍA LOS PAÍSES DEL ASÍA.

QUERENOS QUE SE DECLARE DE INTERÉS NACIONAL LA MODIFICACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO PORTUARIO PARA ILO, PARA DE ESTA FORMA BUSCAR LA MODERNIZACIÓN DEL TERMINAL DE ENAPU Y ADEMÁS ABRIR LAS PUERTAS A LOS INVERSIONISTAS PRIVADOS, PARA QUE PUEDAN AMPLIAR LA CAPACIDAD OPERATIVA DE ILO. ES LO QUE EL CONGRESISTA MANIFESTÓ.

EQUIPAMIENTO PORTUARIO

DE LOGRARSE LA DECLARATORIA, LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL DE PUERTOS (ENAPU DE ILO) Y EL GOBIERNO CENTRAL, SE FIJARÍAN EN LA PROVINCIA Y DEPARTAMENTO DE MOQUEGUA Y SE PREOCUPARÍAN POR MODERNIZAR EL MUELLE QUE NECESITA LA IMPLEMENTACIÓN DE MAQUINARIA MODERNA, GRÚAS PÓRTICO MODERNAS, PORTA CONTENEDORES, AMPLIAR EL MUELLE, ENSANCHAR LA PLATAFORMA Y MÁS ALMACENES PARA QUE SEA UN TERMINAL PORTUARIO MÁS COMPETITIVO INTERNACIONALMENTE.

INFLUYE MUCHO EN LOS OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR LA DISTANCIA QUE HAY DE ILO A MEDIO ORIENTE, CHINA POR EL PACÍFICO: LAS NAVES QUE SALEN DEL PUERTO DE SANTOS EN EL ATLÁNTICO A CHINA RECORREN 23 MIL KM. MIENTRAS QUE EL TRAYECTO DE ILO LO HACEN POR 15 MIL KM. LA DIFERENCIA ES DE 8 MIL KM.

FORO TÉCNICO DEL CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO (COSIPLAN)

TRABAJOS TÉCNICOS NECESARIOS PARA MODERNIZAR EL PUERTO DE ILO

- ❑ PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA SE REQUIERE ALARGAR EL MUELLE EN 100 MT MAR ADENTRO.**
- ❑ CONSTRUCCIÓN DEL MUELLE DE ABRIGO (ROMPEOLAS).**
- ❑ CONSTRUIR DOS ZONAS PARA ATRACADERO.**
- ❑ AMPLIAR LOS ALMACENES.**
- ❑ LA OPTIMIZACIÓN DE TODO EL SISTEMA DE CARGA Y DESCARGA.**
- ❑ INCORPORACIÓN DE GRÚAS PORTICO MODERNAS.**

EJECUTANDO TODOS ESTOS CAMBIOS SE TIENE LA POSIBILIDAD DE DUPLICAR SU CAPACIDAD A 2 MILLONES DE TONELADAS.

INVERSIÓN ESTIMADA

(US\$ 15'000,000 DE DÓLARES)

DURACIÓN ESTIMADA DE CONSTRUCCIÓN: 8 AÑOS.

TIEMPO DE CONCESIÓN PARA LA ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONTROL DEL MEGAPROYECTO BIOCEÁNICO: 30 AÑOS.

CHINA, COMO ALEMANIA, E INCLUSO SUIZA HAN MOSTRADO UN INTERÉS INICIAL EN PARTICIPAR EN LA FINANCIACIÓN DEL TREN BIOCEÁNICO, PERO AÚN DEBEN HACERSE LOS ESTUDIOS DEFINITIVOS, SOBRE VIABILIDAD, QUE ESTARÍAN TERMINADO EN ESTE AÑO, Y FACTIBILIDAD FINANCIERA, QUE QUEDARÍAN LISTOS EN EL 2018.

SUIZA APORTARÁ TAMBIÉN ASESORÍA TÉCNICA AL PROYECTO BIOCEÁNICO.

DECLARATORIA DE INTERÉS NACIONAL Y SUDAMERICANO

ES NECESARIO QUE CADA ESTADO PERUANO, BOLIVIANO Y BRASILEÑO, OTORGUE AL MEGAPROYECTO FERROVIARIO BIOCEÁNICO QUE UNE EL PUERTO DE SANTOS SAN PABLO BRASIL CON EL PUERTO DE ILO, MOQUEGUA – PERÚ, LA DECLARATORIA DE INTERÉS NACIONAL, MEDIANTE UN DECRETO SUPREMO EN CADA PAÍS POR CADA PRESIDENTE, LO QUE PERMITIRÁ OBTENER EL FINANCIAMIENTO QUE FALTA Y BENEFICIAR A MILES DE PERUANOS, BOLIVIANOS Y BRASILEÑOS.

Consultor: Dugald McLellan

dugaldmc@yahoo.com

Cel. 998546678 - 992649226



Muchas Gracias