

PROYECTO DE LEY

EL SENADO Y LA CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN
ARGENTINA SANCIONAN CON FUERZA DE

LEY

ARTÍCULO 1º: Declárase bien público nacional y objetivo de valor estratégico dado el carácter de infraestructura crítica, a la vía navegable oficializada a través de la Disposición 584/2013 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación, demarcada por la boya 196, canal natural que presenta el lecho del Río de La Plata y su traza de 53 kilómetros de extensión, denominado Canal Magdalena, como así también las actividades desarrolladas para su activación, su puesta en funcionamiento, las obras de construcción de dragado, redragado y balizamiento que se realizan con el objetivo de crear un acceso directo al mar y facilitar la conectividad del transporte naviero entre los puertos marítimos de las provincias argentinas y demás puertos fluviales de la Cuenca del Plata.

ARTÍCULO 2º: La presente ley tiene por objeto promover la actividad comercial de ultramar a través del Canal Magdalena y de los puertos existentes en las provincias argentinas, la inversión pública en obras de mantenimiento, el desarrollo a partir de la incorporación de innovaciones científicas y tecnológicas relativas a la navegación en condiciones seguras, la capacitación de personal técnico especializado. Asimismo, es objeto de esta ley fomentar la articulación de los Estados provinciales con los organismos nacionales e internacionales que regulan la materia, en particular con la Secretaría de Transporte de la Nación, la Subsecretaria de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación y demás áreas competentes del Poder Ejecutivo Nacional, en todo y en cuanto se requiera en relación al desarrollo de la industria naval, el comercio fluvial y marítimo y la política de puertos.

ARTICULO 3º- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Propato, Agustina

FUNDAMENTOS

Este proyecto de ley tiene como antecedente los proyectos de ley 2588-D-2024 y 6148-D-2022.

Proponemos poner en el centro de las discusiones legislativas un tema de relevancia para la República Argentina. La discusión de la soberanía sobre nuestros ríos y mares circundantes no es nueva, se remonta a lo largo de nuestra historia como estado – nación, siendo sin dudas su defensa una de las ideas rectoras de los héroes de nuestra patria, de los patriotas de la independencia, de Juan Manuel de Rosas y de quienes reivindicamos, la independencia económica, la soberanía política y la justicia social para nuestro país.

Actualmente, la mal llamada "Hidrovía" es hija de la reforma del Estado, del proceso privatizador y el consenso de Washington. Las concesiones hechas a los sectores privados extranjeros vencidas en 2021, abrieron una oportunidad histórica para que el Estado Argentino recupere en sus manos el control y administración de las vías navegables conformadas por los Ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, rutas hídricas que constituyen el cauce de salida de aproximadamente el 80% de las exportaciones de ultramar.

La discusión respecto de las nuevas concesiones de la Vía Navegable Troncal fue resuelta mediante los Decretos 949/20 y 556/21 definiéndose allí el rol que adoptó el Estado, a partir de la creación del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable (ECOVINA), hoy disuelto. Esto representó la posibilidad de definir el destino de cientos de millones de dólares anuales que se perciben por el cobro de peajes, lo que hubiera permitido garantizar obras necesarias para el mantenimiento de rutas navieras.

Sin embargo, el actual Poder Ejecutivo Nacional, pese a la eficiente administración estatal, insistió en la idea de la privatización y puso en marcha procesos licitatorios para una nueva concesión. El primero de ellos, atravesado por denuncias de irregularidades y lobbies empresariales y políticos, fracasó y fue finalmente declarado nulo. El segundo, dispuesto mediante la Resolución 67/25 de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación y actualmente en desarrollo, insiste en concesionar la Vía Navegable Troncal por 25 años. Cabe destacar que todas las empresas que se han presentado, son de capitales extranjeros.

En esta inteligencia es que las obras del Canal Magdalena aparecen como imprescindibles desde la perspectiva geopolítica y de reivindicación de la soberanía

del Estado Argentino sobre sus ríos navegables. Esta vía permitiría el acceso directo al mar de las embarcaciones que transportan cargas destinadas al comercio exterior, mejorando la seguridad de la navegación en el Río de La Plata, optimizando costos de mantenimiento y priorizando la operatividad de los puertos radicados en nuestra provincia, dando por terminada nuestra dependencia con puertos extranjeros.

La habilitación y apertura del canal se debe definir como una política de Estado en tanto constituye una piedra angular de nuestra soberanía marítima y fluvial. En este entendimiento es que Argentina ha repuesto la boya en el kilómetro 196 del Canal Magdalena.

La Provincia de Buenos Aires ha manifestado en reiteradas ocasiones la importancia que tiene el Canal Magdalena para el desarrollo de esta Provincia y de la Nación en su conjunto y la relevancia que tiene que las vías navegables estratégicas permanezcan en manos del Estado Nacional.

Es por todo lo expuesto que solicito a las y los señores Diputados, acompañen este proyecto de ley.

Propato Agustina