



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE
COMISIÓN DE MOVIMIENTO

27 SEP 2023

Recibido..... 09:04Hs.

Exp. N°..... 52337C.D

PROYECTO DE COMUNICACIÓN

La Cámara de Diputados de la Provincia vería con agrado que el Poder Ejecutivo, por intermedio del organismo que corresponda, informe en relación con el cobro del peaje, que desde enero, la Administración General de Puertos (AGP) factura desde Santa Fe a Confluencia a las navieras y barcaceras una tarifa de USD 1.47 por Tonelada de Registro Neto (TRN) para las cargas internacionales y otra de igual valor en pesos para los traslados cabotaje.

- a) este cobro que establece la resolución 625/22 del Ministerio de Transporte se contrapone al Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra firmado entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay?
- b) se puede cobrar impuesto, gravamen, tributo ó derecho sobre el transporte, embarcaciones o cargamentos sin el acuerdo de los países signatarios?
- c) los tratados están regulados por el Derecho Internacional Público , en caso de ser incumplidos, qué consecuencias podrían traer?

Ariel Bermúdez
Diputado Provincial



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La hidrovía Paraná-Paraguay es un símbolo de la integración sudamericana y un medio de transporte con creciente demanda. La creciente producción agrícola y mineral brasileña presenta problemas logísticos que empiezan a ser enfrentados. Las cargas transportadas por la hidrovía Paraná-Paraguay pasaron de 800.000 toneladas en los años 80 a más de 20 millones en la actualidad.

Las dificultades que enfrenta el aprovechamiento pleno de la hidrovía reflejan también la baja prioridad atribuida por el poder público al transporte fluvial, que tanto contribuyó para el rápido desarrollo de vastas regiones en los Estados Unidos y en Europa. El desdén crónico en relación a este medio de transporte es responsable por las grandes dificultades que existen hoy para el aprovechamiento de las hidrovías: Recursos insuficientes, infraestructura, conflictos en la utilización de las aguas (la construcción de hidroeléctricas sin esclusas), temas ambientales, jurídicos y burocráticos, ausencia de una política de inversiones y logística deficiente.

Recientemente, surgió un nuevo y serio problema. Argentina decidió cobrar un peaje (USD 1,47/ tonelada) en el tramo entre el puerto de Santa Fe y la confluencia con el río Paraguay, ya sea para tránsito internacional o de cabotaje, con el argumento de que precisa cubrir los costos con obras de mantenimiento. El Centro de Armadores Fluviales y Marítimos de Paraguay (Cafym) estima un aumento de 7% en el valor de los fletes, lo que podría representar un costo adicional de USD 40 millones por año para los operadores comerciales paraguayos. La situación se agravó también por la retención de un convoy de embarcaciones pertenecientes a la compañía Hidrovías do Brasil por parte de funcionarios del Gobierno argentino, bajo alegato de que la empresa se negó inicialmente a pagar esa tasa que pasó a ser cobrada por el Gobierno argentino, pero al final pagó el monto bajo protesta. Más recientemente, el pasado 6 de setiembre, el escenario se volvió a agravar con la retención de una barcaza paraguaya con combustibles.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay criticaron la medida unilateral, que contraría lo dispuesto en el acuerdo de transporte fluvial que regula la operación de la hidrovía y determina que las mercaderías transportadas en tránsito aduanero internacional no estén sujetas al pago de gravámenes sobre la importación o exportación. Se trata del acuerdo sobre Transporte Fluvial por la hidrovía Paraguay-Paraná, firmado en el ámbito de la Aladi, en 1992. El asunto está siendo tratado por la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata, y por el Comité Intergubernamental de la hidrovía, órgano político integrado por representantes de los cinco países, con decisiones tomadas por unanimidad y consenso. Desde su creación, las cuestiones relacionadas a la operación de la hidrovía son tratadas en esos órganos, de bajo nivel burocrático, por representantes de los Ministerios del Exterior y de Transporte de los países miembros del acuerdo.

Argentina se comprometió con Paraguay a suspender el peaje, desde que haya una propuesta de mejoramiento de todo el sistema de la hidrovía.

Para Brasil, el caso es "preocupante", dado que contraría la libertad de navegación y amenaza la seguridad jurídica, "imprescindible para garantizar las inversiones asociadas al desarrollo de la hidrovía como opción central para el flujo de cargas en la región de la Cuenca del Plata". "Desde el punto de vista brasileño, nos preocupa la provocación de la situación con la retención de embarcaciones en función del cobro de la deuda cuando la discusión sobre el peaje viene siendo legítimamente cuestionada por los demás Estados-miembros del Acuerdo de la hidrovía en el marco de aquel instrumento".

Creo que ha llegado el momento de que el sector privado y el Gobierno pongan su atención en la operación eficiente de un verdadero ejemplo de integración sudamericana.

Como forma de superar esa dificultad, se vuelve urgente que los gobiernos de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay establezcan una autoridad internacional para administrar la operación de la hidrovía, como ocurre en Europa con el Danubio y Rin, y en EEUU con el Misisipi. Esa instancia podría ser creada por una enmienda al acuerdo de 1992 y sería integrada por representantes del Gobierno y del sector privado, representando empresas de los



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

países miembros del acuerdo de 1992. De existir voluntad política, la creación de esa autoridad retiraría de las burocracias gubernamentales el tratamiento del asunto e integraría de forma natural al sector privado en la discusión y en la solución de las dificultades que existirán siempre. Con seguridad jurídica, nuevas inversiones surgirán en la hidrovía en todos los países.

Paraguay podría tomar la iniciativa y proponer la creación de esa autoridad internacional, que contribuiría para atraer inversiones a lo largo de toda la hidrovía, en defensa de los intereses del Gobierno y del sector privado.

Esta escalada injustificada con Paraguay, que probablemente esté equivocado sobre el fondo del asunto, debería hacer que las autoridades de nuestro país explicaran con más detalle el derecho al cobro del peaje. El Gobierno debería explicar con claridad si, al no haber cobrado peaje desde el 2013 cuando se iniciaron las obras de dragado y balizamiento, estuvimos subsidiando al país vecino en unos USD 40 millones por año.

El Gobierno tuvo una estrategia que fue la de confrontar y permitir la reacción desproporcionada del país vecino. Es preciso que los responsables informen sobre los derechos que asisten a nuestro país y los cuantiosos subsidios que dieron en los últimos 10 años y a quienes beneficiaron en la hidrovía. Pero, sobre todo, que aclaren las razones de una torpeza que nos coloca en una crisis innecesaria con la hermana República del Paraguay.

Por todo lo expuesto, solicito el acompañamiento de mis pares en el presente proyecto de comunicación.

Ariel Bermúdez
Diputado Provincial



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE