



PROYECTO DE RESOLUCIÓN:

La Cámara de Diputados de la Nación

Resuelve:

Declarar de carácter estratégico para el desarrollo nacional el Proyecto “Canal Magdalena” que mejora la conectividad fluvio-marítima y contribuye en forma soberana a una mayor integración al mundo, consistente en la “traza de apertura de Zona Beta del Canal Punta Indio de 143.900 km, El Codillo, hasta la isobata de 12 metros en el Río de La Plata”

Claudia Ormachea

Diputada Nacional



FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Nuestra solicitud se fundamenta centralmente en la multiplicidad de beneficios que representaría para nuestra nación llevar adelante la realización del Proyecto Canal Magdalena.

Por un lado, debido a su impacto en el comercio exterior, pero también por el aporte a la soberanía nacional que representa esta construcción.

Es decir, que pensamos la importancia de la realización de la obra del Canal Magdalena, no únicamente en términos económicos y logísticos, sino además en materia de soberanía nacional. Actualmente la profundidad del Canal Magdalena impide que los buques de mayor porte lo utilicen como vía de acceso a los puertos fluviales del Río de la Plata, el Río Paraná y el Río Uruguay.

Por tal motivo, se hace necesaria una obra de dragado de profundización, ensanche y balizamiento que permita su utilización como vía de navegación para el transporte fluvial. Su nivel de profundidad actual impide que los buques lo utilicen como vía de acceso a los puertos fluviales del Río de la Plata, el Río Paraná y el Río Uruguay.

Esto implica que aquellos buques de bandera nacional que parten de un puerto fluvial argentino hacia otro del litoral marítimo argentino deben pasar por aguas de uso común, pero cuyo tráfico se encuentra administrado por Uruguay.

Lo mismo sucede con los buques de ultramar que transportan mercancías del comercio exterior argentino.

Hoy en día, el Canal Punta Indio es la única vía de ingreso y egreso a los puertos del Río de la Plata, el Río Paraná y el Río Uruguay, tanto para buques de ultramar provenientes de Europa, Asia u otras partes del mundo, como para buques que provienen del sur del país.



Esta discusión sobre la realización del Proyecto Canal Magdalena tiene sus primeros antecedentes en el año 2002 cuando la Prefectura Naval Argentina planteó ante la Cancillería y la Comisión Administradora del Río de la Plata, la conveniencia de prolongar el Canal Punta Indio con el propósito de obtener una vía navegable más corta, casi rectilínea, orientada a las corrientes y acorde a las normas internacionales.

Más adelante, en el año 2013, durante la gestión de gobierno de Cristina Fernández de Kirchner, se impulsó el Proyecto Canal Magdalena en el cual se propone la posibilidad de contar con un canal de doble vía y apto para buques con un calado máximo de 42 pies.

Durante ese mismo año la SSPyVN ordenó habilitar para la navegación el Canal Magdalena como alternativa al Canal Punta Indio. Se definió así la traza del canal a habilitarse, profundidades, ancho de solera y se planificó el dragado.

A su vez, a través de la Resolución 600/2014, el Ministerio de Transporte aprobó los pliegos para el llamado a licitación.

De manera tal que para el año 2015 estaban dadas las condiciones para avanzar con la obra.

Al no haberse recibido objeciones de parte de Uruguay dentro de los 180 días de plazo establecidos por el Tratado del Río de la Plata, para fines de enero de 2016 el proyecto quedó aprobado.

Sin embargo, el gobierno que asumió en diciembre de 2015 decidió abandonar el proceso licitatorio, por lo cual el proyecto del Canal Magdalena quedó paralizado por más de 5 años.

Durante febrero de 2021, el Ministerio de Transporte de la Nación creó la Unidad Ejecutora Especial Temporaria “Canal Magdalena”, cuyo principal objetivo es asistir y asesorar en todo lo vinculado al llamado, adjudicación y firma de contrato de la licitación pública nacional e internacional para la ejecución de las tareas de dragado de apertura, señalización y mantenimiento del canal.

A su vez, el Proyecto del Canal Magdalena se incluyó en el Presupuesto 2022 enviado para su tratamiento al Congreso.

Sin embargo, al no haberse aprobado la Ley de Presupuesto, no fue posible contar con los fondos para el llamado a licitación.

El Proyecto del Canal Magdalena es una respuesta certera a las dificultades actuales.

Cuenta con un plan de obra ya desarrollado y un estado de avance en las gestiones para su ejecución que posicionan al país en condiciones de concretar la conexión entre la Argentina marítima y fluvial, y contar así con una vía de acceso para embarcaciones de ultramar acorde a las exigencias del comercio global.

Los beneficios en que centramos nuestra justificación a la solicitud de la creación del Proyecto Canal Magdalena se basan en dos puntos sustanciales para el desarrollo y crecimiento de nuestro país.

Por un lado, su realización resulta fundamental desde el punto de vista de la soberanía nacional y, por el otro, desde las ventajas económicas que pueden surgir de la realización del proyecto.

Respecto de los beneficios que podría generar la obra a nuestro país en materia de soberanía nacional, el Proyecto Canal Magdalena es una pieza clave para la defensa de los intereses argentinos en el Atlántico Sur, ya que brinda una salida directa al mar y mejora la conectividad fluviomarítima, permitiendo conectar la Cuenca del Plata con la Antártida sin tener que atravesar por aguas administradas por otro país.

El mar y la conexión por medio de nuestros ríos resulta imprescindible en la posibilidad de controlar el flujo de comercio exterior, en la defensa nacional, y en la posibilidad de explorar y explotar nuestros recursos naturales.

Los beneficios que conlleva el Canal Magdalena son eslabones fundamentales de la estrategia geopolítica de fortalecimiento de nuestra soberanía nacional.

En términos económicos los beneficios que podría brindar la obra del Canal Magdalena está basada en tres ejes fundamentales.

Por un lado, aquellos que se generan gracias a gozar de una mayor autonomía en el comercio exterior de nuestro país y brinda la posibilidad de desarrollo productivo y generación de empleo con los puertos argentinos y el transporte marítimo y fluvial como motor.

En términos geopolíticos, brinda una salida directa al mar y mejora la conectividad fluvial-marítima, lo cual contribuye a la integración al mundo, así como también posibilita la consolidación de la Argentina bicontinental y la conexión de los espacios nacionales marítimos continentales, insulares y antárticos.

El Canal Magdalena, permite una autonomía para el comercio exterior de nuestro país, al habilitar un recorrido fluvial sin condicionamientos externos hasta la salida al mar.

Al tiempo que permitirá a las embarcaciones de cabotaje realizar un recorrido completo por aguas de administración nacional en su recorrido entre puertos argentinos.

Además, el nuevo recorrido de navegación permitirá fortalecer economías locales y promover el ingreso de divisas al país, como resultado de la provisión de servicios a los buques que hoy se brindan desde Uruguay.

El beneficio económico de un potencial traslado de servicios para buques que utilicen el Canal Magdalena se estima por encima de los USD 80 millones.

En segundo plano, aquellos que generan ahorros en tiempos de navegación y un impacto positivo inmediato en los costos para los buques que transitan actualmente por el Canal Punta Indio.

La mejora en los tiempos de navegación absolutos podrá incrementarse entre un 4 y 10% para el tráfico del norte y un 80% para el tráfico del sur.

Esta reducción en los tiempos de navegación, tiene como correlato directo que la utilización del Canal Magdalena le generaría al sistema de navegación nacional más de USD 80 millones de ahorro anual.

Por último, aquellos que se podrían generar gracias a que el costo de mantenimiento de dragado del Canal Magdalena es menor.

Existe un potencial beneficio económico fundamental a partir de los servicios que se podrían ofrecer desde Argentina para los buques que transiten eventualmente el Canal Magdalena.

A la vez, por ser un canal de navegación más eficiente, se generarían mejores condiciones de seguridad para el transporte fluvial, lo que también redundarían en menores costos de cabotaje. Incluso, la ejecución de la obra implica precios más bajos de mantenimiento debido a las características de su sedimentación y que es un canal más corto.

Estas mejoras causarían una baja en los costos logísticos para los buques, con el correspondiente impacto a la baja en los precios de los productos transportados.

La realización del proyecto del Canal Magdalena comprende una obra estratégica, con la capacidad de transformar la geografía económica nacional y reafirmar la soberanía sobre las vías navegables.

Las obras planteadas permitirán a los buques contar con una nueva conexión directa entre el sistema fluvial y el océano, que se desarrollará por aguas de jurisdicción nacional y la traza consistirá en un canal rectilíneo a desarrollarse en un sector del Río de La Plata.



De esta forma, el país contará con una salida directa al Atlántico que potenciará el federalismo portuario facilitando el acceso a los puertos nacionales.

La construcción del Canal Magdalena nos enfrenta a la posibilidad de tornar simple y ágil lo que por décadas fue lento, complicado y difícil, potenciando y optimizando el flujo de nuestra principal vía fluvial y marítima por donde transita el mayor porcentaje de nuestro comercio exterior, contribuyendo al desarrollo y soberanía de nuestra República Argentina.

Por los motivos expuestos, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de Resolución.

Claudia Ormachea
Diputada Nacional