



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Solicitar al señor Ministro de Economía, doctor Sergio Andrés MASSA y al señor Ministro de Transporte Dr. Diego GIULIANO, conforme a la facultad conferida por el artículo 71 de la Constitución Nacional y lo dispuesto en el artículo 204 del Reglamento de la H. Cámara de Diputados de la Nación, que presente por escrito la información y las explicaciones correspondientes a las siguientes cuestiones vinculadas con la Resolución 226/2023 (RESOL-2023-226-APN-MTR) cuyo objeto es la convocatoria a la Licitación Pública Nacional para la ejecución de la obra “CONSTRUCCIÓN DEL CANAL MAGDALENA DESDE LA PROGRESIVA KM 143,074 DEL CANAL PUNTA INDIÓ, EL CODILLO, HASTA LA ISOBATA DE 11 METROS- RÍO DE LA PLATA – REPÚBLICA ARGENTINA”, bajo el régimen de la Ley de Obras Públicas N° 13.064, por el sistema de Ajuste Alzado, con un presupuesto Oficial de PESOS CUARENTA MIL CUATROCIENTOS VEINTIÚN MILLONES QUINIENTOS SETENTA Y DOS MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y TRES CON 08/100 (\$ 40.421.572.953,08), I.V.A incluido.

1. Informe las consideraciones relacionadas con la razonabilidad de la obra, mediante la cual quede perfectamente reflejada la adecuación y necesidad de una medida. Es decir, que revele si ésta guarda una relación razonable con el fin que se pretende alcanzar, indicando cuál es la finalidad concreta en términos económicos.
2. En el mismo sentido, teniendo en cuenta que se prevé un costo inicial de PESOS CUARENTA MIL CUATROCIENTOS VEINTIÚN MILLONES QUINIENTOS SETENTA Y DOS MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y TRES CON 08/100 (\$ 40.421.572.953,08), I.V.A incluido, en un contexto de país que demanda otras medidas más urgentes, incluso para las soluciones logísticas que dependen de la cartera de Transporte, informe y presente estudios (de existir) que evidencien mayores ventajas en el proyecto de marras que por sobre cualquier otro.



H. Cámara de Diputados de la Nación

3. Informe las razones técnicas por las cuales el Ministerio de Transporte no optó por la profundización del Canal Punta Indio con costos inferiores a los analizados para el actual proyecto.
4. Informe la rentabilidad de la inversión que se espera la obra, indicando el Valor Actual Neto (VAN) y los parámetros que se tuvieron en cuenta para calcularlo.
5. Informe la procedencia de los valores de referencia adoptados para estimar el costo de la obra en PESOS CUARENTA MIL CUATROCIENTOS VEINTIÚN MILLONES QUINIENTOS SETENTA Y DOS MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y TRES CON 08/100 (\$ 40.421.572.953,08), I.V.A incluido.
6. Informe y encuadre la obra licitada dentro del Plan Nacional de Transporte del Estado Argentino, de acuerdo con las prioridades allí establecidas y el impacto económico que de su desarrollo se prevé.
7. Informe las razones por las cuales la licitación no incluye el balizamiento.
8. Informe el costo aproximado del dragado de mantenimiento y explique cómo se solventará en caso de que el cobro del peaje por uso del Canal Magdalena no sea suficiente.

Mariana Zuvic

Juan Manuel López

Maximiliano Ferraro

Paula Oliveto

Marcela Campagnoli

Leonor Martínez Villada

Victoria Borrego

Ruben Manzi

Pedro Galimberti

Jorge Vara

Dolores Martinez

Gerardo Cipolini

Anibal Tortoriello



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Sra. Presidente,

El señor Ministro de Transporte, funcionario que responde políticamente al Ministro de Economía, acaba de publicar la Resolución 226/2023 (RESOL-2023-226-APN-MTR) por a que autoriza la convocatoria a la Licitación Pública Nacional para la ejecución de la obra “CONSTRUCCIÓN DEL CANAL MAGDALENA DESDE LA PROGRESIVA KM 143,074 DEL CANAL PUNTA INDIO, EL CODILLO, HASTA LA ISOBATA DE 11 METROS- RÍO DE LA PLATA – REPÚBLICA ARGENTINA”, bajo el régimen de la Ley de Obras Públicas N° 13.064, por el sistema de Ajuste Alzado, con un presupuesto Oficial de PESOS CUARENTA MIL CUATROCIENTOS VEINTIÚN MILLONES QUINIENTOS SETENTA Y DOS MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y TRES CON 08/100 (\$ 40.421.572.953,08), I.V.A incluido.

No es posible imaginar que esta resolución haya sido sometida a los criterios de **oportunidad, mérito y conveniencia**. Más de cuarenta mil millones de pesos para una obra tan cuestionada por su falta de utilidad como por su insuficiencia para que cuaje la calificación de “obra estratégica” que los ideólogos del Instituto Patria le quieren adjudicar.

Vale aclarar que son los mismos ideólogos que sometieron la soberanía de nuestro país por 50 años en Bajada del Agrio frente a China, por dinero que solo sirvió a sus intereses político-partidarios y no los del país. Esos son los que relatan que con la construcción del canal recuperaremos la soberanía en el Río de la Plata. Como en 1806.

Esta medida que ha sido promocionadas por tantos sectores afines al kirchnerismo y que ahora el Ministro de Economía blande como una causa nacional, no resiste el menor análisis.

No es **oportuna**. En primer lugar, porque el país vive una situación de extrema debilidad económica. La tarea prevista para 28 meses no permitirá su utilización hasta que se complete el balizamiento ¿Cuándo veremos los beneficios? Beneficios que tampoco son tan claros ni reflejan una efectividad que permita priorizar la construcción del canal por sobre otras obras para la logística del transporte mucho más relevantes.

Tampoco es **oportuna** porque condiciona a futuras gestiones de gobierno con una obra que no necesariamente sea representativa de una necesidad del transporte fluvio-marítimo nacional. Cualquier erogación impondrá condicionamientos para el



H. Cámara de Diputados de la Nación

próximo gobierno. Más aun, el pliego de bases y condiciones establece el pago de “anticipos” de hasta un 15% de cada uno de los ítems, desde el perfeccionamiento del contrato. Es decir, desde la adjudicación de la obra por parte de Transporte.

El **mérito** de la obra es también cuestionable. Pese a las publicitadas reuniones, promociones, ceremonias glamorosas bajo distintas e inconsistentes argumentaciones, la obra es cuestionada por los propios destinatarios. Es decir, los usuarios.

Los cuestionamientos, nunca explicados por los impulsores, remiten a beneficios económicos que puede proveer frente al costo de apertura del canal; beneficios en términos de tiempo de navegación a favor por quienes usen esa ruta; cantidad de buques que utilizarían esa vía anualmente; aplicación de esos mismos recursos para mejorar la vía existente (Canal Punta Indio); una inexplicable relación de la futura vía con la estrategia y la soberanía, entre otros.

Demasiado interés del Instituto Patria y, ahora también, del Ministro de Economía para, sobre el fin del mandato generar un volumen exagerado de dinero por una obra que no tiene el mérito que se le atribuye, que no forma de un Plan nacional de Transporte (porque no lo hay) y que realmente se asocie a otros emprendimientos o desarrollos a lo largo del litoral que implique el aumento de la circulación norte – sur de buques que justifiquen la obra.

¿Y qué decir sobre la **conveniencia**? ¿Es la inversión más conveniente para el desarrollo del potencial exportador del país?

¿Las SIETE horas que se ahorran los pocos buques que navegan de norte a sur y viceversa (únicos beneficiarios de la obra los armadores y muy pocas empresas navieras) van irán a precio? Es decir, después de invertir esos más de 40 mil millones de pesos con los reajustes que, necesariamente la obra tendrá, se beneficiarán y cómo los argentinos.

Es muy llamativo todo lo que vemos en esta etapa que parece un fin de ciclo. No es un hecho aislado. Es uno más.

Por tal motivo no debemos dejar de preguntar, de interpelar, de exigir las respuestas que nuestros representados no pueden hacer. Somos su voz. Les pido que me acompañen en este proyecto.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Mariana Zuvic

Juan Manuel López

Maximiliano Ferraro

Paula Oliveto

Marcela Campagnoli

Leonor Martínez Villada

Victoria Borrego

Ruben Manzi

Pedro Galimberti

Jorge Vara

Dolores Martinez

Gerardo Cipolini

Anibal Tortoriello