

UNA VEZ MÁS SE CUESTIONA LA LIBRE CIRCULACIÓN EN EL MERCOSUR

El presidente de Paraguay, Santiago Peña, anunció que por las vías correspondientes demandará a Argentina ante el Tribunal Permanente de Revisión (TPR) del Mercosur por el cobro de peaje y la retención de barcazas en el río Paraná que impiden la libre circulación de mercaderías en la Hidrovía Paraná Paraguay.



Dicha situación, entiende Paraguay, supondría un incumplimiento a uno de los principios claves de toda integración económica regional y a las normas dictadas al respecto de la libre circulación, en este caso de las vías navegables que recorren el espacio Mercosur.

Los Estados Parte del Mercosur más allá de las divisiones geopolíticas y tratados que hacen a la relación multilateral comparten una unidad territorial con un valor



inestimable para el futuro de nuestro planeta la Cuenca del Plata, que con una superficie de más de 3 millones de kilómetros cuadrados es una de las cuencas más extensas del planeta, cuyos cursos de agua unen territorialmente a los Estados Parte del Mercosur recorriendo todo el Paraguay, el sur de Brasil en un el 17% de su territorio, el 80% del territorio del Uruguay y un tercio de la superficie de la Argentina , asimismo recorre el 19% del territorio de *Bolivia facilitando* la salida de sus productos hacia el Río de la Plata, como alternativa del corredor de transporte terrestre hacia los puertos Atlánticos de Brasil y los de Chile y Perú en el Pacífico.

La Cuenca del Plata fue motivadora del acercamiento entre los países vecinos, cuando aún era impensable un proceso de integración económica firmaron en el año 1969 el Tratado de la Cuenca del Plata, celebrado por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, Tratado del que a su vez, se desprende el Acuerdo de Transporte Fluvial para la Hidrovía Paraguay-Paraná, firmado en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, en el año 1992 por los mismos países, conocido como el “Acuerdo Hidrovía” o Tratado de Santa Cruz de la Sierra, que regula el transporte fluvial desde Puerto de Cáceres (Brasil) hasta Puerto de Nueva Palmira (Uruguay) otorgando derechos, facultades y obligaciones de los países firmantes.

El Tratado se sustenta en los principios de “ Libertad de navegación” (art. 4º) que asiste el uso y garantiza la libre navegación asegurando el transporte de mercancías y el comercio no solo de los países con costas en los ríos, sino también de las economías avanzadas que puedan circular libremente para trasladar sus manufacturas industriales. La “ libertad de tránsito “(art.9). Se reconoce tanto a las embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios y sólo podrá cobrarse la tasa retributiva de los servicios efectivamente prestados a los mismos e Igualdad de tratamiento.

Por su parte el art. 5º del Acuerdo sostiene de manera expresa la prohibición de establecer sin previo acuerdo de los países signatarios, impuesto, gravamen, tributo o derecho sobre el transporte, las embarcaciones o sus cargamentos, basado únicamente en el hecho de la navegación.

Atento a esta legislación vigente que asiste el uso compartido de esta importante cuenca hídrica Paraguay considera que no corresponde tomar medidas de carácter unilateral ni atribuirse la capacidad de cobro por el uso de un tramo de esta vía navegable.



En consecuencia, convoca a los órganos correspondientes, el Comité Intergubernamental de la Hidrovía, órgano político del Acuerdo y a la Comisión del Acuerdo que es el órgano técnico, ambos activos en sus funciones, para estudiar el tema en cuestión y permitir llegar a una solución conjunta que permita superar el diferendo.

De esta manera equipos técnicos de la Administración General de Puertos (AGP) de Argentina y la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata (CPTCP), que agrupa a armadores de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, conformaron una mesa de trabajo en el marco de la Secretaría Ejecutiva del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

De esta primera Reunión los participantes de este mecanismo de consultas coincidieron en la necesidad de trabajar de manera conjunta en pos de encontrar mejoras que permitan una navegación más segura y eficiente, con el objetivo último de desarrollar el pleno potencial de la vía navegable troncal (VNT) en el tramo Santa Fe-Confluencia, tramo que centra hoy la discusión actual, lo que beneficiará a los usuarios de los cinco estados miembros que son parte del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra.

De no prosperar estas conversaciones Paraguay, con el apoyo de los demás países que comparten la vía fluvial: Bolivia, Brasil y Uruguay, pediría un arbitraje ante la Comisión Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná afirmando que no desconoce la posibilidad de que pueda cobrarse un peaje, pero rechaza ampliamente que esta medida se haya tomado de manera unilateral sin consultar a los otros Estados firmantes del Tratado además de sus socios en el proceso de integración Mercosur.

Estaremos atentos a lo que se resuelva el próximo 22 de septiembre en una nueva reunión en la que los equipos de trabajo llevaran adelante conversaciones acerca de las cuestiones técnicas que conciernen al mantenimiento y mejoras en la infraestructura a las que Argentina aduce ha incurrido en gastos para mejorar existente el tramo en cuestión.