

PROYECTO DE LEY

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE LAS OBRAS DE APERTURA, SEÑALIZACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CANAL MAGDALENA

*El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación sancionan con fuerza
de LEY*

ARTÍCULO 1°.- Declárese de interés público y como objetivo prioritario para el desarrollo estratégico de la República Argentina, en el marco del artículo 75 inciso 18 de la Constitución Nacional, la ejecución de las obras de dragado de apertura, señalización y mantenimiento del Canal de Navegación Magdalena, comprendido desde el par de Señales N° 22 (Km 143,900) del canal Punta Indio -zona denominada "El Codillo"-, hasta la isobata que define los ONCE (11) metros de profundidad inicial.

ARTÍCULO 2°.- El Poder Ejecutivo Nacional deberá adoptar las medidas necesarias a efectos de concretar las obras y tareas detalladas en el artículo 1° de la presente, a través del sistema de concesión de obra por peaje conforme el régimen establecido en la Ley N° 17.520.

ARTÍCULO 3°.- A solicitud del Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires, el Poder Ejecutivo Nacional podrá celebrar con dicha Provincia los convenios de delegación, cooperación o colaboración que resulten necesarios para la ejecución de las obras y tareas previstas en el artículo 1° de la presente ley. El Poder Ejecutivo Nacional y la Provincia de Buenos Aires determinarán en los acuerdos que celebren el alcance de las facultades y competencias de las partes para la concesión, administración, fiscalización y control conforme la normativa vigente aplicable a la concesión de obra por peaje.

ARTÍCULO 4° .- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

FUNDAMENTOS

El Canal Magdalena es una vía de navegación ubicada al sur del Canal Punta Indio, cuya traza fue definida y habilitada por la Disposición N° 584 del 17 de julio de 2013 de la entonces Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, dependiente del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación. Comienza en la progresiva km 143,900, en la zona denominada "El Codillo", y se extiende hacia el sur, con una longitud aproximada de 55 kilómetros y un calado natural de 15 pies.

Su profundidad actual impide que sea utilizado por buques con un calado de diseño superior a 15 pies como vía de acceso a los puertos fluviales del Río de la Plata, el Río Paraná y el Río Uruguay. Por esa razón, el Canal Punta Indio continúa siendo la única vía de ingreso y egreso para los buques de ultramar provenientes de Europa, Asia y otras regiones del mundo, así como para aquellos que navegan desde los puertos del sur del país.

La relevancia estratégica de esta vía resulta evidente si se considera que por el sistema fluvial y marítimo del Río de la Plata circula más del 75% del comercio internacional argentino. A través de él se transportan anualmente alrededor de 125 millones de toneladas de exportaciones agropecuarias, agroindustriales, industriales, mineras, hidrocarburíferas, vehículos y cargas contenerizadas, y por la misma vía ingresa más del 60% de las importaciones nacionales.

Asimismo, transitan por esta vía aproximadamente más de cuatro mil buques de ultramar por año, sin embargo, solo el 30% de esas embarcaciones posee un calado igual o inferior a los 34 pies, profundidad

máxima actual del Canal Punta Indio. Esta limitación obliga a realizar operaciones de trasbordo o completamiento de carga, incrementando los costos logísticos, los fletes y los tiempos de navegación.

El Canal Punta Indio es un canal artificial de una sola vía, con aproximadamente 120 kilómetros de longitud, 100 metros de ancho y 34 pies de profundidad y presenta claros signos de agotamiento frente a las actuales exigencias del comercio marítimo. A su vez, sus características no se corresponden con las recomendaciones internacionales formuladas por organismos especializados, como la Asociación Internacional de Infraestructuras del Transporte Acuático por tratarse de un canal angosto, sin una traza rectilínea, con altas tasas de sedimentación y cuya orientación no acompaña el sentido de las principales corrientes, los vientos y los oleajes predominantes en el Río de la Plata.

Su traza, que nace frente al puerto de Montevideo y se encuentra atravesada de manera perpendicular por las corrientes de marea y los vientos del sur y sudeste, funciona como una verdadera trampa de sedimentos. Esta circunstancia obliga a realizar tareas frecuentes de dragado y mantenimiento, con importantes costos anuales valuados en millones de dólares.

A ello se suma que, por su ancho de solera, gran parte del canal admite una sola vía de circulación, lo que dificulta el cruce y el sobrepaso de embarcaciones, especialmente en el caso de buques de gran porte, con demoras que representan aproximadamente el 43% del tiempo total de navegación. Estas esperas, derivadas de las limitaciones de los canales de acceso y de la necesidad de coordinar el tránsito de las embarcaciones, incrementan los costos operativos y reducen la competitividad de las exportaciones e importaciones argentinas.

La vulnerabilidad operativa del Canal Punta Indio no constituye una hipótesis, el 29 de julio de 2021, el buque gasero "Hoëgh Esperanza", de 294 metros de eslora y 46,03 metros de manga, varó a la altura del Par 21, en el kilómetro 121 del canal, e interrumpió la navegación por la vía troncal durante 20 horas y 50 minutos. El episodio demoró la salida de doce buques y sus efectos se extendieron hasta el 4 de agosto. El costo económico directo fue estimado en U\$S 835.251, equivalentes a U\$S 40.092 por cada hora de interrupción. Este tipo de situaciones podría evitarse con una vía de doble circulación, como la proyectada para el Canal Magdalena, que reduciría significativamente el riesgo de una obstrucción de estas características.

Frente a estas limitaciones, el Canal Magdalena constituye una respuesta estructural debido a que su traza acompaña el sentido de las corrientes de marea, lo que disminuye la acumulación de sedimentos y reduce los gastos de dragado y mantenimiento, al tiempo que su recorrido es más corto que el del Canal Punta Indio, lo que permite reducir los tiempos de navegación y los costos de combustible, practicaje, seguros y operación.

El proyecto de ejecución prevé un ancho de solera de hasta 150 metros, lo que permitiría establecer una doble vía de circulación, mejorar la seguridad de la navegación y reducir significativamente los tiempos de espera. Asimismo, contempla un calado apto para el tránsito de buques de mayor porte a plena carga, evitando operaciones de trasbordo y disminuyendo sustancialmente los costos logísticos de las embarcaciones provenientes del océano Pacífico, de los puertos del sur argentino y de las terminales marítimas nacionales.

La viabilidad del proyecto se encuentra respaldada por numerosos antecedentes técnicos y ambientales. El Servicio de Hidrografía Naval realizó los relevamientos batimétricos necesarios para la ejecución del

dragado, mientras que la Prefectura Naval Argentina desarrolló las medidas de seguridad destinadas al ordenamiento del tránsito y de las comunicaciones. Asimismo, se llevaron adelante estudios hidrosedimentológicos, geofísicos, ambientales y de simulación de navegación, junto con relevamientos de las zonas de refulado, espera y fondeo, y la autoridad ambiental nacional emitió oportunamente la correspondiente no objeción ambiental al proyecto.

En cumplimiento del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, la documentación y los estudios fueron remitidos a la Comisión Administradora del Río de la Plata para su evaluación. Transcurrido el plazo correspondiente sin que la República Oriental del Uruguay formulara objeciones, el proyecto quedó aprobado a fines de enero de 2016, por lo que la República Argentina se encuentra en condiciones de avanzar con su ejecución.

Entre sus antecedentes administrativos, en 2014 se aprobaron los pliegos para una licitación que finalmente quedó desierta. El proyecto fue retomado con su inclusión plurianual en el Presupuesto 2021 y, en febrero de ese año, se creó la Unidad Ejecutora Especial Temporal "Canal Magdalena", destinada a asistir y asesorar en todo lo relativo al llamado, la adjudicación y la firma del contrato para la ejecución de las tareas de dragado, señalización y mantenimiento.

En abril de 2023 se autorizó un nuevo llamado a licitación y se aprobaron los pliegos para la construcción del canal bajo el régimen de la Ley de Obras Públicas N° 13.064, con un presupuesto oficial de \$40.421.572.953,08. La fecha de apertura de ofertas fue fijada inicialmente para el 31 de julio y luego postergada al 17 de agosto, resultando nuevamente desierta.

La concreción del Canal Magdalena resulta fundamental desde el punto de vista económico, logístico, geopolítico y de la soberanía nacional. Superar la fragmentación de la Argentina fluvial y marítima es indispensable para controlar el flujo del comercio exterior, fortalecer la defensa nacional y garantizar la capacidad de explorar, aprovechar y proteger nuestros recursos estratégicos.

La obra constituye, además, una pieza clave para la defensa de los intereses argentinos en el Atlántico Sur porque, al brindar una salida directa al mar, mejorará la conectividad entre la Cuenca del Plata, el litoral marítimo, la Patagonia, Tierra del Fuego, las Islas Malvinas, las islas del Atlántico Sur y la Antártida, sin necesidad de atravesar canales cuyo tráfico se encuentre administrado por otro país.

En la actualidad, los buques que ingresan a los puertos fluviales argentinos deben fondear en zonas de espera ubicadas en aguas de uso común del Río de la Plata, entre Piriápolis y Montevideo, cuyo tránsito es administrado por Uruguay. Allí permanecen a la espera de la autorización correspondiente del Centro de Control del Tráfico del Río de la Plata, en coordinación con la Prefectura Naval Argentina, esta configuración imprime al comercio exterior argentino una fuerte dependencia operativa y limita la autonomía nacional sobre su principal vía de navegación.

Desde el punto de vista económico, la ejecución del Canal Magdalena fortalecerá los puertos argentinos, el transporte fluvial y marítimo, el desarrollo productivo y la generación de empleo. Asimismo, permitirá reducir los costos de mantenimiento respecto del Canal Punta Indio, disminuir los tiempos de tránsito y recuperar para la Argentina una parte sustancial de los servicios que actualmente se prestan en el puerto de Montevideo a los buques que permanecen en las zonas de espera, entre ellos el abastecimiento, la provisión de víveres, el agenciamiento marítimo,

el recambio de tripulaciones, el alijo de cargas, las reparaciones navales y la asistencia médica.

La radicación de estas actividades en puertos argentinos representa un flujo económico estimado en más de 150 millones de dólares anuales y contribuirá a potenciar el Puerto La Plata, fortalecer la complementariedad con los puertos de Quequén y Bahía Blanca e impulsar el desarrollo de las localidades de la costa fluvial y marítima bonaerense. Asimismo, favorecerá la instalación de servicios mecánicos, eléctricos, sanitarios, hoteleros, logísticos y de asistencia ante contingencias ambientales, con un impacto positivo sobre el empleo, la actividad portuaria y las economías regionales.

La ejecución del Canal Magdalena permitirá, de esta manera, transformar en una vía más simple, segura y eficiente el principal corredor fluvial y marítimo de la República Argentina, por el que transita la mayor parte de su comercio exterior. Su realización contribuirá a reducir costos logísticos, mejorar la competitividad, fortalecer los puertos nacionales, promover el desarrollo regional y consolidar la soberanía argentina sobre sus vías navegables y su proyección marítima.

Por todo lo expuesto, resulta imprescindible avanzar con las obras de dragado de apertura, profundización, ensanche, señalización, balizamiento y mantenimiento necesarias para la puesta en funcionamiento del Canal Magdalena. La presente iniciativa propone que el Poder Ejecutivo Nacional adopte las medidas necesarias para su concreción mediante el sistema de concesión de obra por peaje previsto en la Ley N° 17.520, habilitando mecanismos de financiamiento público, privado o mixto.

Por las razones expuestas, solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto de ley.

Jorge Taiana