

Proyecto de Resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo, en los términos del artículo 100, inciso 11 de la Constitución Nacional, que, a través de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, dependiente del Ministerio de Economía de la Nación, informe con carácter urgente de forma completa y documentada, respecto de la intervención del Puerto de Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, dispuesta por la Resolución 04/2026, sobre los siguientes puntos:

I. FUNDAMENTOS JURÍDICOS Y CRITERIOS DE LA INTERVENCIÓN

1. Criterios técnicos, operativos y jurídicos utilizados para disponer la intervención administrativa como medida sancionatoria, en lugar de otras medidas menos gravosas previstas en el artículo 23 del Decreto N° 769/93, indicando los actos administrativos, informes técnicos y dictámenes jurídicos concretos en los que se fundó dicha decisión, acompañando copia de los mismos.
2. Razones por las cuales fueron descartadas las medidas menos gravosas.
3. Situación de "interés público comprometido" o "razones de orden público" que justificaron la intervención, evitando fórmulas genéricas imprecisas, limitándose a brindar datos concretos.

II. HECHOS Y SITUACIÓN OPERATIVA DEL PUERTO

1. Hechos concretos, actuales y verificables que demostraban un riesgo inminente para la seguridad portuaria al momento del dictado de la resolución,

indicando fecha, lugar, intervención de autoridades competentes y documentación respaldatoria.

2. Si al momento de la intervención se encontraba comprometida la continuidad operativa del puerto, detallando incidentes o situaciones que así lo acrediten.

3. Si existieron siniestros, interrupciones operativas o situaciones de emergencia que justificaran la adopción de una medida excepcional, indicando fecha, lugar, intervención de autoridades competentes y documentación respaldatoria.

4. Si el Puerto de Ushuaia se encontraba operativo al momento de la intervención, indicando nivel de operatividad, servicios prestados, frecuencia de operaciones, existencia de interrupciones o limitaciones, y acompañando registros o documentación que lo acrediten.

III. EJECUCIÓN DE LA MEDIDA Y PROCEDIMIENTO

1. Razones por las cuales la resolución fue ejecutada de manera inmediata, estando los plazos administrativos para cumplir con los requerimientos aún vigentes —por encontrarse suspendidos por esa autoridad a pedido expreso del organismo intervenido—, en horas de la madrugada, justificando por qué dicho accionar no debería ser considerado como una vía de hecho administrativa.

2. Fundamento normativo que habilitó la restricción de ingreso de autoridades provinciales y la toma de control operativo del puerto en esas condiciones.

3. Si la ejecución de la intervención administrativa implicó restricciones al ingreso o desempeño del personal de la Dirección Provincial de Puertos, indicando cantidad de agentes afectados, funciones, medidas adoptadas, afectación concreta y fundamento normativo, así como las garantías otorgadas para resguardar sus derechos laborales.

IV. RELACIÓN CON LA PROVINCIA Y ACTUACIÓN PREVIA

1. Evaluaciones realizadas por la ANPyN respecto de los planes, convenios, obras en ejecución o proyectadas por la Dirección Provincial de Puertos al momento de la inspección, indicando el estado actual de las mismas.
2. Por qué dichas acciones fueron consideradas insuficientes, especificando criterios técnicos.
3. Si la ANPyN ofreció instancias de coordinación, asistencia técnica o mecanismos de adecuación progresiva antes de disponer la intervención, indicando en su caso cuáles fueron, fechas, formas de notificación, destinatarios y resultados obtenidos.
4. Si la ANPyN evaluó la aplicación del mecanismo de resolución de controversias previsto en el Convenio de Transferencia suscripto entre el Estado Nacional y la Provincia de Tierra del Fuego, en particular la intervención del Tribunal Arbitral (cláusula décimo sexta), y en su caso, detalle las razones por las cuales se decidió no activar dicho mecanismo antes de disponer la intervención, indicando el acto o decisión mediante la cual se descartó su aplicación.

V. PLAN DE INTERVENCIÓN Y ACCIONES

1. Plan integral de intervención aprobado, indicando objetivos, metas, plazos, indicadores de cumplimiento y presupuesto asignado, indicando el acto administrativo que lo aprueba.
2. Qué Obras específicas que se prevén ejecutar, con detalle de cronograma de ejecución, plazos y financiamiento.
3. Acciones concretas que se han implementado desde el inicio de la intervención, detallando resultados verificables.
4. Razones por las cuales, transcurridos más de sesenta (60) días desde el inicio de la intervención, no se han brindado respuestas sustanciales a los

planteos efectuados por la Dirección Provincial de Puertos, identificando presentaciones concretas y estado de tramitación.

VI. INFRAESTRUCTURA Y CONDICIONES OPERATIVAS

1. En caso de sostener la existencia de graves deficiencias estructurales y operativas, por qué el Puerto de Ushuaia continúa funcionando bajo la órbita de la intervención sin que se hayan adoptado medidas estructurales urgentes que remedien dichas falencias, indicando en su caso cuáles fueron dichas medidas y su grado de avance.
2. Específicamente sobre el Sitio 3 de amarre, por qué se han amarrado y continúan amarrándose buques de gran porte si existía un riesgo real de derrumbe.

VII. RECURSOS ECONÓMICOS Y ADMINISTRACIÓN DE FONDOS

1. Detalle pormenorizado de la ejecución económico-financiera vinculada a la operatoria del Puerto de Ushuaia desde la intervención, incluyendo monto facturado, monto recaudado, gastos reales ejecutados, gastos comprometidos, inversiones realizadas y compras efectuadas, indicando conceptos, fechas, contrapartes, procedimiento aplicado, cuentas de destino y documentación respaldatoria.

VIII. CUMPLIMIENTO NORMATIVO, CERTIFICACIONES Y SEGURIDAD INTERNACIONAL

1. Que planes, certificaciones y habilitaciones que se encuentran actualmente vigentes en el Puerto de Ushuaia, en especial en lo referido al Código PBIP, incluyendo certificaciones y planes vigentes.
2. Si la autoridad marítima ha realizado verificaciones, auditorías o controles desde el inicio de la intervención.

3. Limitaciones operativas, observaciones o no conformidades vigentes y su notificación a los buques.
4. Si el puerto cumple actualmente con las exigencias del Código PBIP, indicando vigencia de planes y desempeño de los Oficiales de Protección.
5. Si la intervención ha afectado la disponibilidad o desempeño de dichos oficiales.
6. En caso de incumplimientos, si se notificó o se prevé notificar a la OMI y Estados de abanderamiento.
7. Si se ha advertido formalmente a los buques sobre incumplimientos o limitaciones operativas.

IX. CONTRATACIONES Y PERSONAL

1. Nómina completa de contrataciones realizadas desde el inicio de la intervención, incluyendo empresas, servicios y personal, indicando objeto, procedimiento, montos, plazos y fundamento jurídico de cada contratación.
2. Qué personal ha sido incorporado y/o contratado en el marco de la intervención, detallando nómina, funciones, perfiles, modalidad de contratación, montos, plazos y procedimiento de selección aplicado, incluyendo criterios, instancias, grado de publicidad y normativa invocada.
3. Cuáles fueron las necesidades de personal identificadas previamente a las contrataciones efectuadas, detallando fundamentos técnicos, operativos y administrativos, informes que las determinaron y la correspondencia con las contrataciones realizadas.

Diputado Paulo Agustín Tita

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto tiene por objeto requerir a la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPyN), dependiente del Ministerio de Economía de la Nación, que brinde explicaciones precisas y documentadas en relación con la intervención del Puerto de Ushuaia, dispuesta mediante la Resolución N° 04/2026, en tanto dicha medida plantea interrogantes de significativa gravedad desde el punto de vista jurídico, institucional, operativo y, especialmente, federal.

El Puerto de Ushuaia no constituye una infraestructura más dentro del sistema portuario argentino. Se trata de un activo estratégico de primer orden, tanto para la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur como para la República Argentina en su conjunto, en su condición de principal puerta de acceso a la Antártida, nodo logístico del turismo internacional y pieza clave en la proyección geopolítica del país en el Atlántico Sur. No es solo un puerto lo que está en juego. Está en juego la integridad misma de nuestro sistema federal.

En consecuencia, cualquier decisión que afecte su administración debe estar sustentada en fundamentos técnicos, jurídicos y fácticos claros, verificables y proporcionados. La ausencia de tales elementos no sólo compromete la legalidad del acto administrativo, sino que también genera un precedente institucional de extrema preocupación.

La medida adoptada por la ANPyN suscita serias dudas en relación con su encuadre normativo y su compatibilidad con el régimen constitucional de distribución de competencias. El Puerto de Ushuaia es de la provincia. Es de los

fueguinos. Y lo es por un título jurídico inobjetable: el Convenio de Transferencia de Puertos Nación-Provincia de 1992, que transfirió a título gratuito el dominio, la administración y la explotación del puerto a Tierra del Fuego.

En este marco, resulta imprescindible diferenciar con claridad las facultades de control y fiscalización que corresponden al Estado Nacional de aquellas vinculadas a la gestión directa. La Nación puede controlar, puede fiscalizar. Pero control no es gobierno. Fiscalización no es administración. La expansión de las primeras hasta abarcar funciones propias de administración constituye un desbordamiento de las competencias federales.

La intervención dispuesta, en los términos en que habría sido ejecutada, presenta rasgos que ameritan un análisis particularmente riguroso por parte de este Congreso. Estamos ante una intervención federal encubierta. La Constitución Nacional es clara: para intervenir una provincia se requiere una ley del Congreso. El camino elegido por el Poder Ejecutivo, en apariencia, prescinde de ese procedimiento constitucional.

A ello se suma el carácter excepcional de toda intervención administrativa, que exige la acreditación de circunstancias objetivas, actuales y debidamente documentadas que la justifiquen. En este sentido, corresponde determinar si existían riesgos concretos para la seguridad portuaria, interrupciones en la operatoria o situaciones de emergencia que tornaran imprescindible la adopción de una medida de tal magnitud.

Cabe destacar que, al momento de la intervención, el Puerto de Ushuaia se encontraba en pleno funcionamiento, en el marco de una temporada de cruceros de magnitud histórica. Esta temporada es histórica, con más de 525 recaladas de cruceros y buques, y un movimiento superior a 30 mil personas entre pasajeros y tripulantes en pocas semanas. No hay ninguna razón objetiva que justifique esta intervención.

Asimismo, existen interrogantes relevantes en torno al modo en que se ejecutó la medida. Sin previo aviso, sin diálogo institucional y sin el más mínimo

respeto por las instituciones provinciales, se habría procedido a la toma de control operativo del puerto y al desplazamiento de las autoridades legítimas.

En igual sentido, corresponde indagar si existieron instancias previas de requerimiento, asistencia técnica o mecanismos de adecuación progresiva, o si se prescindió de tales herramientas en favor de una medida de máxima intensidad institucional.

Por otra parte, la ausencia de información pública clara respecto del plan de intervención, sus objetivos, plazos, metas y resultados concretos, así como sobre las acciones efectivamente implementadas desde su inicio, contribuye a incrementar la incertidumbre en torno a la razonabilidad y finalidad de la medida adoptada.

A su vez, el manejo de los recursos generados por la operatoria del puerto durante el período de intervención constituye un aspecto que requiere especial atención. La transparencia en el manejo de fondos públicos resulta indispensable para garantizar la legalidad y legitimidad de la medida.

Finalmente, la situación planteada no puede ser analizada de manera aislada. Si hoy se lo permitimos con el Puerto de Ushuaia, mañana será con cualquier recurso estratégico de cualquier provincia argentina. El riesgo no reside únicamente en el caso concreto, sino en el precedente institucional que podría derivarse de su validación.

En este marco, el Congreso de la Nación no puede permanecer ajeno. El ejercicio de las facultades de control constituye una herramienta esencial para preservar el equilibrio del sistema federal y garantizar que el accionar del Poder Ejecutivo se ajuste a los límites establecidos por la Constitución Nacional.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto.

Diputado Paulo Agustín Tita