



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Informe

Número:

Referencia: ANEXO N° 7 CUADRO TARIFARIO

ANEXO N° 7

CUADRO TARIFARIO

1.1 La **Tarifa Básica**, para el tramo Santa Fe – Océano, estipulada para el presente contrato de concesión es de 3,06 dólares por TRN (toneladas de registro neto) para el transporte internacional y una tarifa de 3,06 pesos por TRN para el cabotaje nacional.

Fórmula Tarifaria:

2.1. La tarifa total se compone por la suma de la tarifa de dragado y de balizamiento

$$T = TB + TD$$

Donde:

TB es Tarifa de balizamiento

TD es Tarifa de dragado

2.2. La tarifa de dragado no solo se relaciona con las secciones recorridas, sino que además hay un factor de corrección por calado. La ecuación utilizada es:

$$\mathbf{TD} = \mathbf{td} \times \mathbf{TRN} \times \mathbf{FC} \times \mathbf{Tarifa Básica}$$

Donde:

TD = tarifa de dragado

td = porcentaje mencionado, que varía por sección (según cuadro 1)

FC = factor de corrección por calado

TRN = valor de arqueo neto del buque

Cabe aclarar que el factor de corrección se calcula según el calado máximo de diseño de ingeniería del buque.

2.3. El factor de corrección por calado depende del diseño del calado del canal por donde se esté transitando. Es decir que dos barcos de igual porte y tamaño pueden pagar peajes distintos si están transitando dos rutas alternativas que difieran en el diseño de sus calados.

Específicamente, su fórmula es igual a:

$$\mathbf{FC} = (\mathbf{C} - \mathbf{Cr}) / \mathbf{Cb}$$

Donde:

Cr = Calado de referencia, igual a 15 pies.

Cb = Calado máximo de diseño del buque a plena carga. **Cd** = Calado de diseño del canal, 34 pies Timbúes - Océano y 15 pies Timbúes- Santa Fe.

Siendo

C = 15 para **Cb** < 15 pies

C = **Cb** para 15 pies < **Cb** < **Cd**

C = **Cd** para **Cb** > **Cd**.

Se observa de lo anterior, que una barcaza típica, al tener un calado menor a los 15 pies, tendrá un factor de corrección igual a 0.

2.4. Respecto a la tarifa de balizamiento, se considera que cuanto mayor es el porte de un buque, mayor es el aprovechamiento que hará de las obras de balizamiento, ya que por sus dimensiones necesitará una mejor señalización. Debido a esto, la tarifa de balizamiento es proporcional al tamaño del buque, de modo que

$$\mathbf{TB} = \mathbf{tb} \times \mathbf{TRN} \times \mathbf{Tarifa Básica}$$

Donde

TB = tarifa de balizamiento

tb = porcentaje que varía por sección, como en el caso del dragado (según cuadro 1)

TRN: Toneladas de registro Neto

El balizamiento, por tanto, no tiene factor de corrección por calado, al contrario de lo que ocurre en el caso del dragado.

Al multiplicar esos porcentajes por la tarifa básica, se obtiene el valor de la tarifa de balizamiento.

3. Secciones y subsecciones: A los efectos del cálculo de la tarifa total, la vía navegable se divide en:

Sección	Subsección	Denominación	Ruta incluida
0	0	Ingreso Marítimo	
I	1	Río de la Plata	Km 239,1 Canal Punta Indio hasta Rada Exterior a puerto La Plata. (Canal Punta Indio Km 121- 239,1; Canal Intermedio Km 81-121; Paso Banco Chico 57-81) [FH1]
I	2	San Pedro	Rada Exterior 37-57; Canal Brown (ex Acceso al Puerto Buenos Aires) Km 12-37, Canal Ingeniero Emilio Mitre Km 12-49,8, Paraná de las Palmas Km 49,8-177,6 Paraná Inferior Km 232-276. Paraná Bravo Km138-165. Paraná Guazú Km 124-232. Pasaje Talavera Km183-217,7.
I	3	Timbúes	Paraná Km 276 hasta Km 470.
II	0	Diamante	Paraná Km 470 a Km 533

II	1	Santa Fe	Paraná Km 533 a Km 587,7 (río Coronda)
II	2	Ingreso/Egreso por el Paraná Medio (Esquina)	Paraná Km 584 a Km 854
II	3	Ingreso/Egreso por el Paraná Superior (Confluencia)	Paraná Km 854 a Km 1240
III		Ingreso/Egreso fluvial	Desde o hacia el río Uruguay
IV		Ingreso/Egreso fluvial	Desde o hacia el río Paraguay en su ingreso a jurisdicción argentina.
V		Ingreso/Egreso fluvial	Desde o hacia el Alto Paraná

Sección	Subsección	Denominación	Ruta incluida
II	2	Esquina	Paraná km 584 - 854
II	3	Confluencia	Paraná Km 854 - 1240

3.1. La tarifa de peaje para el tramo SANTA FE - CONFLUENCIA es dólares estadounidenses UNO CON CUARENTA Y SIETE CENTAVOS (USD 1,47) por TONELADA DE REGISTRO NETO (TRN) para el transporte internacional y en Pesos UNO CON CUARENTA Y SIETE CENTAVOS (\$ 1,47) por TONELADA DE REGISTRO NETO (TRN) para el transporte de cabotaje.

3.2 Detalle de zona por subsección: Se establecen los siguientes

Subsección	Descripción
0.0	Ingreso Marítimo
I.1	Río de la Plata
I.2	San Pedro
I.3	Timbúes
II.0	Diamante
II.1	Santa Fe
II.2	Esquina
II.3	Confluencia
III.0	Ingreso/Egreso Fluvial por el Río Uruguay
IV.0	Ingreso/Egreso Fluvial por el Río Paraguay
V.0	Ingreso/Egreso Fluvial por el Río Paraná

4. Cuadro 1: TARIFA UNITARIA DE BALIZAMIENTO - DRAGADO PARA EL TRAMO SANTA FE - OCÉANO

Sección/subsección	Tarifa Unitaria de Balizamiento (tb)	Tarifa Unitaria de Dragado (td)	Cd
0.0-0.0	0	0,0000	34
0.0-I.1	0,0261	0,4444	34
0.0-I.2	0,0641	0,6150	34
0.0-I.3	0,0837	10,000	34
0.0-III.0	0,0261	0,4444	34
I.1-0.0	0,0261	0,4444	34

Sección/subsección	Tarifa Unitaria de Balizamiento (tb)	Tarifa Unitaria de Dragado (td)	Cd
I.1-I.1	0,0380	0,1706	34
I.1-I.2	0,0380	0,1706	34
I.1-I.3	0,0576	0,5556	34
I.1-III.0	0,0000	0,0000	34
I.2-0.0	0,0641	0,6150	34
I.2-I.1	0,0380	0,1706	34
I.2-I.2	0,0380	0,1706	34
I.2-I.3	0,0196	0,3850	34
I.2-III.0	0,0380	0,1706	34
I.3-0.0	0,0837	10,000	34
I.3-I.1	0,0576	0,5556	34
I.3-I.2	0,0196	0,3850	34
I.3-I.3	0,0196	0,3850	34
I.3-III.0	0,0576	0,5556	34
III.0-0.0	0,0261	0,4444	34
III.0-I.1	0,0000	0,0000	34
III.0-I.2	0,0380	0,1706	34
III.0-I.3	0,0576	0,5556	34
III.0-III.0	0,0000	0,0000	34
I.3-I.3	0,0000	0,0000	34
I.3-II.0	0,0035	0,0536	15
I.3-II.1	0,0133	0,2196	15
II.0-I.3	0,0035	0,0536	15
II.0-II.0	0,0035	0,0536	15
II.0-II.1	0,0098	0,1660	15
II.1-I.3	0,0133	0,2196	15
II.1-II.0	0,0098	0,1660	15
II.1-II.1	0,0098	0,1660	15