

Proyecto de Resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA:

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, a través de la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS, informe la situación actual del "Proyecto Canal de Navegación Magdalena" para el ingreso fluvial al Puerto de Buenos Aires y otros puertos de importancia en el país.

En particular la Cámara solicita respuesta a los siguientes interrogantes:

1. ¿Se tiene contemplada la continuidad del Proyecto en cuestión?
2. ¿Qué gestiones está llevando a cabo Cancillería junto a la República Oriental del Uruguay para desarrollar este proyecto?
3. ¿Cuándo se llamará a Licitación Pública Internacional?
4. Si existe un plan de desarrollo económico para las regiones próximas al canal de Navegación Magdalena.
5. ¿Qué medidas se están contemplando junto a los ministerios de Seguridad y Defensa para el control de la actividad que se generará en el canal?
6. ¿Se ha estimado el beneficio económico que traerá a la República Argentina contar con este canal de navegación?
7. ¿Cuál es el impacto ambiental que generará la obra y su posterior funcionamiento?
Y ¿Qué medidas se están contemplando para cumplir con el Desarrollo Sostenible?

Firmante: Diputado Nacional Alberto Asseff

Cofirmante: Diputado Nacional Hector Stefani

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente,

Actualmente, en el Río de la Plata existe un canal utilizado por buques de ultramar, es la red troncal que se inicia en el kilómetro 239,1, inicio del Canal Punta Indio, frente al puerto de Montevideo (ROU), y finaliza en el Paraná de las Palmas y que conecta directamente con el Puerto de Buenos Aires. Se encuentra dragado a una profundidad de 34 pies. Su administración y su mantenimiento corresponden a nuestro país.

Teniendo en cuenta que la gran mayoría de los buques (90%) que entran y salen del Río de la Plata se dirigen a puertos argentinos o provienen de ellos, y que implican el 95% de nuestras importaciones y el 80% de las exportaciones, es de entender la importancia que dicho canal tiene para nuestro país. El ingreso al Río de la Plata de buques de ultramar que provienen de puertos europeos o de América con destino a los puertos argentinos ubicados en el Río de la Plata y Río Paraná, se inicia en el Canal Punta Indio; y el egreso es por la misma vía. Al mismo tiempo que los buques que ingresan o egresan y que provienen o se dirigen a puertos del Pacífico también utilizan la misma vía.

Los buques que provienen del exterior del Río de la Plata, antes de su ingreso a la red troncal, deben fondear a la espera de que se les autorice la navegación a su puerto de destino, dado que no se autoriza su entrada hasta que el buque tenga otorgado el sitio de amarre en la terminal portuaria de destino. Este requisito es necesario para evitar que el buque quede fondeado en zonas adyacentes a la vía de navegación y para evitar inconvenientes en la gestión de tráfico por la presencia de buques en aguas restringidas. Esto implica que se encuentren fondeados más de 100 buques a la espera de la autorización para iniciar su navegación al puerto de destino. Las demoras existentes a causa de la densidad de tráfico para ingresar a la red troncal oscilan, en promedio, según la época del año, entre los 3 y los 16 días, y algunos casos aislados han alcanzado hasta los 30 días. Durante estas esperas, los buques demandan diferentes servicios, como practicaje, combustible, agua potable, cambios de tripulación, asistencia sanitaria, autoridades, inspectores de cargamento, víveres, provisiones, aduana, alijos de carga, repuestos y reparaciones, entre otros.

Por su cercanía con el puerto de Montevideo, los bienes y los servicios necesarios para responder a las necesidades de los buques que se encuentran en las zonas de espera y fondeo se contratan directamente en la ciudad capital de Uruguay. En la actualidad, todos los costos derivados del fondeo de buques en las zonas y el área citadas generan ingresos a la economía del país vecino. Se calcula que la demanda por tales servicios, prestados desde la costa del Uruguay, arroja un valor agregado que ronda entre los 100 y los 150 millones de dólares anuales.

Las demoras en las zonas de espera y las actuales dimensiones de los canales de acceso a puertos argentinos generan costos al transporte marítimo que terminan encareciendo los costos finales de los fletes. Los altos costos de practica (41,77%) y de peajes (33,4%) de ingreso por dichas vías inciden notablemente en los ingresos a puertos argentinos. Debido a las demoras e inconvenientes para el ingreso a nuestros puertos y, para abaratar los costos portuarios, desde hace varios años se viene analizando las razones económicas, técnicas y geopolíticas de rectificar el canal principal de navegación, proyecto conocido como "Canal Magdalena".

El último proyecto fue realizado por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la República Argentina en el año 2014, y se inició el proceso de licitación internacional denominado «Definición traza de apertura de zona beta del Canal Punta Indio del 143,900 km. El Codillo hasta la isobata de 12 m, Río de la Plata, República Argentina». La Secretaría de Asuntos Políticos de la Cartera del Interior y Transportes, mediante su Resolución 600/14, aprobó las especificaciones técnicas de este emprendimiento, así como también los pliegos de las cláusulas Especiales y Generales, que se publicaron en el Boletín Oficial del 30 de junio de 2014.

Entre los gobiernos de la República Oriental del Uruguay y la República Argentina rige el Tratado del Río de la Plata desde el año 1973. El 26 de enero del año 2017, venció el plazo establecido por el art. 17 del TRP para que Uruguay comunicara si el proyecto puede producir perjuicio sensible al interés de su navegación o al régimen del Río de la Plata, por lo cual nuestro país está en condiciones de efectuar, en la actualidad, el llamado a licitación internacional.



"2020 - Año del General Manuel Belgrano"

A su vez, en el mismo plazo venció el derecho que le confiere el Artículo 19 del TRP, por lo cual la República Oriental del Uruguay podría optar por participar en igualdad de condiciones en la realización de la obra, no ejerciendo ese derecho y habilitando de esta forma a la Argentina a realizar la obra cuando lo crea oportuno.

El proyecto Canal Magdalena puede definirse como la medida estratégica marítima más trascendente de los últimos cien años en la Argentina y su anulación es rezagar al puerto argentino a no tener salida al mar. La realización del proyecto resultaría la salida más eficaz y económica para la Argentina, asegurando la soberanía portuaria y es de esperar que el desarrollo del proyectado Canal de Navegación Magdalena tenga una influencia directa sobre el crecimiento de la economía local y sobre el desarrollo general del país.

Por todo ello, se aprecia que, por los motivos geopolíticos, técnicos y económicos expuestos, resulta altamente conveniente continuar impulsando el proyecto del Canal Magdalena.

Por todo lo expuesto, solicito el acompañamiento de mis pares.

Firmante: Diputado Nacional Alberto Asseff

Cofirmante: Diputado Nacional Hector Stefani