VERSION PRELIMINAR
SUSCEPTIBLE DE CORRECCION
UNA VEZ CONFRONTADO
CON EL EXPEDIENTE ORIGINAL

DIRECCION GENERAL DE NOTIFICACIONES

(S-1571/2020)

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

El Senado de la Nación

RESUELVE

SOLICITAR al Poder Ejecutivo contemple la construcción del Canal Magdalena que permita a los buques que transportan las cargas de nuestro comercio exterior contar con una salida directa al mar, desde los puertos fluviales hacia los puertos de nuestro litoral marítimo y viceversa, y en particular considere las siguientes proposiciones:

A - Considerando que la actual salida al mar desde nuestro litoral fluvial del Río de la Plata tiene inconvenientes en su traza actual generando mayores costos y demoras en nuestra principal vía de comercio exterior, solicitamos se contemple la construcción del Canal Magdalena, obra de dragado y balizamiento que se extiende desde la Zona Beta del Canal Punta Indio a la altura del Codillo (km 143,900) hasta la Isobata de 12 m del Río de la Plata, con una extensión en dirección SE de 61.4 km, un ancho de solera de 150 m y una profundidad de 40 pies en la primer etapa y 47 pies en la segunda.

B- Se contemple la participación del Estado Nacional y los Estados Provinciales ribereños dentro del marco normativo e institucional en el diseño y control de la nueva vía fluvial y marítima.

C-Se contemple la creación de nuevas zonas de espera para el ingreso a puertos de la República Argentina con espacios más amplios y seguros, con mayores profundidades de acuerdo con el tipo de buque, su calado a máxima carga y la mercancía transportada.

D - Se contemple la necesidad que tiene la República Argentina de contar con un Puerto con 47 pies de calado, que todos los estudios realizados señalan que el indicado es el Puerto de La Plata, con su infraestructura portuaria actual y la necesaria a construir al exterior.

E - Se priorice la realización de la obra solicitada que permitirá ahorro de costos de dragado, balizamiento y mantenimiento del tramo del Río de la Plata para conseguir el mejor aprovechamiento económico.

Jorge E. Taiana.- Esteban J. Bullrich.- María E. Catalfamo.- Néstor P. Braillard Poccard.- María I. Pilatti Vergara.- Alfredo H. Luenzo.- Sergio N. Leavy.- Beatríz G. Mirkin.- Oscar I. Parrilli.- Silvina M. García Larraburu.- Matías D. Rodríguez.- Ana M. Ianni.- Cristina López Valverde.- Juan M. Pais.- Inés I. Blas.-

DIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES

FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

Por esta vía fluvial y marítima del Río de La Plata circulan gran parte de las exportaciones e importaciones de nuestro país. Se calcula que más de 75% de nuestro comercio internacional utiliza esta vía de transporte; por ella circulan alrededor de 125 millones de toneladas de nuestras exportaciones agropecuarias, agroindustriales, industriales, mineras, hidrocarburos, porta contenedores, vehículos, y por ella ingresan más del 60% de nuestras importaciones.

De acuerdo a la información pública existente, por esta vía fluvial circulan anualmente 4600 buques de ultramar y sólo el 30% de ellos posee un calado igual o menor a 34 pies, el máximo actual de la vía fluvial. Esto obliga al trasbordo de mercaderías aumentando los costos logísticos y de fletes.

La mayor parte del trayecto es de una sola vía de circulación. Según información del Ministerio de Transporte las demoras representan un 43% del total del tiempo de navegación. Por otra parte, estas demoras en zona de espera por las dimensiones de los canales de acceso a los puertos de nuestro país provocan mayores costos generando un perjuicio a nuestros productos de exportación e importación.

La traza actual del Canal Punta Indio, actual vía de acceso, que nace frente al Puerto de Montevideo en el km 239 con un largo de 120 km y termina en el km 140, tiene como inconveniente que como canal artificial se encuentra totalmente atravesado a las corrientes de marea y vientos del sur y del sudeste y esto lo convierte en una trampa de sedimentos que obliga a que sea dragado frecuentemente con un costo anual del orden de los U$S 12.000.000.

Por su ancho de solera este canal es de una sola vía, en consecuencia el sobrepaso y el cruce de barcos en su trayecto es dificultoso y a esto se le agrega que las corrientes lo atraviesan de forma perpendicular lo que complica aún más su navegación, sobre todo a buques de gran porte. Por último frente al Puerto de Montevideo, la aproximación al canal es reducida, los buques deben atravesar varias zonas de espera y fondeo hasta que son autorizados a entrar al canal.

Nuevo Canal Magdalena:

Este se inicia en el km 143,900 hasta la Isobata de 12 m del Río de la Plata, con una extensión en dirección SE de 61.4 km. La ventaja de la ubicación de este nuevo canal es que acompaña el sentido de las

DIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES

corrientes de marea y coincide con su dirección, lo cual genera una menor carga de sedimentación y requiere, en consecuencia, menores gastos de mantenimiento en el dragado, además su trayecto es de 23 millas menos que el canal Punta Indio generando menor tiempo de navegación.

Numerosos estudios realizados ratifican la viabilidad y sustentabilidad del proyecto, mencionamos entre otros: a) Relevamientos batimétricos preparatorios del área del canal; b) Relevamientos batimétricos del área del canal proyectado, de ambas zonas contiguas y de las zonas de refulado, el área próxima a la recalada y a la zona de espera y fondeo, realizados por el Servicio de Hidrografía Naval; c) Línea de Base de Calidad Ambiental; d) Estudio de Impacto Ambiental (EIA) correspondiente a la primera y la segunda etapas del proyecto solicitado por la CARP; e) Estudio hidrosedimentológico para el proyecto del Canal de Navegación Magdalena; f) Estudio de simulación de navegación del proyecto del Canal de Navegación Magdalena; g) Estudio geofísico para el proyecto del Canal de Navegación Magdalena solicitado por la CARP. A solicitud de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables (SSPyVN), para convertir el proyecto en proyecto ejecutivo, solicitado por la delegación argentina de la CARP, se realizaron Estudios geofísicos con extracción de muestras de suelos sobre la traza señalada del proyectado Canal de Navegación Magdalena. Todos ellos realizados por organismos oficiales y privados del mayor prestigio en la materia.

Es importante destacar que el proyecto ha sido aprobado por Uruguay en el seno de la CARP en los términos de los Art. 17 y siguientes del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, con lo cual la Argentina está en condiciones de iniciar su realización.

Entre los beneficios directos de esta obra podemos destacar el menor gasto de mantenimiento y dragado; ahorros en la operatoria de buques, agencias marítimas y navegación; menor tiempo de navegación desde rada hasta puerto por el desarrollo de un canal de doble vía; menor costo de combustible; menor costo de honorarios de prácticos; menor costo de seguros; menor distancia en el acceso y recorrido del Canal de Navegación Magdalena frente al Canal Punta Indio, para aquellos barcos que provienen del océano, y por último una ventaja no menor al proyectarse un calado de 47 pies, podrán transitar buques de hasta 42 pies a carga completa; reducción sustancial de los costos operativos y tiempos de navegación de los buques que provienen del Pacífico o de puertos o terminales portuarias del sur del país.

La nueva traza de la vía fluvial y marítima, con la construcción del Canal Magdalena potenciaría de manera importante el Puerto de La Plata como ya hemos mencionado, además impulsaría el desarrollo de

DIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES

la costa fluvial y marítima de la Provincia de Buenos Aires, permitiría un mayor grado de complementariedad con los puertos de Quequén y Bahía Blanca agilizando y optimizando los costos del comercio exterior. Promovería el desarrollo regional de ciudades como Punta Indio, Punta Piedras, General Lavalle y San Clemente del Tuyú, propiciaría la instalación de actividades conexas a la vía fluvial y marítima de bienes y servicios tales como los servicios mecánicos y eléctricos, aprovisionamiento de víveres, servicios médicos y traslado a los buques, hotelería, operadores para contingencia de derrames de hidrocarburos y traslados por recambio de tripulaciones, todas actividades que hoy están cubiertas por el puerto de Montevideo y que significan un ingreso potencial cercano a los U$S 120.000.000,-

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.

Jorge E. Taiana

DIRECCION GENERAL DE PUBLICACIONES