

MERCOSUR/PM/DISP.11/2016

PLANES DE INTEGRACION EN MATERIA DE TRANSPORTE EN AMERICA DEL SUR

América Latina en general, y América del Sur en particular, ha desarrollado sus principales vías de transporte en función a la extracción de sus riquezas naturales, para ser llevadas a la metrópolis, y no para favorecer una mayor integración política, económica, social y cultural de la región, que siempre ha estado "orientada" hacia el Imperio dominante y no hacia el desarrollo interno.

Así, es más fácil, rápido y barato enviar cargas o viajar a Europa o los EEUU de América, que hacerlo a otro país latinoamericano. El intercambio comercial, el trueque de productos, entre naciones latinoamericanas no sólo es difícil por las trabas arancelarias, sino porque los medios de transporte no están pensados en un comercio interno, regional, sino externo, extra zona. En gran medida, los planes de infraestructura de transporte hasta fines del Siglo XX en América del Sur seguían bajo esa misma lógica externa antes que interna.

Si pensamos tan sólo en América del Sur – en la que el Mercosur es la mayor parte de la población, la superficie y la producción, con tendencia a expandirse aún más - se trata de una superficie superior a la de los EEUU de América, así como a la de Europa y, también, a la de China, hoy grandes centros industriales, pronto nos daremos cuenta de la importancia de una real integración.

En población es mayor que los EEUU de América, aunque algo inferior a la de Europa y en torno a un tercio de la Población China. Es en cuanto a producción y en particular en cuanto a la producción industrial en que se nota una enorme diferencia entre América del Sur y los demás países/continentes citados. Ello se debe en gran medida a que las industrias en América del Sur se proyectan para cada país, es decir, para un reducido mercado, sin las economías de escala que poseen los EEUU de América, la Unión Europea y China.

En nuestra opinión, la cuestión no es tan sólo un problema aduanero, o de "mercado común". La cuestión pasa, también y fundamentalmente, por un sistema de transporte pensado para la integración política, económica y social, y no para la simple extracción de riquezas.

Durante muchas décadas, en la región se dio importancia a la conexión con el Atlántico y el Pacífico, y hasta parece que allí estaría la diferencia, si deberíamos integrarnos más a uno u otro océano, dejándose de lado lo más importante, que es la interconexión interna.

En Europa, para poner un ejemplo, la compleja red de canales, ríos y ferrovías fué la que hizo posible el desarrollo industrial del siglo XIX – y hasta ahora – y no sólo sus puertos marítimos o, ahora, sus aeropuertos. La cuenca del Ruhr, en Alemania, el Rhin, el Danubio y muchas otras hidrovías fueron fuente de integración productiva e industrial mucho antes de que se creara la Unión Europea, lo mismo que los ferrocarriles.

América del Sur ha dejado abandonados a sus ferrocarriles y principales hidrovías, salvo que éstas sirvan para la extracción de “commodities” para la metrópolis. Así, la hidrovía Paraná-Paraguay es la principal vía de salida de la soja y el mineral de hierro, pero no así una vía de integración productiva e industrial.

Los intereses de las empresas de transporte automotor y aéreo conspiran para un desarrollo ferroviario que apunte a un mayor desarrollo productivo e industrial.

A nivel aéreo, es más fácil, rápido y barato viajar a Miami o Madrid que entre muchas capitales de la Región.

Tenemos así, una región que no está integrada internamente para la producción o, si lo está, predomina la modalidad carretera (camiones) de alto costo, alta dependencia de combustibles fósiles y de negativo impacto al medio ambiente.

De acuerdo a la visita que hemos realizado como Comisión de Infraestructura, Transporte, Recursos Energéticos, Agricultura, Pecuaria y Pesca al Ministro de Obras Públicas de Chile, y coordinador del Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento de UNASUR (COSIPLAN), nos ha informado que en la región existen 573 proyectos de infraestructura de transporte a un costo estimado de 160.000 millones US\$, aunque sin una priorización ni planificación aceptada por todos los países.

La región posee tres principales cuencas hidrográficas: del Plata (Paraná, Paraguay y Uruguay), Amazonas y del Orinoco, a más de otras menores, que bien podrían estar integradas al menos con un sistema multimodal, ferroviario-fluvial, que abarate costos e integre efectivamente a la producción y la industria local, pensando en 400 millones de habitantes y no los mucho menos habitantes de cada país. No debería haber intereses creados que impidan una mucho más barata y directa interconexión marítima, fluvial y ferroviaria, a más de su complementación con ductos, carreteras y aeropuertos, pensando en el desarrollo de una región integrada y no en la mera extracción de riquezas, bajo lógicas internas y no externas.

El ámbito más adecuado para concentrar la información y hacer un profundo debate de cuál debe ser la mejor política – y el mejor plan - de transporte de la región es indudablemente el Parlasur, por su pluralidad y la representación cada vez más amplia. Debe ser un debate que involucre a la universidad y a los



PARLAMENTO DEL
MERCOSUR

PARLAMENTO DEL MERCOSUR
Secretaría Parlamentaria



PARLAMENTO DO
MERCOSUL

centros de investigación, así como a las organizaciones sociales, ciudadanas y empresariales.

EL PARLAMENTO DEL MERCOSUR

DISPONE:

Artículo 1°: Encomiéndase a la Comisión de Infraestructura, Transporte, Recursos Energéticos, Agricultura, Pecuaria y Pesca del Parlasur obtener toda la información necesaria y abrir un amplio debate con los principales actores gubernamentales, sociales, ciudadanos y empresariales, con el fin de llegar a una política común y a un plan general de transporte y su infraestructura para todo el Mercosur en el marco de América del Sur.

Artículo 2°: Autorízase a la citada comisión a coordinar con COSIPLAN la realización de seminarios, talleres y reuniones de información y debate, conjuntamente con los Ministerios de Obras Públicas y Transporte de cada país miembro, así como con universidades, centros de investigación y organizaciones sociales, ciudadanas y empresariales, sobre cuál debe ser la política de transporte y el plan general de transporte, con claras prioridades, para el Mercosur en el marco de América del Sur, e incluso América Latina.

Artículo 3°: De forma.

Montevideo, 23 de mayo de 2016

Parlamentario Jorge Taiana
Presidente

Edgar Lugo
Secretario Parlamentario