H.C. DE DIPUTADOS
FOLIO
Pcia. BS. AS.

Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

PROYECTO DE DECLARACIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

DECLARA

Su profundo beneplácito por la reivindicación soberana que significa la instalación de una boya demarcatoria en el Río de La Plata, que señaliza y pone en funcionamiento el Canal de Magdalena, una vía natural que permite el ingreso y la salida de los barcos que utilizan en Sistema de Navegación Troncal, conocido como la Hidrovía Paraná Paraguay, directamente al Mar Argentino, permitiendo la conexión con los puertos del sur del país, eliminando las barreras físicas entre el litoral fluvial y el marítimo. El Canal de Magdalena quedó habilitado para naves de menor calado pero, una vez que se realicen las obras de dragado y balizamiento necesarias, toda la producción exportable podrá salir por esta vía, modificando por completo la logística del comercio exterior de nuestro país, generando una importante fuente de ingresos y permitiendo un mejor control de la circulación de mercancías.

JUAN MIGUEL GOMEZ PARODI
Diputado
Bloque Frente de Todos
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.

H.C. DE DIPUTADOS
FOLIO
2
Pcia. BS. AS.

FUNDAMENTOS

El Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, informó que como consecuencia del trabajo coordinado junto a la cartera de Transporte y el Servicio de Hidrografía Naval de la Argentina, se procedió a fondear una boya en el kilómetro 200,800, en el inicio del Canal Magdalena.

Todos los expertos en logística, comercio exterior, vías navegables coinciden en las ventajas técnicas que esto traerá para la navegación, dado que el Canal de Magdalena es de doble vía y el actual canal que se utiliza, el de Punta Indio, es de una sola; porque los barcos deben esperar a veces hasta 3 días para ingresar; porque los gastos de logística esos buques los pagan al Uruguay por el Puerto de Montevideo; y otras cuestiones de operatividad, seguramente todas atendibles pero, el fondo de la cuestión, como siempre que se habla de relaciones internacionales y de comercio exterior, es que Argentina recupera una cuota de soberanía que inexplicablemente perdió en la década del 90, cuando el neoliberalismo causó estragos en la región.

La resultante de esa cesión constante de soberanía que implicaba "ingresar al primer mundo" para la Argentina, como diariamente pregonaban sus lobistas mediáticos y políticos fue que, por ejemplo, un barco de gran calado que sale del Puerto de Bahía Blanca, para ingresar al sistema de navegación troncal, también conocida como Hidrovía Paraná Paraguay, debe pasar obligatoriamente por la rada de ingreso al Puerto de Montevideo, para luego ingresar por el Canal Punta Indio.

Esto implica una desconexión entre los puertos fluviales y marítimos de nuestro país que, existiendo el Canal de Magdalena –un canal natural- que conecta

H.C. DE DIPUTADOS FOLIO 3 Pcia. BS. AS.

directamente la via troncal con el Mar Argentino, no tiene ninguna explicación salvo que nos remontemos a las teorías franco-británicas del Siglo XIX acerca de la navegabilidad de nuestros ríos.

Mientras se discute el futuro del Sistema de Navegación Troncal de nuestro país, que aspiramos a que se resuelva a favor del interés nacional y, de ser posible, a través de un órgano representativo de las provincias como el Consejo Federal de la Hidrovía, la apertura del Canal de Magdalena para embarcaciones de menor calado es claramente la instalación de un mojón en el camino de la recuperación sobre la administración de nuestros recursos.

Entre los beneficios del Canal Magdalena se encuentra su dirección frente a las corrientes que supone un menor dragado de mantenimiento y una mejor navegabilidad; ahorra distancias con los puertos nacionales y el mar argentino; facilita el embarque desde la costa argentina para prácticos, servicios mecánicos y reparaciones, inspecciones, gestión de residuos, entre otros, y haría más competitivos los puertos públicos de Buenos Aires, Dock Sud y La Plata.

En esta primera etapa, el Canal de Magdalena permitirá la navegación de embarcaciones de hasta 15 pies de calado, que es la profundidad natural del canal. En cuanto se realicen las obras para su dragado y balizamiento, quedará habilitado para buques transoceánicos.

El proyecto prevé el dragado de un canal rectilíneo de doble vía de 61,5 km de largo, 150 m de ancho y hasta 40 pies de profundidad. Esto posibilitará el tránsito de barcos de hasta 42 pies con carga

completa, lo que permitirá una reducción de los costos operacionales, de mantenimiento y de los tiempos de navegación de los buques que provienen del Pacífico o de puertos o terminales del sur del país, integrando el litoral marítimo con la Cuenca del Plata.

Este plan de desarrollo portuario se estudió durante el gobierno de Cristina Kirchner y comprobó la factibilidad del canal, mientras el sistema troncal estaba

H.C. DE DIPUTADOS
FOLIO
4
Pcia. BS. AS.

concesionado, pero los planes se abandonaron durante el gobierno de Mauricio Macri. En el último tiempo y de la mano del vencimiento de la concesión de la sistema troncal, el Canal de Magdalena recuperó protagonismo en la discusión. La utilización de este nuevo canal puede redundar, según la operación que realicen los buques, entre 6 y 10 días de reducción de tiempo operativo, lo que reducirá los costos y dará mayor fluidez al comercio internacional argentino.

Además, favorecerá el funcionamiento de los puertos de aguas profundas de Bahía Blanca y Quequén y esto, a su vez, redundará en un mejoramiento de la logística nacional. Por ejemplo, hay proyectos para recuperar el sistema ferroviario, mejorando el transporte de cargas desde y hacia los puertos, mejorando también la competitividad de nuestras exportaciones productivas.

Por todo lo expuesto, solicito mis compañeras diputadas y compañeros diputados que apoyen con su voto positivo el presente proyecto de declaración.

JUAN MIGUEL GOMEZ PAROLI
Diputado
Bloque Frente de Todos
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.