(S- 2140/2025)

PROYECTO DE DECLARACION

El Senado de la Nación

DECLARA

Su más enérgico rechazo a la Resolución N° 4-2026, dictada el 20 de enero de 2026 por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN), mediante la cual se dispone la intervención administrativa del Puerto de la ciudad de Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, por considerarla arbitraria, desproporcionada y violatoria del principio federal, así como lesiva de los intereses estratégicos, económicos y soberanos de la República Argentina.

Cándida C. López-. María T.M. González. - Mariano Recalde. - Ana Marks. - Adán H. Bahl. - Martín I. Soria. - Alicia Kirchner. -

FUNDAMENTOS

Señora Presidente:

El presente proyecto de declaración tiene por objeto expresar el rechazo del Senado de la Nación a la Resolución N°4, dictada el 20 de enero de 2026 por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, mediante la cual se dispuso la intervención administrativa del Puerto de Ushuaia por el término de DOCE (12) meses, así como la suspensión de su habilitación, aun cuando su ejecución haya sido diferida.

Dicha medida resulta manifiestamente inconstitucional, desproporcionada, irrazonable y contraria al sistema federal de

gobierno, en tanto vulnera las competencias propias de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y compromete el funcionamiento de un enclave estratégico de relevancia nacional, cuya importancia excede ampliamente el ámbito local o provincial.

La administración del Puerto de Ushuaia no constituye una delegación precaria ni una concesión revocable otorgada recientemente por el Estado Nacional, sino que se encuentra fundada en un proceso de transferencia formal de competencias, dominio y explotación portuaria concretado a comienzos de la década de 1990. En efecto, en el año 1992, en el marco del proceso de descentralización portuaria impulsado a nivel nacional, el Estado Nacional y la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, suscribieron el 25 de septiembre de dicho año, en el marco de la Ley N° 24.093 el Convenio de Transferencia de Puertos Nación - Provincia, mediante el cual se transfirió a título gratuito a la Provincia el dominio, la administración y la explotación del Puerto de Ushuaia. Dicho convenio fue debidamente ratificado por las autoridades provinciales mediante el acto administrativo correspondiente, consolidando así la jurisdicción provincial sobre la terminal portuaria. Posteriormente, en el año 2002, el Poder Ejecutivo Nacional dictó el decreto N°2404/02 mediante el cual se procedió a la habilitación formal del Puerto de Ushuaia con carácter provincial, de uso público y destino comercial.

Desde entonces, y durante más de tres décadas, la Provincia ejerció de manera ininterrumpida y pacífica la administración del Puerto de Ushuaia, asumiendo íntegramente la responsabilidad por las inversiones en infraestructura, el sostenimiento del personal, la operación logística y la gestión económica del puerto, todo ello bajo los mecanismos de control institucional provinciales, incluyendo la auditoría del Tribunal de Cuentas y la aprobación legislativa de la Cuenta General.

Tampoco puede sostenerse que la utilización de recursos portuarios haya afectado su administración o funcionamiento.

La Legislatura de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur aprobó por unanimidad la Ley Provincial N° 1596, que autoriza la aplicación de excedentes a determinados fines de política pública provincial, sin que ello haya implicado desvío alguno de fondos que comprometa la gestión portuaria ni se haya producido transferencia efectiva que justifique una sanción de esta naturaleza, cabe destacar en este sentido que al día de la fecha no hubo ningún desvió de fondos estipulados en la ley. Dichos recursos forman parte de la Cuenta General de la Provincia, auditada por los órganos de control competentes y aprobada por el Poder Legislativo provincial.

La gravedad institucional de la medida se ve agravada por la forma intempestiva e irregular en que fue implementada. Dicha intervención recayó sobre un organismo autárquico provincial — la Dirección Provincial de Puertos— creado por la Ley Provincial N.º 69, sin que se haya advertido una instancia previa de notificación formal, diálogo institucional o ejercicio del derecho de defensa por parte de la Provincia de Tierra del Fuego, cuando aún se encontraba vigente el plazo para efectuar presentaciones dentro del expediente administrativo en trámite. Este proceder vulnera principios elementales del derecho administrativo, tales como el debido proceso, el derecho de defensa y la proporcionalidad de las sanciones, y evidencia un desprecio inadmisible por los canales institucionales de relación entre la Nación y las provincias.

El Puerto de Ushuaia es el acceso natural a la Antártida, punto neurálgico para el turismo de cruceros antárticos, la actividad científica, el comercio regional, la pesca y la logística bioceánica, así como un elemento clave en la proyección soberana de la República Argentina en

el Atlántico Sur. Lejos de encontrarse en un estado de deterioro o funcionamiento deficitario, tal como argumenta la medida de intervención, el Puerto de Ushuaia atraviesa un proceso sostenido de crecimiento y consolidación operativa. En la actual temporada se prevé la recalada de más de quinientos cuarenta (540) buques y cruceros, con registros recientes que dan cuenta de una operatoria altamente eficiente, habiéndose atendido en períodos reducidos un número inédito de embarcaciones internacionales y un flujo de decenas de miles de pasajeros y tripulantes. Estos indicadores reflejan la confianza de los operadores internacionales y desmienten cualquier argumento vinculado a una supuesta afectación del funcionamiento portuario.

En igual sentido, resulta insoslayable destacar que en los últimos años se han ejecutado inversiones en infraestructura de significativa envergadura, tales como la ampliación del muelle, terminado y operativo en más de cien (120) metros, lo que permitió duplicar la capacidad operativa para la atención simultánea de buques. Estas obras fueron financiadas y ejecutadas por la Provincia, bajo los mecanismos de control institucional correspondientes, evidenciando una política activa de desarrollo y modernización del sistema portuario.
Además, resulta particularmente preocupante la ausencia de definiciones claras respecto de la autoridad responsable de la intervención. La falta de identificación formal de funcionarios a cargo, sumada al desplazamiento fáctico de las autoridades provinciales competentes incluso impidiéndoles el acceso a áreas operativas bajo su responsabilidad, configura un escenario de incertidumbre institucional incompatible con la gestión de un activo estratégico de esta magnitud.

A ello se suma un elemento de extrema gravedad política y financiera, la apropiación inmediata, por parte del Estado Nacional, de la recaudación generada por la operatoria portuaria. Diversas comunicaciones habrían instruido a los operadores del puerto a facturar

y depositar los servicios a favor de la autoridad nacional, desplazando de manera abrupta a la administración provincial. Este accionar revela un claro móvil económico y configura, en los hechos, un mecanismo de desfinanciamiento de la Provincia, sin respaldo legal ni administrativo suficiente.

Por otro parte, la intervención evidencia un grado de improvisación incompatible con los estándares mínimos de gestión pública. La utilización de recursos humanos provinciales bajo directivas nacionales, sin precisiones sobre responsabilidades, cobertura legal, seguros y conducción operativa, expone al Estado provincial y a los trabajadores a riesgos jurídicos y patrimoniales inadmisibles, profundizando el limbo institucional generado por la medida.

La portuaria terminal concentra la casi totalidad del turismo antártico, cumple funciones logísticas esenciales para operaciones científicas, pesqueras y bioceánicas, y constituye la principal puerta de ingreso al continente antártico, a escasa distancia del Pasaje Drake. La alteración intempestiva de su administración impacta directamente en la proyección soberana de la República Argentina en una de las regiones más sensibles del escenario internacional.

En este contexto, la intervención del Puerto de Ushuaia adquiere una gravedad adicional al vincularse con las definiciones estratégicas en curso sobre la instalación de una Base Naval Integral y la creciente injerencia de los Estados Unidos de América en el control de nodos logísticos sensibles del Atlántico Sur y del acceso a la Antártida. La apropiación del control operativo y financiero del principal puerto austral del país, sin participación de la Provincia ni debate democrático, configura un escenario incompatible con el ejercicio pleno de la soberanía nacional y abre interrogantes legítimos sobre la subordinación de decisiones estratégicas argentinas a intereses geopolíticos externos.

En este marco, la ausencia de explicaciones claras por parte del Poder Ejecutivo Nacional respecto de los verdaderos fundamentos de la intervención, sumada a la rapidez con que se avanzó sobre el control operativo y financiero del puerto, alimenta fundadas preocupaciones sobre la intencionalidad política de la medida y su eventual proyección como precedente para otras jurisdicciones del país.

La Provincia ha anunciado el inicio de acciones administrativas y judiciales tendientes a revertir esta situación, incluyendo la eventual intervención de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, dada la magnitud del conflicto institucional planteado.

En este contexto, corresponde dejarla sin efecto tal medida y a abrir de manera inmediata una instancia de diálogo institucional y cooperación federal con las autoridades provinciales competentes, a fin de garantizar el normal funcionamiento del Puerto de Ushuaia, preservar el interés público, resguardar la soberanía nacional y asegurar el pleno respeto por las autonomías provinciales.
Por las razones expuestas, solicito a mis pares, señoras senadoras y señores senadores el acompañamiento del presente proyecto de declaración.

Cándida C. López-