

Proyecto de Declaración Parlasur N°...

Por la cual se insta al gobierno argentino a respetar el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre la hidrovía Paraguay - Paraná y a no imponer unilateralmente una tasa a mercaderías paraguayas

Desde la época de la colonia el Paraguay soportó la imposición de tasas e impuestos, o bien trabas de diversa índole, que trabaron la libre navegación de los ríos Paraguay y Paraná, imponiéndose cargas impositivas excesivas al transporte fluvial de importación y exportación del Paraguay. Estas medidas se volvieron a repetir durante la independencia en la primera parte del siglo XIX en perjuicio del pueblo paraguayo, hasta 1853, cuando el gobierno de Urquiza finalmente reconoció la libre navegación de la flota paraguaya¹. Desde 1870 nuevas limitaciones, vía monopolio, fueron impuestas después de destruir al Paraguay y exterminar a 2/3 partes de su población vía la Guerra de la Triple Alianza, cuando la triunfante Triple Alianza impuso el monopolio de la empresa argentina Mihanovich, para todo el transporte fluvial desde y al Paraguay, hasta al menos la década de 1940 (por más de 70 años), lo que implicó en la práctica la imposición de tasas abusivas².

En respuesta a tal monopolio, el Paraguay creó la Flota Mercante del Estado (FLOMERES) en 1945. A esta creación se sumaron medidas de mayor justicia acordadas por el gobierno de Juan Domingo Perón (1946 – 1955). Se sucedió posteriormente el Tratado de la Cuenca del Plata (1969), que garantizó la libre navegación de los ríos Paraná y Paraguay. La FLOMERES del Estado paraguayo fue privatizada entre 1991 y 1996, siguiendo las pautas neoliberales del Consenso de Washington, similares para toda la región³.

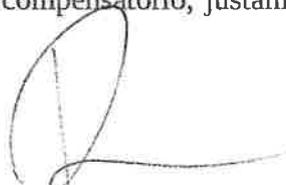
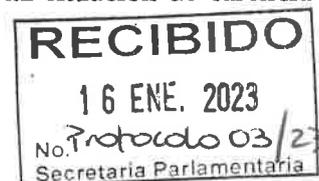
En 1992 se firmó el Acuerdo de Santa Cruz sobre la hidrovía (1992)/ALADI, que vino a establecer claros derechos a favor de la libre navegación de los ríos. Así, en su artículo 5 se establece que “Sin previo acuerdo de los países signatarios no se podrá establecer ningún impuesto, gravamen, tributo o derecho sobre el transporte, las embarcaciones o sus cargamentos, basado únicamente en el hecho de la navegación”⁴. El Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay – Paraná (CIH), en su XLV Reunión Ordinaria (2018) acordó atribuir vigencia indefinida al Acuerdo de Santa Cruz.

En contravención con este Acuerdo de Santa Cruz, el Ministerio de Transporte de la República Argentina estableció recientemente el cobro de un peaje –que nunca se había cobrado hasta entonces– entre el puerto de Santa Fe y la confluencia entre el río Paraguay y el río Paraná, en abierta contravención con el Acuerdo de Santa Cruz vigente. Este cobro de peaje, o tasa, implicaría una pérdida de unos 40 M US\$/año para el Paraguay⁵.

Nunca se cobró antes peaje o tasa por los trabajos de mantenimiento de la hidrovía Paraná – Paraguay y, de hecho, el Paraguay no cobra peaje alguno por mantener el tramo del río Paraguay de su propia soberanía (entre los ríos Pilcomayo y Apa), por donde se transporta mineral de hierro de Bolivia y Brasil, así como soja de Mato Grosso (Brasil), entre otros productos. ¿Por qué la Argentina cobraría peaje en su tramo soberano y el Paraguay no? ¿Por qué esta decisión unilateral argentina, contra un país ya castigado, por ser mediterráneo, como el Paraguay? ¿Por qué atentar contra un convenio internacional vigente, como el Acuerdo de Santa Cruz sobre la hidrovía Paraguay – Paraná?

Hay que decir que, en lugar de imponer gravámenes, del tipo que sea, al Paraguay y Bolivia, países mediterráneos, los mismos deberían tener un trato compensatorio, justamente por tal situación de carencia de salida al mar en forma directa.

Por consiguiente, el Parlasur adopta la siguiente:

- 1 <http://www.saij.gov.ar/nacional-aprobacion-tratados-libre-navegacion-rios-parana-uruguay-francia-gran-bretana-Int0002642-1853-09-14/123456789-0abc-defg-g24-62000tcanve/>. En su artículo 1º, el Tratado acordado por Urquiza establece: “La Confederación Argentina, en el ejercicio de sus derechos soberanos, permite la libre navegación de los Ríos Paraná y Uruguay, en toda la parte de su curso que le pertenezca, a los buques mercantes de todas las Naciones...”.
- 2 <https://www.google.com/search?q=monopolio+de+mihanovich+en+paraguay>.
- 3 <http://www.asamar.org.py/es/historia-de-la-flota-mercante-del-estado-paraguayo-n359>.
- 4 https://www2.aladi.org/sitioAladi/documentos/facilitacionComercio/Libro_AcuerdoSantaCruzSierra_Hidrovía_VI.pdf.
- 5 <https://cjarglobal.com/paraguay-y-argentina-podrian-recurrir-al-arbitraje-por-peaje-en-rios-comunes/>.



PARLAMENTO DEL
MERCOSUR



PARLAMENTO DO
MERCOSUL

Declaración Parlasur N°...

Por la cual se insta al gobierno argentino a respetar el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre la hidrovía Paraguay - Paraná y a no imponer unilateralmente una tasa a las mercaderías paraguayas

Artículo 1°. Declárase que el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre la hidrovía Paraguay – Paraná (1992) está plenamente vigente y que, consiguientemente, el gobierno argentino no está habilitado para imponer en forma unilateral e inconsulta un peaje o tasa por el mantenimiento de la hidrovía en contra de países mediterráneos, como Paraguay y Bolivia, y que más bien deberían disponerse medidas compensatorias por su falta de acceso soberano al mar.

Artículo 2°. De forma.

Ricardo Canese
Parlamentario del Mercoosur