



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

## **PROYECTO DE RESOLUCIÓN**

*La Honorable Cámara de Diputados de La Nación*

### **RESUELVE:**

Citar en los términos de los artículos 71 y 100 inciso 11 de la Constitución Nacional y del artículo 204 del Reglamento Interno de la Honorable Cámara de Diputados al Ministro de Relaciones Exteriores y al Ministro de Transporte a fin de informar sobre el desacuerdo acaecido por la aplicación del cobro de peaje al transporte internacional a contra prestación de los servicios de mantenimiento y obras mejora de la vía navegable troncal en el área de competencia nacional en el río Paraná:

En particular, se requiere información sobre:

- a. las actividades realizadas por la Administración General de Puertos S.E. (según decreto 427/21 y Res. Ministerio de Transporte 308/21) de mantenimiento al sistema de señalización, de las tareas de dragado y re-dragado y el correspondiente control hidrológico de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del RÍO PARANÁ -punto denominado CONFLUENCIA- hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales en el RÍO DE LA PLATA exterior desde agosto del 2022 a hoy.
- b. los aspectos técnicos, plan de inversiones y costos de obras suministrados por la Gerencia de Infraestructura de la AGP, junto a la información proporcionada por la Prefectura Naval Argentina, a partir de las cuales se definió la tarifa internacional de peaje, cobrada hasta septiembre del 2023 para el transporte en el tramo norte. Al respecto, también se solicita indicar el total del monto recaudado por el peaje cuestionado y el destino otorgado a los fondos.
- c. si los usuarios internacionales fueron también convocados y participaron de la instancia de revisión del cuadro tarifario en base a los términos definidos por el art 17.3 del contrato de concesión aprobado por Res. N. 308/21 del Ministerio de Transporte. Asimismo, se les solicita indicar si los usuarios internacionales participaron en las instancias de consulta pública respecto a las mejoras



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

- consideradas relevantes para la navegación de transporte y sobre los costos de éstas y de aquellas ya realizadas.
- d. el monto total de los subsidios dados al concesionario para las obras de mantenimiento (obras de dragado y balizamiento) otorgado desde el 2010, según cuanto establecido por el Decreto 113/10, periodo durante el cual no se aplicó alguna tarifa de peaje.
  - e. las razones que sustentaron el no cobro de una tasa retributiva o de peaje al usuario contra la prestación de las obras de mantenimiento (balizamiento y dragado) desde el 2010 hasta diciembre del 2022, mediante resoluciones del Ministerio de Transporte n. 625/2022 y n.1023/2022.
  - f. la evaluación y cotejamiento realizado por la Administración General de Puertos sobre las propuestas entregadas en octubre del 2022 de obras y mejoras por las Cámaras de Puertos Privados Comerciales, de Actividades portuarias y marítimas y de la Industria Aceitera junto al Centro de Exportadores de Cereales y la Bolsa de Comercio de Rosario. Se solicita indicar si dichas propuestas han sido incorporadas en el plan de acciones de mantenimiento.
  - g. el estado actual y obras de mejora realizadas en los accesos terrestres a las terminales de la Hidrovía Paraná- Paraguay y en consonancia al Plan Nacional de Transporte (septiembre del 2022) y en el que se prefija el objetivo de consolidar un sistema de transporte multimodal articulado, que disminuya costos, e incremente la competitividad de puertos de vías navegables, y con ello reducir costos logísticos y conectar las regiones productivas del país.
  - h. el estado de evolución de las negociaciones técnicas y diplomáticas llevadas a cabo al interno del Comité Intergubernamental de la Hidrovía desde enero del 2022 hasta hoy a causa del rechazo del peaje expreso por las delegaciones de Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay y que conllevó a la aplicación del art. 5 del Quinto Protocolo Adicional al Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre Solución de Controversias.

**Ingrid Jetter**  
**Diputada Nacional**



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

### **FUNDAMENTOS**

Señora Presidente:

No es necesario mencionar la importancia geopolítica y económica de la Hidrovia Paraguay-Paraná para la región y para nuestro país, ya que ha sido ampliamente debatido. Pero sí, parece necesario en cambio, recordar una vez más: la importancia de una gestión planificada, coordinada y por ende profesional de nuestras relaciones exteriores. De gran importancia, dada la actual grave crisis, que posterga el pendiente desarrollo nacional. Basta mencionar al respecto, la triste posición que ocupamos en la región, con uno de los más altos índices de riesgo país después de Venezuela, además de todos los datos macroeconómicos alarmantes.

En los últimos meses, todos los argentinos hemos atestiguado como nuestro país ha sido señalado no sólo como deudor, recuérdese la no pequeña deuda del estado nacional por el deficiente intento de estatalización de YPF, sino también de incumplir acuerdos internacionales en la región, como ha sido acusada a raíz de la controversia suscitada por la aplicación del peaje en la Hidrovia.

Hace 12 meses, nuestro vecino país del Paraguay, expresó su desacuerdo respecto a la decisión del gobierno nacional de iniciar a cobrar una tasa de peaje, después de más de 10 años sin ninguna tarifa, al tránsito en aguas de competencia del Río Paraná.

Después de la publicación de las decisiones ministeriales (res. Ministerio del Transporte n. 625/22 y 1023/22) por las que se autorizó la aplicación de una tarifa de peaje, unas 60 cámaras empresarias paraguayas reclamaron a su gobierno la toma medidas que permitieran revertir la imposición argentina. Por un lado, se interpretó, en base a expresiones públicas, que se trataba de una medida discriminatoria por la excesiva diferencia definida entre la tarifa para el transporte internacional y aquella de cabotaje: una de 1,47 dólares por tonelada frente a de 1,47 pesos por tonelada para el transporte nacional. Por otro lado también, se concibió que se trata de una medida ilegal en cuanto incumpliría el acuerdo de 1994 en su art. 9 ya que sólo puede percibirse una retribución a contra prestación de servicios, que se considera no nulos o cuasi inexistentes.

Este desacuerdo, con el paso del tiempo de no encontrar alguna resolución, adquirió una mayor relevancia, alcanzado una tensión mayor al punto tal que se inició a discutir también la cesión de energía eléctrica de Yacaretá y que el Paraguay nos entrega. Ante ello, el actual ministro y candidato a la Presidencia de Unión por la Patria, debió hacer una escala en Asunción, al regreso de la reunión con el FMI en Washington, a fin de encontrarse con el Presidente Santiago Peña y evitar la posible supresión de cesión de energía eléctrica al país, a causa de la deuda acumulada desde el 2022 y la continuidad de la controversia entorno al cobro del peaje.

Es decir, la falta de acuerdo respecto al cobro del peaje y las causas judiciales que se abrieron por la falta de pago a las embarcaciones paraguayas, provocaron que la discusión pasara a ser considerada por el resto de los miembros del acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovia, quienes además se sumaron al rechazo junto al



## H. Cámara de Diputados de la Nación

anuncio de adopción de medidas sobre otras líneas de nuestra relación bilateral con Paraguay, de interés para nuestro país, como la cesión de energía eléctrica.

Efectivamente, la cancillería guaraní procedió a solicitar la suspensión de la aplicación del peaje en reuniones inicialmente bilaterales y luego intergubernamentales, a través del Comité Intergubernamental de la Hidrovia (CHI). Y con el pasar del tiempo, se sumaron al rechazo paraguayo, todos los otros países también signatarios del Acuerdo de transporte fluvial por la Hidrovia Paraguay – Paraná: Bolivia, Brasil y Uruguay, agravando con ello la posición argentina.

Al respecto, inquieta comprender cómo es que los empresarios paraguayos expresaron tal interpretación, posición y confusión. Según declaraciones publicadas en medios nacionales uno de los principales representantes del sector guaraní como es el director del Centro de armadores fluviales de Paraguay, Juan Carlos Muñoz, expresó: *“que se había comprendido que había un acuerdo de mantener en estudio su aplicación por unos 180 días y de no proceder con el mismo”*. (véase la publicación de Infobae del 4/01/2023: <https://www.infobae.com/economia/campo/2023/01/04/malestar-en-paraguay-porque-la-argentina-empezo-a-cobrar-peaje-a-sus-embarcaciones/>).

Cabe recordar, que por la Hidrovia en su tramo norte (desde el Puerto de Santa Fe hasta Confluencia), circula un total aproximado de 20.000 barcazas por año, de las cuales más del 90% inicia y termina su recorrido fuera de la Hidrovia. Es decir, la Hidrovia Paraguay sobre todo en el denominado tramo norte de competencia nacional verifica un importante tránsito internacional de bandera paraguayas, cuyo recorrido finaliza en puertos no nacionales.

Interesa en definitiva comprender si el gobierno llevó a cabo acciones tendientes a prevenir y evitar la interpretación de la medida nacional que llevó a la controversia actual, si se realizaron audiencias públicas con el sector, principal usuario, además de las obras de mantenimiento y de mejora reclamadas por éste.

Asimismo, como indicado previamente, la falta de resolución durante todo este periodo de tiempo llevó a que se sumaran al rechazo los demás países partes del acuerdo, y como expresado en las reuniones que se desarrollaron en el Comité Intergubernamental de la Hidrovia. Puntualmente por ejemplo preocupa la consideración que según trascendidos hizo la delegación del Uruguay, en cuanto la medida nacional fue interpretada como una acción indirecta contra el desarrollo portuario de su país. Y ello quizás aludiendo a la medida adoptada por nuestro país en el 2013, luego revocada, sobre las limitaciones impuestas para que una carga despachada en un puerto argentino hiciera transbordo en un muelle uruguayo (disposición de la Secretaria de Vías Navegables n. 1108/2013).

En las reuniones del CIH, se le ha solicitado a la delegación argentina: la suspensión de la medida y la presentación de documentación técnica que sustentó la aplicación a fin de comprender que no se tratara de una mera imposición impositiva y que tampoco contuviera una acción discriminación.



## H. Cámara de Diputados de la Nación

Al respecto, se esgrime que la desproporción verificada entre la tarifa de peaje dirigida para el transporte internacional, comprueba un exceso en la medida nacional y denota por ende el carácter discriminatorio de ésta además de una naturaleza tributaria por la alegada falta de contraprestación de servicios por la AGP, como definido en el art. 9 del acuerdo. En efecto, el art. 9 del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraná – Paraguay (Ley 24.385) junto al reconocimiento de la libertad de navegación o tránsito por la Hidrovia de embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios, se reconoce la potestad a cobrar una tasa retributiva, pero a contra prestación de los servicios efectivamente prestados a los mismos.

Es decir, esta potestad de cobro o imposición de un peaje siempre existió y no constituye una violación al acuerdo internacional firmado en el 1994 su aplicación. Es más, en el 2010 se decidió por decreto presidencial n. 113/2010 otorgar a la empresa Hidrovia S.A., la ampliación del área de las actividades de dragado y balizamiento junto acordar, en su anexo, que por tres años el valor del peaje sería igual a cero. En compensación de ello, también en el anexo del decreto se estableció que el estado nacional subsidiaría a la concesionaria para la realización de las obras requeridas. Dicho subsidio, luego prorrogado hasta el 2022, se estima que alcanzó y costó a nuestro país un total de aproximado 30.000.000 de dólares y permitió durante todos estos años a las embarcaciones de bandera internacional transitar gratuitamente. En este sentido, también solicito información por las razones que sustentaron el no cobro del peaje y el consecuente subsidio entregado a la concesionaria.

Después de más de diez años, se decide finalmente iniciar a cobrar una tarifa de peaje ante el - no novedoso- requerimiento de inversiones en “*materia de tecnología integral*”, y que, como indica la resolución ministerial de septiembre del 2022, “ *fueron sucesivamente diferidas, limitando así el tráfico nocturno y la previsibilidad en los calados navegables del área de la vía navegable troncal que se extiende hasta Confluencia del Rio Paraná*”.

La decisión de fijar una tasa no es de ninguna manera ilegal, pero el desacuerdo despertado y la tensión alcanzada manifiesta una torpeza política, cuyas consecuentes reacciones, sin duda, significan un descredito al accionar de nuestro país en la región y en el mundo en momentos en que se requiere de un mayor acompañamiento e inversión.

No es indistinto que la presente citación se sume al de otros colegas, que realizaran junto a la de pedidos de informes en el mismo sentido pero que aún no alcanza respuesta alguna. Véase al respecto todos los proyectos presentados en el mismo sentido: los exp. 3453-D-2023 Dip El Sukaria y otros, exp. 3917-D-2023 Dip Buryaile y otros, exp. 3721-D-2023 Dip. Zuvic y otros, exp. 3676-D-2023 Dip. Galimberti y otros y exp. 3484-D-2023 Dip. Aguirre y otros.

El pasado 27/9/2023, el canciller Santiago Cafiero informó ante el Senado: que se “*había destrabado el conflicto con Paraguay, tanto en la cuestión de Yacyretá como en el tema de la Hidrovia, donde se seguiría cobrando el peaje tal como se había decidido*”. Sin embargo, no indicó que su cumplimiento quedaría prácticamente sin efecto, por los dos meses. En cuanto como consta en el acta de la reunión del Comité



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay – Paraná (CIH) la delegación argentina confirmó su compromiso a evitar embargos e interdicciones de las embarcaciones de los países signatarios por un plazo de 60 días, como también de no realizar nuevas presentaciones ante la Justicia nacional ante el incumplimiento de pago de la tasa. O sea, su información no fue del todo completa y quedan aun cuestiones pendientes de comprensión.

Por último, se desconoce si la decisión de cobro de peaje permitiría en parte implementar el plan nacional de Transporte, en cuanto propiciaría el desarrollo integral y federal entorno a la Hidrovia, o sea a través de mejoras en todas las líneas de acceso a las terminales y de transporte (terrestre y ferroviario) que la potenciara.

Por todo lo expuesto, es que solicito a mis pares me acompañen con su firma la presente citación

**Ingrid Jetter**  
**Diputada Nacional**