



## LA IMPORTANCIA DEL CANAL DE MAGDALENA

### ***AUDIENCIA PÚBLICA Y LA PARTICIPACION DE LOS TRABAJADORES.***

El Ministerio de Transporte oficializó la convocatoria a una **audiencia pública que se realizará de manera virtual el día 7 de mayo** con el fin de avanzar en los aspectos ambientales vinculados con la ejecución de tareas de dragado, apertura, señalización y mantenimiento del Canal Magdalena.

La audiencia permitirá escuchar a la sociedad civil en su conjunto, entre ellos ambientalistas, ONGs, representantes de la clase trabajadora, por lo cual, nuestra Central de Trabajadores de la Argentina Autónoma – CTAA- y la Coordinación Nacional de Trabajadores de la Industria de la CTA Autónoma - CNTI participamos y presentamos el presente documento como aporte para avanzar con el proyecto:

Destacamos la importancia del canal, gran obra que permitirá que nuestro país pueda contar con una salida soberana al mar. Por su traza, el puerto La Plata será un puerto más dinámico y, por consiguiente, el resto de los puertos de la Provincia de Buenos Aires y los puertos del litoral marítimo de las provincias del sur de nuestro país.

Con respecto a los costos, abaratará la logística para la comercialización de los productos entre regiones de nuestro país, desde la Patagonia austral hasta el norte Argentino. También permitirá la doble navegación, agilizando el tránsito de las embarcaciones, ya que el canal Punta Indio es de única mano mientras que el de Magdalena tiene prevista esta doble vía que permitirá un menor tiempo de navegación y a su vez agilizará el tránsito de las embarcaciones achicando el tiempo de espera para el acceso a los canales. Por eso decimos que se trata de una obra estratégica para el comercio internacional y las regiones de nuestro país.

El Canal de Magdalena es un canal natural que presenta el lecho del Río de la Plata. Posee una profundidad inherente de 4,50 metros (15 pies). Sobre parte de este canal el gobierno proyecta la creación de una ruta de navegación de una longitud aproximada de 53 kilómetros y un ancho de 200 metros, construida mediante dragado para llevar su profundidad hasta los 12 metros (40 pies). La traza prevista consistirá en un canal rectilíneo a desarrollarse entre la zona denominada El Codillo y el área de profundidades naturales conocida como Zona Beta.

En la actualidad, las rutas navegables de toda la cuenca del Río de la Plata son el Canal Martín García, el Canal Argentino, el Canal de Punta Indio y el puerto de Montevideo, para finalmente salir a las rutas comerciales del Atlántico.



El Canal de Magdalena le otorgaría continuidad al canal Argentino con la salida a las rutas del Atlántico sin la necesidad de pasar por Montevideo.

La navegación de la Cuenca del Plata tiene un valor estratégico para nuestro país, debido a que se trata de una vía de comunicación comercial que vincula a la Argentina con el resto del mundo. Por esta vía se exportan más de 100 millones de toneladas de granos por año, combustibles, minerales y otros recursos agrícolas.

El Río de la Plata se rige a través de la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP), un órgano binacional que brinda el marco

jurídico y encauza el diálogo entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay para la gestión compartida del río.

A su vez, se trata de la puerta de salida de la mal denominada hidrovía Paraná-Paraguay, un corredor natural de transporte fluvial de más de 3.400 kilómetros de largo, que se extiende a través de los ríos Paraná y Paraguay y permite la navegación continua entre los puertos de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

Esta vía de transporte fluvial se encuentra concesionada por el estado argentino en sus últimos 820 kilómetros. El contrato de concesión se venció el 30 de abril. Y actualmente se promovió una prórroga por 90 días. Hay expectativas sobre la creación de una empresa estatal que brinde el servicio de dragado y balizamiento.

Si bien la discusión sobre la construcción del Canal de Magdalena no tiene una relación directa con la concesión de la hidrovía, la conexión entre ambos es ineludible, ya que el nuevo canal modificaría la puerta de ingreso y egreso de las mercaderías que circulan por toda la cuenca.

Esta obra también dará un gran impulso a la actividad de los astilleros para el desarrollo de la industria naval que permitirá la recuperación de una flota mercante de bandera Nacional. En síntesis podemos decir que es una obra de impacto geopolítico que reafirma nuestra soberanía fluvial y marítima.

Ricardo Peidro  
Secretario General de la CTAA

Adolfo Aguirre  
Sec. RRII Coordinador Nacional CNTI - CTAA

Hugo Godoy  
Secretario General Adjunto de la CTAA

Diego Seimandi  
Co- Coordinador CNTI - CTAA

Claudia Baigorria  
Secretaria General Adjunta de la CTAA

Alejandra Angriman  
Sec. Adm. de la CTAA y Co- Coordinadora de la CNTI CTAA