

Cornejo, José, "¿Por dónde salen nuestras exportaciones? Punta Indio vs. Magdalena, por José Cornejo", *Agencia Paco Urondo (APU)*, Argentina, 02 de febrero de 2021.

Consultado en:

<https://www.agenciapacourondo.com.ar/relampagos/por-donde-salen-nuestras-exportaciones-punta-indio-vs-magdalena-por-jose-cornejo>

Fecha de consulta: 29/01/2025.



¿Por dónde salen nuestras exportaciones? Punta Indio vs. Magdalena, por José Cornejo

02 Febrero 2021

Por José Cornejo *

Repentinamente, el Ministerio de Transporte lanzó una licitación para modernizar uno de los tramos finales de la Hidrovía Paraná-Paraguay, el Canal Punta Indio. Esto encendió un acalorado debate en torno a la soberanía marítima argentina.

La Hidrovía es un corredor natural de transporte fluvial de más de 3.400 kilómetros, con afluentes que en su máximo potencial alcanzan Bolivia, Paraguay, Brasil, Uruguay y la Argentina. Además, es el sistema de transporte más barato y con desembocadura en el Río de La Plata y de allí a aguas internacionales. Es por ello que es la salida del 75% de las exportaciones argentinas.

Actualmente, la salida de la Hidrovía es por el Canal de Punta Indio, que redirige los buques a la Isla de Flores, frente a Montevideo. La capital uruguaya es ineludible incluso para los barcos que van al litoral argentino, como el puerto de Mar del Plata, Bahía Blanca o los patagónicos. Es un canal que hay que dragar asiduamente, encarece el costo del flete y otorga un enorme poder de presión a las grandes empresas, pues pueden acordar con el sistema tarifario oriental. Esto reporta pérdidas al Estado nacional en torno a 500 millones de dólares anuales, según el cálculo del Grupo Bolívar.

El 26 de noviembre, el Poder Ejecutivo Nacional publicó el decreto 949/2020 donde licita para modernizar y redragar la Hidrovía, subrayando especialmente el Canal Punta Indio. Esta se hace por el régimen de concesión de Obra Pública por Peaje. Es decir, la empresa se hace cargo de la obra quedándose con la administración y la propiedad de facto del Canal.

Lleva la firma, además del presidente de la Nación, del jefe de Gabinete Santiago Cafiero y del ministro de Transporte Mario Meoni. Este último estará a cargo de todo el proceso a partir de la "Sociedad del Estado Administradora Federal de Hidrovía", creada en agosto de 2020.

Por estos antecedentes, el senador nacional Jorge Taiana pidió el lunes 1 de febrero se invite a la Cámara alta al ministro Meoni para que informe sobre la licitación en la vía navegable troncal.

Paralelamente, un colectivo de organizaciones que defienden la soberanía marítima ofreció una alternativa: el Canal Magdalena. Se trata de la construcción de una vía directa que una la salida del Río Paraná con el litoral argentino, evitando el largo desvío por Uruguay. Además, el trayecto quedaría íntegramente en aguas argentinas, aumentando la recaudación tributaria y fortaleciendo a los proveedores de servicios locales. Asimismo también han comenzado una campaña de firmas para concientizar sobre la inconveniencia notable de relanzar el Canal Punta Indio.

Por todo esto, se espera que el ministro Meoni explique el decreto en el Senado, escuche a los promotores del Canal Magdalena y reevalúe su definición en esta temática.

** Artículo publicado originariamente en la agencia de noticias pública Télam*