

Proyecto

Declaración Parlasur N.º...

**Por la cual se insta al CMC a analizar e impulsar el transporte ferroviario eléctrico en toda la región, ante el encarecimiento de los hidrocarburos y el encarecimiento del transporte fluvial debido a sequías, agravadas por el cambio climático**

**Exposición de motivos**

Ya en el 2021 se profujo un fuerte incremento de las cotizaciones de los hidrocarburos y todo tipo de energías, debido a la reactivación económica post-pandemia y, también, al esfuerzo de la humanidad por sustituir a las energías contaminantes que emiten gases de efecto invernadero por energías renovables.

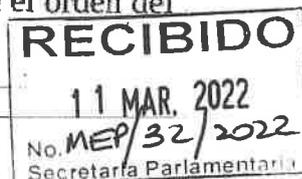
La actual guerra entre la Federación Rusa y Ucrania –hasta ahora limitada a estas dos naciones al momento de presentar esta propuesta– ha producido un fuerte aumento de la cotización de los hidrocarburos, superando rápidamente la barrera de los 100 US\$/barril, en el caso del petróleo, y valores similares o aún más altos en el caso del gas natural, en términos energéticos equivalentes. Los efectos de esta guerra, aún si terminara a la brevedad, se harán sentir por muchos años, e incluso en forma permanente. Ya nada volverá a ser como antes; en particular, se habrá acabado para siempre la época de los relativamente bajos precios de los hidrocarburos (petróleo, gas natural) que rigieron hasta el 2020.

En nuestra región, la mayor parte del transporte se mueve en base a derivados de petróleo, sea por carretera y calles –camiones, ómnibus, automóviles, motocicletas– o bien el transporte fluvial. El transporte ferroviario, con enorme falta de visión estratégica, ha decaído enormemente en importancia y hoy es un medio de transporte casi marginal, salvo excepciones en algunos casos específicos de la región.

El transporte fluvial masivo para cargas también ha tendido a encarecerse, no sólo por el aumento de los precios de los combustibles sino también por las reiteradas y cada vez más agudas sequías que, en el caso de la hidrovía Paraná – Paraguay, han encarecido enormemente los costos del flete.

Es el momento de pensar REGIONALMENTE, con criterios renovables, ambientales y de eficiencia energética. Debe dársele, en el MERCOSUR, al transporte ferroviario eléctrico –así como a otras modalidades de transporte eléctrico– la importancia que tiene en otros países o regiones del mundo.

Nuestra región posee una generación eléctrica mayoritariamente renovable. El Paraguay tiene 100% de su matriz eléctrica abastecida por energía hidroeléctrica, e incluso exporta más del doble de lo que consume; el Uruguay está normalmente por encima del 90% de generación eléctrica con renovables y el Brasil está en el orden del



80%. La Argentina es el país que menos generación eléctrica renovable tiene (30%), si bien tiene planes para crecer en tal sentido.

Ante el panorama cierto de mayores costos de transporte carretero/automotor, debido al aumento de largo plazo que tendrán los hidrocarburos, como coinciden todos los analistas, y también debido a las sequías más agudas por el cambio climático, que encarece el transporte fluvial, corresponde que el MERCOSUR formule de inmediato ambiciosos planes de transporte ferroviario eléctrico, tanto para cargas como para pasajeros.

En este último caso, sería muy conveniente poder viajar dentro del Mercosur con trenes eléctricos –incluso de alta velocidad, como hay en otros países– que ahorren significativamente energía, que hoy se derrocha en cantidades siderales en vuelos aéreos y viajes carreteros. Como ya hay ferrovías en operación, con relativamente poca inversión se podría interconectar las principales ciudades del Mercosur con trenes eléctricos rápidos, que ahorren los costosos hidrocarburos y reduzcan la emisión de gases de efecto invernadero.

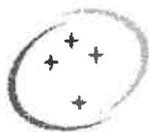
Lo cuantitativamente más importante es el transporte de cargas, debemos puntualizar. Se requieren ferrovías eléctricas interoceánicas, que conecten el puerto de Santos y S. Pablo con Bolivia y Perú (Ilho); otra ferrivía a la altura del trópico de Capricornio, que conecte Paranaguá con Foz, Ciudad del Este, Encarnación, Resistencia, Salta y Antofagasta; otra más al Sur, conectando Uruguay, Argentina y Chile, a más de estar interconectadas todas estas ferrovías interoceánicas entre sí, de manera que la producción del Mercosur pueda salir por puertos del océano Pacífico por tren eléctrico de cargas y, también, que lo que se importe del Asia utilice la misma ferrovía interoceánica. La misma ferrovía de cargas debe preverse que pueda transportar pasajeros. Igualmente se debe avanzar en el transporte eléctrico urbano.

Si los trenes de carga y de pasajeros utilizan energías renovables, será enorme la cantidad de hidrocarburos que se sustituirá, con un ahorro muy significativo para todos nuestros países y, además, evitándose una cuantiosa emisión de gases de efecto invernadero. El costo del flete se reducirá, para beneficio de la producción de nuestros países; mejorará también la calidad del transporte público de pasajeros.

Hay que decir que muchos planes, programas y proyectos ferroviarios ya existen y fueron diseñados en su momento por COSIPLAN, y luego fueron olvidados, por lo que no se partiría de cero, sino de planes factibles ya existentes.

Por consiguiente, el Parlasur adopta la siguiente:





PARLAMENTO DEL  
MERCOSUR



PARLAMENTO DO  
MERCOSUL

**Declaración Parlasur N.º...**

**Por la cual se insta al CMC a analizar e impulsar el transporte ferroviario eléctrico en toda la región, ante el encarecimiento de los hidrocarburos y el encarecimiento del transporte fluvial debido a sequías, agravadas por el cambio climático**

**Artículo 1º.** Instase a los gobiernos de los países miembros del Mercosur, vía CMC, involucrando además a los países asociados y en vías de ser miembros plenos del Mercosur, particularmente Chile, Bolivia y Perú, a analizar de inmediato los planes ya existentes en materia de transporte ferroviario, que debe ser necesariamente eléctrico, de acuerdo a las nuevas condiciones energéticas del mundo y la región, debiendo tenerse en cuenta particularmente el trazado, la construcción y la puesta en operación de ferrovías interoceánicas y la interconexión entre ellas, tanto para el transporte de cargas, que debe ser lo prioritario, así como complementariamente también para el transporte regional de pasajeros, que permita viajar en tren eléctrico entre las capitales de nuestros países y con conexión con las principales ciudades del MERCOSUR, a la brevedad posible.

**Artículo 2º.** De forma.

Ricardo Canese  
Parlamentario de Mercosur