

PARLAMENTO DEL MERCOSUR
Comisión de Infraestructura, Transporte, Recursos Energéticos, Agricultura, Pecuaria y Pesca

MERCOSUR/PM/INF. CITREAPP. 19 /2016

Montevideo, 7 de noviembre de 2016

Honorable Plenario:

Vuestra Comisión de Infraestructura, Transporte, Recursos Energéticos, Agricultura, Pecuaria y Pesca, os aconseja la **APROBACION con modificaciones de la Propuesta de Recomendación** presentada por el Parlamentario Alberto Asseff por la cual el Parlamento del MERCOSUR recomienda al CMC instar a los gobiernos de los Estados Parte a realizar estudios de factibilidad tendientes a la construcción de una Hidrovía que conecte el eje Norte – Sur de las cuencas del Orinoco, el Amazonas y el Plata por medio de un gran canal sudamericano que aproveche los ríos navegables pertenecientes a dichos sistemas.
MEP/481/2016

En tal sentido, teniendo a la vista el Informe producido por esta Comisión y por los fundamentos que expondrá el miembro informante Parlamentario/a Ricardo Canese.


Parlamentaria Mirha Palacios
Parlamentaria del Mercosur

Parlamentario Hernán Cornejo

Parlamentario Tomás Strada

Parlamentario Juan José Olaizola

Parlamentario Miguel Cusi Cruz

Parlamentario Fabian Rodriguez S.


Parlamentario Edio Lopes

Parlamentaria Patricia Ayala

Parlamentario Ricardo Canese

Parlamentario Solano Rioseco

Parlamentaria Eliana Bertón



27 ABR. 2017

MEP/150/2017



PARLAMENTO DEL MERCOSUR



PARLAMENTO DEL MERCOSUR
Proyecto de Recomendación

Visto:

El Protocolo Constitutivo del Parlamento del Mercosur, sus atribuciones y funciones.

Los artículos 90 y 91 del Reglamento Interno del Parlamento del Mercosur.

Y la contribución del transporte fluvial como elemento de integración social y económica y cuidado del Medio Ambiente.

Considerando:

Que mediante decisión del Consejo Mercado Común No.15 de 1994 se aprobó el acuerdo sobre transporte multimodal, el cual recopila normas para facilitar y liberalizar los servicios de transporte en sus diferentes modalidades y contribuir, en esa forma, al crecimiento del comercio sub-regional y el fortalecimiento de la integración física de su territorio. Estas normas específicas establecen con claridad y precisión, los principios y criterios necesarios para realizar eficientemente estos servicios.

Los antecedentes de la Conferencia Regional de los Países del Plata, reunida en Montevideo a comienzos del año 1941, resolvió recomendar a los Estados representados que continúen y coordinen, mediante comisiones técnicas mixtas, los estudios ya existentes sobre la posible conexión de los tres grandes sistemas hidrográficos de la América del Sur: el Plata, el Amazonas y el Orinoco. La resolución fue propuesta por la delegación argentina, teniendo en cuenta la extraordinaria importancia



del sistema fluvial del Plata y considerando también que el desarrollo integral del continente ha de requerir la vinculación de este sistema a las otras dos grandes cuencas. Se trata de habilitar una nueva gran vía para el tránsito de personas y mercaderías, multiplicando los vínculos humanos y abriendo la perspectiva de nuevos centros de consumo y de transformación de materias primas y con base en las recomendaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Cooperación Técnica entre Países en Desarrollo, realizada en setiembre de 1978 y reafirmada en 1986 en Barbados, se creó en octubre de 1980 la Red Latinoamericana de Cooperación Técnica en Manejo de Cuencas Hidrográficas, para promover en la región el intercambio de experiencias y conocimientos entre los países miembros, auspiciada por la Oficina Regional de la FAO para América Latina y el Caribe y por la Representación de FAO y el PNUD.

No existe todavía una vertebración de los diferentes sistemas navegables de los países de América del Sur. Es por ello que la CAF (en los hechos el Banco de Desarrollo de América Latina) -en su libro *Los ríos nos unen*- propone la integración fluvial suramericana sobre la base de la creación del Eje Norte-Sur que interconecte, con un esquema multimodal, las cuencas del Orinoco y del Amazonas y ésta última con la Cuenca de La Plata, integrando así 50.000 Km de vías navegables que están en la región, pero que funcionan como subsistemas, aislados entre sí.

En este sentido, los transportes fluviales constituyen un poderoso elemento de integración, resultan altamente convenientes desde el punto de vista económico y contribuyen a preservar el medio ambiente.

Con sus casi 18 millones de km², Sudamérica representa solamente la octava parte (12%) de la superficie total de tierras firmes del planeta. Sin embargo, su escurrimiento fluvial supera el cuarto del valor mundial (25%) y el volumen de agua de los ríos representa casi la mitad (47%) de



la sumatoria de todos los cursos de agua del planeta. Esto se debe a la inmensidad de sus principales cuencas hidrográficas –que cubren algo más de dos tercios del territorio del continente (66,9 %)- y la gran densidad de su vegetación. Todo esto favorece el intenso régimen pluvial de estas zonas, las cuáles presentan una descarga específica promedio de 21 l/seg/Km², cifra sobrepasada en el mundo solamente por las Islas de Oceanía.

Por todos estos factores, los ríos del subcontinente se sitúan entre los más caudalosos del mundo y forman una gigantesca red fluvial. Gran parte de estos cursos de agua son navegables desde ya, de manera que es posible organizar, con relativa facilidad, un Sistema Sudamericano de Navegación Fluvial interconectando a través de un eje Norte-Sur las Cuencas del Orinoco, el Amazonas y el Plata que, a mediano plazo, podría sobrepasar la impresionante longitud de 50.000 km.

Creación del Eje Fluvial Norte-Sur: - Este será el eje fundamental de navegación para integrar -con un esquema multimodal- las diferentes cuencas de América del Sur. - El eje está constituido por los ríos Orinoco, Casiquiare, Negro, Amazonas, Madeira, Mamoré, Itenez-Guaporé, Paraguai, Paraná y de La Plata, con un recorrido de cerca de 10.000 Km.

Los tres grandes ríos que desembocan en el Océano Atlántico: el Orinoco, el Amazonas y el Plata, unidos por una vasta planicie interior que necesariamente debe conectarse. La organización del espacio en este Hinterland continental, su integración física, económica y social, representa el gran desafío geopolítico que nos plantea el siglo XXI.

Al ingresar al nuevo siglo se impone el replanteo de una visión estratégica, prospectiva e integradora, que nos permita recuperar la dimensión geográfica, la importancia de la organización del espacio y de la infraestructura física, como elemento articulador de la integración regional.



En Sudamérica, los beneficios del transporte fluvial son evidentes si tenemos en cuenta la gran disponibilidad de vías acuáticas en su territorio. Para justificar esta afirmación baste recordar que Europa dispone en la actualidad de unos 26.500 km. De vías fluviales, de los cuáles 10.000 km. son canales artificiales hechos por la mano del hombre. En Sudamérica, en cambio, se estima que decenas de miles de kilómetros de sus ríos pueden ser transformados en vías navegables de gran importancia, con mínimos esfuerzos.

Esta circunstancia otorga enormes ventajas a los transportes fluviales utilitarios que movilizan importantes volúmenes de mercancías por convoyes o trenes de barcazas, movidos por remolcadores de empuje. En Sudamérica, este sistema se utiliza mucho sobre los ríos Orinoco y Apure de Venezuela, en los ríos Amazonas, Tiête-Paraná, Madeira, Tocantins y otros grandes ríos de Brasil y en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

En suma, estamos ante la oportunidad histórica de concretar el principal proyecto de integración física regional con un mercado internacional con demanda creciente de las commodities que tienen salida por la Hidrovía. Queda por ver el grado de voluntad política de los gobiernos de los países miembros para encarar las obras bajo la perspectiva de la integralidad: impulsando sus economías regionales, posibilitando el acceso a mercados ultramarinos con precios competitivos, desarrollando una sub-cuenca natural que permita el transporte más eficiente y menos contaminante y, cumplir con el deber de solidaridad, de posibilitar una salida al Atlántico para Bolivia y Paraguay.

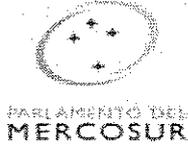
No se debe omitir el antecedente de la propuesta de hace ochenta años formulada por el político, pensador, escritor y polifacético dirigente Ingeniero Gabriel Del Mazo, militante en las filas de la Unión Cívica Radical



PARLAMENTO DEL MERCOSUR



de la Argentina y que al final de su vida fuera ministro de Defensa del presidente Dr. Arturo Frondizi. Del Mazo fue un precursor en esta idea-propuesta de conectar fluvialmente a América del Sur a través de lo que él denominó Canal Sudamericano.



PARLAMENTO DEL MERCOSUR



Por ello:

El Parlamento del Mercosur

RECOMIENDA:

Artículo 1.- Recomendar al Consejo Mercado Común para que inste a los Gobiernos de los Estados Partes, a realizar *un acabado estudio de prefactibilidad técnica, financiera, social y ambiental* tendiente a la construcción de un *canal hidroviario* que conecte el eje Norte-Sur las Cuencas del Orinoco, el Amazonas y el Plata por medio de un gran canal sudamericano que aproveche los ríos navegables pertenecientes a dichos sistemas *del Plata*.

Artículo 2.- Recomendar al Consejo Mercado Común para que inste a los Gobiernos de los Estados Partes, a *viabilizar la forma de financiación* multilateral constituido por los aportes de los Estados Parte para ser destinado en el futuro a *solventar los estudios citados en el Art. 1º*.