

## Decretos - [www.todoelderecho.com](http://www.todoelderecho.com) -

**DECRETO NACIONAL 576/2002**TARIFA DE PEAJE POR VIA FLUVIAL.BUENOS AIRES, 4 DE ABRIL DE 2002  
BOLETIN OFICIAL, 10 DE ABRIL DE 2002**VISTO** el Expediente N. S01:0153486/2002 del Registro del MINISTERIO DE LA PRODUCCION, la Ley N. 25.561, los Decretos Nros. 214 de fecha 3 de febrero de 2002, 293 de fecha 12 de febrero de 2002, 863 de fecha 29 de abril de 1993 y 253 de fecha 21 de febrero de 1995, El Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo del año 1973 y las Notas Reversales suscriptas entre la REPUBLICA ARGENTINA, y la REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY de fechas 24 de junio de 1993 y 10 de junio de 1994, y **CONSIDERANDO** Que mediante la sanción de la Ley N. 25.561 se ha declarado la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegándose facultades en el PODER EJECUTIVO NACIONAL, herramientas mediante las cuales éste se encuentra implementando una serie de medidas que se dirigen a obtener el reordenamiento del sistema financiero, bancario y del mercado de cambios. Que el PODER EJECUTIVO NACIONAL, actuando dentro del marco de emergencia, y en orden a las facultades conferidas por el HONORABLE CONGRESO DE LA NACION, dictó, entre otros, los Decretos Nros. 214 de fecha 3 de febrero de 2002, 260 de fecha 8 de febrero de 2002 y 320 de fecha 15 de febrero de 2002, mediante los cuales se consagró un cuerpo normativo destinado a superar la crisis económica imperante. Que específicamente en lo que se refiere a las vías fluviales por peaje concesionadas, en razón de su propia naturaleza y conexas con el comercio exterior, corresponde aclarar la normativa precitada con relación a dicha concesión de obra pública por peaje. Que a tal fin debe considerarse que los servicios que presta la empresa concesionaria están destinados a facilitar el comercio exterior de la REPUBLICA ARGENTINA y son, en consecuencia, complementarios del transporte internacional, motivo por el cual sus tarifas han sido pactadas expresamente en dólares estadounidenses, moneda cancelatoria de las transacciones comerciales internacionales. Que resulta esencial en la actual coyuntura promover mecanismos que generen flujos de fondos al país, en la mayor cantidad y de la forma más expedita posible.

En tal contexto, y resultando fundamentalmente obligados al pago del peaje los buques extranjeros, la tarifa en dólares estadounidenses representa un ingreso genuino de divisas para la REPUBLICA ARGENTINA, toda vez que esto puede conceptualizarse como una exportación de servicios. Que la tarifa de peaje por vía fluvial, de naturaleza internacional, no tiene impacto en sectores de la economía en crisis, y no compromete las prestaciones esenciales. Que, específicamente, lo precedentemente expuesto se conecta con la necesidad de tener las vías fluviales expeditas para incrementar y optimizar la salida de nuestras exportaciones, objetivo central de la política económica de nuestro país, resultando esta obra pública vital para un normal desenvolvimiento del tráfico mercantil con el exterior. Que asimismo la tarifa por peaje de la vía fluvial tiene rango internacional e idéntico valor, tanto sea en la REPUBLICA ARGENTINA (Canal Ingeniero Emilio Mitre), como la REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY (Canal Martín García), siendo aquella fijada en dólares estadounidenses, por lo que no puede establecerse su valor en otra moneda. Que respecto de las operaciones de cabotaje entendiéndose por tal la navegación de buques dedicados al cabotaje nacional en los términos del Decreto Ley N. 19.492/44, ratificado por la Ley N. 12.980, y a fin de no afectar a las empresas nacionales que realicen este tipo de navegación, cuyas economías se encuentran en proceso de crisis, la tarifa de peaje que devengue dicha navegación debe ser renegociada. Que abona dicho criterio lo expuesto precedentemente, y que se ha operado una sustancial variación de las condiciones económicas imperantes en nuestro país, respecto de las existentes al momento de la concesión dispuesta por el Decreto N. 253 de fecha 21 de febrero de 1995, y debiéndose producir la pesificación de la tarifa de peaje para el cabotaje nacional, en los términos ya expresados, corresponderá la renegociación del contrato de dragado y balizamiento de las vías fluviales por peaje, a los efectos de readecuar su ecuación económica financiera a los parámetros de origen de la concesión. Que al no constatarse en el presente caso modificación alguna en el régimen tarifario, no puede sostenerse la necesidad de renegociación a través de los mecanismos establecidos por el Decreto N. 293 de fecha 12 de febrero de 2002, que fijan un sistema concreto en atención al impacto de la pesificación de las tarifas para aquellos contratos públicos que sí preveían cláusulas de ajuste en dólares estadounidenses, o cualquier otro tipo de mecanismo indexatorio, situaciones que no se dan en este contrato. Que el presente decreto se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por el Artículo 99, inciso 1 de la CONSTITUCION NACIONAL. Por ello, EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA **DECRETA:** **Artículo 1** Artículo 1. - Aclárase que la tarifa de peaje por vía fluvial para el cabotaje, entendiéndose por tal la navegación de buques dedicados al cabotaje nacional en los términos del Decreto Ley N. 19.492/44 ratificado por la Ley N. 12.980, se ha pesificado. **Artículo 2** Art. 2. - Aclárase que la tarifa de peaje por vía fluvial para la navegación internacional en la red troncal concesionada, se registrará en dólares estadounidenses, de acuerdo con los compromisos internacionales suscriptos por la REPUBLICA ARGENTINA. **Artículo 3** Art. 3. - Establécese que el Contrato de Concesión de Obra Pública por Peaje para la Modernización, Ampliación, Operación y Mantenimiento del Sistema de

Señalización y Tareas de Redragado y Mantenimiento de la Vía Navegable Troncal a riesgo empresario y sin aval del ESTADO NACIONAL, comprendida entre el Km. 584 del Río Paraná, tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe, y la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior hasta la altura del Km. 205,3 del Canal Punta Indio utilizando la ruta por el Canal Ingeniero Emilio Mitre, deberá ser renegociado, a fin de permitir su adecuación a los parámetros vigentes, de preservar intangible la ecuación económico financiera y de garantizar el interés general. **Artículo 4** Art. 4. - Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. **FIRMANTES** DUHALDE-Capitanich-Vanossi-Remes Lenicov-Gabrielli