



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional

Resolución

Número:

Referencia: EX-2025-90379224- -APN-ANPYN#MEC

VISTO el Expediente N° EX-2025-90379224- -APN-ANPYN#MEC, la Ley de Actividades Portuarias N° 24.093 del 3 de junio de 1992, su Decreto Reglamentario N° 769 del 19 de abril de 1993, el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 3 del 3 de enero del 2025, y el Convenio de Transferencia “Nación – Provincia” suscripto entre el Estado Nacional y la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur el 25 de septiembre de 1992; y,

CONSIDERANDO:

Que por las actuaciones citadas en el Visto tramita la denuncia efectuada por el Secretario General de Unión Personal Superior Ferroviario de Tierra del Fuego y otros actores y entidades que se nuclean en la actividad portuaria local, quienes manifiestan su profunda preocupación y rechazo frente a la sanción de la Ley Provincial N° 1596 sancionada el 1° de julio de 2025 y promulgada bajo el Decreto Provincial N° 1849 del 22 de julio del mismo año, denominada de “Sostenibilidad y Fortalecimiento de la Obra Social del Estado Fueguino (OSEF)”, cuya aplicación, de acuerdo a sus dichos, comprometería la operatividad, autonomía financiera y sustento institucional de la Dirección Provincial de Puertos de la citada provincia.

Que ello obedecería a que el artículo 12 de la mencionada ley prevé la creación excepcional de un Fondo Específico para el Pago de Deuda de la Obra Social del Estado Fueguino (OSEF), especificando que la fuente de financiamiento resultaría ser el superávit financiero producido por el Puerto de Ushuaia, correspondiente a los ejercicios de los años 2024 y 2025, administrado por la Dirección Provincial de Puertos; situación que pondría en riesgo el normal funcionamiento de esa institución, su capacidad de inversión y el cumplimiento de sus obligaciones contractuales y compromisos asumidos, desfinanciando un ente que históricamente ha sido autosustentable y cumple con un rol estratégico en la economía provincial.

Que en razón de dicha denuncia se dio intervención a la Gerencia de Ingeniería Portuaria y Vías Navegables, dependiente de la Gerencia de Coordinación Técnica de esta AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (v. IF-2025-97326596-APN-GIPYVN#ANPYN), quién manifestó que la Administración General de Puertos S.A.U. (A.G.P. SAU), actualmente en liquidación, ha mantenido durante los últimos años una estrecha relación con la Dirección Provincial de Puertos, colaborando y participando en una serie de obras y

proyectos necesarios para adecuar el Puerto de Ushuaia a los requerimientos surgidos del fuerte y sostenido crecimiento de la industria de cruceros en la región, además de brindar respuesta a las otras operaciones portuarias que, en simultáneo, se desarrollan en los muelles.

Que, asimismo, mencionó que en el marco de dicha colaboración institucional se realizaron una serie de convenios para la concreción de iniciativas y proyectos de gran relevancia para la infraestructura portuaria y el desarrollo estratégico del Puerto de Ushuaia como también de la Provincia, brindando asistencia técnica especializada a dicha administración portuaria a fin de fortalecer sus capacidades.

Que destacó que la continuidad operativa del Puerto depende de la ejecución de trabajos de mantenimiento, reparación y de mejoras a introducir en su infraestructura, algunas de ellas con cierta premura, de modo de brindar seguridad operativa, poder habilitar espacios actualmente no disponibles para las tareas y actividades portuarias, y permitir la concreción de obras nuevas que brinden un adecuado servicio a los buques, tripulaciones, pasajeros y carga, vista la importancia que tiene el Puerto de Ushuaia como terminal portuaria multipropósito y como vía de acceso a la Antártida.

Que, en ese sentido, el área técnica señaló que la indisponibilidad de los fondos provenientes del producido de su operación tornaría palmariamente imposible que la Dirección Provincial de Puertos pueda concretar las obras mencionadas precedentemente y que resultan de vital importancia para la operación segura del muelle comercial; más aún, teniendo presente que en el Puerto de Ushuaia coexisten actividades comerciales de carga y de pasajeros y que, en los distintos proyectos presentados, se procura asegurar la continuidad de ambas operaciones sin interrupciones.

Que a ello se suma el hecho de que el 25 de septiembre de 1992 el entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos y el Secretario de Transporte —en su carácter de interventor liquidador de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado—, por una parte, y el Gobernador de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, por la otra, celebraron un convenio de transferencia de puertos Nación-Provincia (en adelante, el “Convenio”), ratificado por el Poder Ejecutivo provincial mediante el Decreto N° 1931/92, cuyo objeto fue la transferencia, a título gratuito, del dominio, administración y explotación del Puerto de Ushuaia a la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Que, en lo que resulta pertinente al caso bajo análisis, la cláusula séptima del referido Convenio estableció como obligación que los ingresos del puerto sean contabilizados de manera independiente de las rentas generales provinciales y aplicados exclusivamente a cubrir gastos de administración, operación, capacitación e inversiones vinculadas a la actividad portuaria, orientadas a asegurar una mayor eficiencia, optimizar costos y tarifas y beneficiar al comercio interior y exterior.

Que, en virtud de lo expuesto, mediante la Nota N° NO-2025-98807517-APN-ANPYN#MEC del 5 de septiembre de 2025, se puso en conocimiento de la denuncia efectuada a las autoridades de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y a la Dirección Provincial de Puertos, intimándolas, asimismo, para que en el plazo improrrogable de CINCO (5) días contados desde su recepción, efectuaran el pertinente descargo y/o adoptasen las medidas necesarias a fin de dar cabal cumplimiento a la cláusula séptima del Convenio anteriormente mencionado, bajo apercibimiento de adoptar las medidas pertinentes frente a tal incumplimiento y/o aplicar las sanciones de suspensión de la habilitación por tiempo determinado, caducidad de la habilitación y/o intervenir la administración del puerto sancionado, en atención al interés público comprometido (*cf.* Incisos a) y b) del artículo 23 del Decreto N.º 769/93, reglamentario de la Ley N° 24.093).

Que dicho requerimiento fue notificado a las autoridades locales el 5 de septiembre de 2025, conforme así se desprende las constancias que obran en el orden 22 de las presentes actuaciones (v. IF-2025-100141239-APN-ANPYN#MEC).

Que con fecha 11 de septiembre de 2025 el Señor Gobernador de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur presentó su descargo, adhiriendo a los términos de la Nota DPP N° 0197/2025, suscripta por el Presidente de la Dirección Provincial de Puertos, Señor Roberto Marcial Murcia, cuya copia obra agregada en el orden 23 de estas actuaciones (v. IF-2025-103115804-APN-ANPYN#MEC).

Que en la nota mencionada precedentemente la Dirección Provincial de Puertos puso de resalto que, mediante distintos informes realizados por los titulares de las áreas técnicas de esa entidad, se habría informado y acreditado de manera concluyente ante el Poder Ejecutivo Provincial, que la ejecución del artículo 12 de la Ley Provincial N.º 1596 comprometería de manera directa los recursos económicos de dicha entidad portuaria, afectando tanto su giro normal de funcionamiento como así también sus obras y servicios comprometidos y ya afectados conforme al sistema contable y presupuestario.

Que agregó que la normativa recientemente sancionada por la legislatura provincial atenta contra la finalidad del ente portuario e infringe el plexo normativo que rige para tal actividad a nivel local (Ley Provincial N.º 69 y sus legítimos antecedentes, tales como los convenios de Transferencias de Puertos Nación – Provincias), afectando su debida gestión económica y financiera, régimen de contrataciones convenidas y/o programadas, e incluso contra los intereses de su capital humano.

Que finalmente remarcó que la nueva disposición legal obstaculizaría el giro normal de la operatoria y funcionamiento portuario, generando un considerable desequilibrio económico y financiero a la institución, lo que ocasionaría un grave problema para cumplir los compromisos asumidos.

Que, asimismo, se acompañó un informe contable y presupuestario del cual surge que el Gobierno Provincial y la Dirección Provincial de Puertos suscribieron el Convenio de Colaboración N° 26.174, mediante el cual se brindó asistencia al Ministerio de Economía de la Provincia, con el objeto de otorgar una asistencia financiera por la suma de PESOS CUATRO MIL MILLONES (\$ 4.000.000.000) a la citada jurisdicción, destinada a solventar un plan de obras en diversas áreas de su competencia, la cual fue financiada con el superávit correspondiente al ejercicio 2024 de la Dirección Provincial.

Que, a su vez, se acompañó una Adenda al Convenio de Colaboración y Asistencia Financiera suscripto entre el Ministerio de Salud de la Provincia y la Dirección Provincial de Puertos el día 7 de noviembre de 2024.

Que, a la vista del descargo presentado, esta AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN dispuso la realización de una inspección en el Puerto de Ushuaia, constituyendo a tal efecto una Comisión de Inspección, circunstancia que fue notificada a la Dirección Provincial de Puertos y al Poder Ejecutivo Provincial el 29 de septiembre de 2025 (cf. NO-2025-108187933-APN-ANPYN#MEC e IF-2025-116497853-APN-ANPYN#MEC, agregados en los órdenes 40 y 41).

Que el objeto de la inspección fue constatar los extremos denunciados y todo otro aspecto vinculado al cumplimiento de la normativa nacional aplicable en materia portuaria, cuya fiscalización corresponde a esta AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN, por resultar la única Autoridad Portuaria Nacional y en virtud de las competencias que legalmente le han sido asignadas.

Que, como resultado de dicha inspección, llevada a cabo los días 30 de septiembre y 1º de octubre de 2025, la

Comisión de Inspección produjo el Informe técnico identificado bajo el número de IF-2025-136458679-APN-GCT#ANPYN (v. orden 44).

Que en dicho informe la Comisión de Inspección advirtió un deterioro significativo en sectores estructurales del muelle comercial, particularmente en el Sitio 3, que mostró, en general, evidentes signos de desgaste en las defensas del muelle, deformaciones en los elementos de amarre, fallas en pavimentos y pérdidas de material que inciden en la capacidad de atraque y en la seguridad de maniobra.

Que, asimismo, se constató la obsolescencia y discontinuidad de los sistemas de protección contra incendios, carencias en señalización y alumbrado, un deficiente control de ingresos y egresos de tránsito pesado, deficiencias en el drenaje pluvial y una insuficiente programación de mantenimiento preventivo.

Que, desde una perspectiva ambiental y de seguridad portuaria, la inspección verificó deficiencias en la gestión de residuos, en la señalización de zonas de riesgo y en el cumplimiento de protocolos vinculados a la prevención de incidentes operativos, en contravención a las normas de seguridad de la navegación, seguridad portuaria y protección ambiental.

Que, en lo referente al relevamiento de las condiciones de tecnología, comunicaciones, sistemas y seguridad de la información, se pudo constatar una falta de observancia de los mínimos estándares nacionales e internacionales de desarrollo, tecnología y seguridad, disponibilidad, integridad y confidencialidad de la información por parte del puerto inspeccionado.

Que, finalmente, señaló que los aspectos técnicos relevados (deterioro estructural, fallas de mantenimiento, desinversión, uso impropio de recursos y deficiencias de seguridad) configuraban un escenario de incumplimiento grave y persistente de las condiciones que sustentan la habilitación del puerto, lo que encuadrada dentro de las causales sancionatorias tipificadas en los incisos I), VI) y VIII) del Artículo 23 del Decreto N.º 769/93, reglamentario de la Ley N.º 24.093.

Que, en función de lo expuesto, por la nota N.º NO-2025-113643247-APN-GCT#ANPYN de fecha 13 de octubre de 2025, notificada en la misma fecha (v. IF-2025-136478080-APN-GCT#ANPYN), se dio traslado del citado informe por el término de cinco (5) días a las autoridades de dicha Provincia y de la administración portuaria, para que produzca el descargo respectivo sobre las faltas imputadas y ofrezca las pruebas que estime corresponder, de acuerdo al procedimiento establecido en el artículo 23 *in fine* del Decreto N.º 769/93.

Que el 3 de noviembre de 2025 la Dirección Provincial de Puertos remitió su descargo y documentación complementaria, adjuntando al mismo tiempo los informes realizados por los responsables de las distintas áreas administrativas y operativas de esa Dirección, a los efectos de responder las observaciones realizadas en el Informe de Inspección.

Que, asimismo, acompañó documentación respaldatoria y algunas actuaciones sustanciadas desde dicha entidad, en las que tramitaron convenios marco y específicos que la misma suscribiera con la entonces Administración General de Puertos Sociedad del Estado y con el ex Ministerio de Transporte, destinados a la implementación y financiación de obras de infraestructura para el Puerto de Ushuaia, la adquisición de elementos como defensas y asesoramiento técnico, entre otros, relacionados con los fines y competencias portuarias (v. orden 52 a 54).

Que luego de remitirse a las conclusiones de los informes elaborados por las distintas áreas técnicas a su cargo, la Dirección Provincial sostuvo, en prieta síntesis, que las conclusiones a las que arribó la Comisión de Inspección no reflejaban de manera acabada la situación real de la entidad; la cual, conforme sus dichos, se encontraría en

proceso continuo de ejecución de obras de infraestructura -entre ellas, la ampliación del Muelle Comercial Puerto Ushuaia- así como de modernización operativa y administrativa.

Que finalmente, en fecha 19 de noviembre de 2025, fuera del plazo conferido, la Dirección Portuaria Provincial remitió la Nota N° N-DPP-1004-2025, ampliando el descargo oportunamente presentado y acompañando documentación en tal sentido (ver órdenes 55/57).

Que el descargo presentado por la Dirección Portuaria Provincial y toda la documental acompañada fue analizada técnicamente -desde los aspectos contable financiero, de infraestructura general actual del Puerto de Ushuaia y sus proyecciones futuras, de seguridad operativa y portuaria y de tecnología, comunicaciones y seguridad de la información- por las Gerencias de esta Agencia con competencia específica en dichas materias, cuyos informes técnicos lucen en los órdenes 58 a 61 de las presentes actuaciones.

Que de los informes técnicos mencionados surge que, en la documentación relativa al estado de la infraestructura portuaria del Puerto de Ushuaia acompañada al descargo de la Dirección Portuaria Provincial, se reconocen las diversas problemáticas de infraestructura que presenta dicho puerto y se deja constancia que las mismas debían ser abordadas por la Dirección Portuaria Provincial, con la asistencia técnica de la entonces Administración General de Puertos Sociedad del Estado (ex AGP S.E.), de conformidad a los convenios de colaboración técnica celebrados.

Que, no obstante, ello, se destacó que algunos de esos convenios fueron ejecutados satisfactoriamente, mientras que otros quedaron inconclusos o no llegaron a concretarse, y que, según lo indicado por la Dirección Portuaria Provincial en la documentación acompañada, distintos inconvenientes de carácter coyuntural impidieron avanzar con la ejecución de determinadas obras.

Que asimismo se destacó el bajo nivel de ejecución de obras de infraestructura portuaria (1.3% del total de gastos devengados), lo que contrasta con las necesidades urgentes de inversión identificadas en los planes institucionales de la Dirección Provincial en cuestión y en los relevamientos técnicos realizados por esta Agencia.

Que, a su vez, el informe contable-administrativo acompañado por la Dirección referida atiende parcialmente las observaciones formuladas por esta Agencia en su Informe de Inspección, y no acredita documentalmente la corrección de las inconsistencias detectadas, en tanto las respuestas brindadas resultan, en su mayoría, de carácter meramente explicativo o descriptivo, sin acompañar documentación verificable que permita concluir la regularización efectiva de los aspectos observados oportunamente.

Que, asimismo, del análisis integral efectuado a toda la documental contable-administrativa aportada por dicha Dirección Provincial, se verificó que la estructura del gasto devengado al 30 de septiembre de 2025, presenta una alta concentración en gastos de personal (55%) y en activos financieros orientados a préstamos (30%), lo que configura un perfil de ejecución que se aparta parcialmente de las funciones operativas propias del ente provincial, destacándose que en el descargo presentado no se efectuó mención ni se aportó documentación complementaria respecto de esta observación, particularmente en lo referido al bajo nivel de ejecución de obras de infraestructura portuaria (1,3% del total devengado), el cual contrasta con las necesidades de inversión identificadas en los planes institucionales y en los relevamientos técnicos realizados por esta Agencia.

Que, en definitiva, se verificó la existencia de un desbalance entre préstamos otorgados y baja inversión en infraestructura, lo que podría comprometer la disponibilidad futura de recursos para atender las obras necesarias, afectando la capacidad operativa y la sostenibilidad del puerto.

Que respecto de las observaciones realizadas desde el punto de vista de seguridad operativa, la respuesta brindada por la autoridad portuaria mencionada reflejó una intención de coordinación interdepartamental adecuada para la realización de las distintas operaciones que se llevan a cabo en el Puerto de Ushuaia, pero esta intención no se encuentra respaldada por la existencia de un protocolo formal que regule la operación simultánea de actividades de carga con el embarque y desembarque de pasajeros de cruceros, ni por la implementación física de medidas de control y delimitación en el muelle que permitan diferenciar zonas de tránsito de pasajeros y áreas operativas de carga o abastecimiento.

Que, por otra parte, los informes acompañados al descargo no hacen más que reconocer la obsolescencia y discontinuidad de los sistemas de protección contra incendios y del sistema de alarmas, incendio y hombre al agua, así como falta de personal de vigilancia suficiente para las distintas operatorias de seguridad en todas las actividades realizadas en el puerto o falta de control adecuado por parte del personal de vigilancia existente, carencias en señalización y alumbrado, entre otras falencias.

Que en lo que respecta a las observaciones realizadas en materia de tecnología, sistemas y ciberseguridad, las explicaciones brindadas por el ente provincial revelan, en muchos casos, que no se han modificado las situaciones verificadas en la Inspección, o bien que las respuestas resultan insuficientes para refutar las observaciones oportunamente realizadas.

Que en esta materia puntual se pudo concluir que se mantenían las situaciones previamente observadas, a saber: a) Que la Dirección Portuaria Provincial carece de personal idóneo suficiente en la materia y no da observancia a los mínimos estándares de desarrollo, tecnología y seguridad de la información, no sólo internacionales sino también los previstos en reglamentaciones nacionales, como las directivas emanadas de la Ley Nacional de Protección de Datos Personales N.º 25.326; b) También se constató una falta de documentación respaldatoria de los sistemas con los que opera la Dirección: SIGEP (sistema de gestión de facturación y cobro), Gen Financiero (sistema integral presupuestario) y Gen Expedientes (comunicación interestatal a nivel provincial); c) Asimismo, se verificó la inexistencia de auditorías que permitan determinar la seguridad informática, el centro de datos y los pilares de seguridad de la información de los sistemas existentes en la Dirección inspeccionada, siendo que el nivel de riesgo de indisponibilidad, falta de integridad y/o falta de confidencialidad es alto.

Que, en resumen, de las manifestaciones efectuadas en el descargo presentado por la Dirección Portuaria Provincial de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y de sus informes adjuntos, no se advirtió elemento objetivo alguno que permita desvirtuar las observaciones y hallazgos detectados en el proceso de inspección oportunamente realizado a dicha Dirección y al Puerto de Ushuaia los días 30 de septiembre y 1º de octubre del 2025, mencionados en el “Informe de Inspección” producido al efecto por la Comisión de Inspección interveniente.

Que dicho esto corresponde destacar que por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 3 del 3 de enero del 2025, se creó esta AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPyN) como ente autárquico, con personería jurídica propia y capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado, suprimiéndose en el mismo acto la ex SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES dependiente de la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA.

Que por el artículo 2º del referido decreto se estableció la disolución y posterior liquidación de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD ANÓNIMA UNIPERSONAL (AGP S.A.U.), continuando vigente su intervención a esos efectos.

Que, a su vez, dicho decreto dispuso que la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPYN) será la continuadora jurídica y mantendrá las responsabilidades, competencias y funciones asignadas a la entonces SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES y a la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD ANÓNIMA UNIPERSONAL (AGP S.A.U.).

Que, asimismo, dispuso que la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPYN) es la única Autoridad Portuaria Nacional y Autoridad de Aplicación de las leyes vigentes y aplicables en las materias de su competencia, conjuntamente con sus reglamentaciones.

Que la Ley de Actividades Portuarias N° 24.093 señala que se rigen por sus disposiciones todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio de la República, y que requieren habilitación del Estado nacional todos los puertos comerciales o industriales que involucre al comercio internacional o interprovincial.

Que el Artículo 20 de la citada norma establece que el responsable de cada puerto, cualquiera sea su titular y clasificación de éste, tendrá a su cargo el mantenimiento y mejora de las obras y servicios esenciales, y que la referida responsabilidad deberá ejercerse en un todo de acuerdo con las normas vigentes emitidas en función del poder de policía que ejerce el Estado nacional en estas materias.

Que el Artículo 21 de la ley mencionada dispone que todos los puertos comprendidos en dicha norma están sujetos a los controles de las autoridades nacionales competentes conforme con las leyes respectivas, incluyendo, pero no limitándose, a los aspectos relacionados a la legislación laboral, de negociación colectiva y las normas referentes a la navegación y el transporte por agua, y sin perjuicio de las competencias constitucionales locales.

Que el Artículo 22 de dicha ley establece que su Autoridad de Aplicación será esta AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPYN), ente autárquico que reviste el carácter de AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL.

Que, asimismo, la ley establece que son las funciones y atribuciones de esta AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN, entre otras, y sin perjuicio de las competencias de las autoridades locales, las de (i) controlar, dentro del ámbito de la actividad portuaria, el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en la materia; (ii) controlar que los titulares de las habilitaciones portuarias otorgadas, den cumplimiento a los proyectos constructivos y operativos que justificaron su solicitud de habilitación, pudiendo a tal efecto suspender las habilitaciones portuarias hasta que sean restablecidas las condiciones exigidas o cancelarla definitivamente, cuando circunstancias objetivas y debidamente probadas acrediten la imposibilidad de su restablecimiento; (iii) promover y hacer efectiva la modernización, eficacia y economicidad de cada uno de los puertos del Estado Nacional; (iv) controlar, en el ámbito portuario, el cumplimiento de cualquier ley o reglamentación cuya aplicación competa a una autoridad nacional; (v) ejercer la responsabilidad primaria en materia ambiental y establecer los procedimientos de evaluación y emisión de las declaraciones de aptitud correspondientes a las obras y actividades en los puertos y vías navegables; y, (vi) aplicar las sanciones que correspondan por la comisión de las infracciones previstas en el Artículo 23, inciso a) de la Ley N° 24.093.

Que el Artículo 23 de la citada norma dispone que la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL podrá aplicar sanciones correctivas a las administraciones portuarias, fiscalizando el cumplimiento de las condiciones técnicas y operativas portuarias.

Que, en dicha inteligencia, el Artículo 23 del Decreto reglamentario N° 769 del 19 de abril de 1993 faculta a la

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL a imponer las sanciones de suspensión de la habilitación por tiempo determinado o caducidad de la misma (cfr. inc. a y b), estableciendo a su vez que, en ambos casos, la Autoridad Portuaria Nacional podrá intervenir la administración del puerto sancionado cuando se halle comprometido el interés público.

Que, concomitantemente, por el “Convenio de Transferencia de Puertos Nación - Provincia”, suscripto el 25 de septiembre de 1992 entre el entonces MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, el entonces Interventor liquidador de la ex ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO y la PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR, se estableció que “... *en virtud de la solicitud formulada por LA PROVINCIA [DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR], se transfiere ... a título gratuito el dominio, administración y explotación del puerto de Ushuaia, sujeto al cumplimiento de los recaudos que a continuación se acuerdan ...*”, entre los que se encuentran que “*Los ingresos del puerto serán contabilizados independientemente de rentas generales provinciales y serán aplicados exclusivamente para cubrir gastos de administración, operación, capacitación o inversiones relacionadas con la actividad portuaria que tiendan a asegurar una mayor eficiencia optimizando los costos y tarifas en beneficio del comercio interior y exterior*”.

Que a los efectos de lo normado en el Artículo 4° y 9° de la Ley N° 24.093, al momento de suscribirse el Convenio de Transferencia del Puerto de Ushuaia entre el ESTADO NACIONAL y la PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR, se establecieron pautas y condiciones que el cessionario debería cumplir en orden a la cesión del dominio portuario provincial.

Que, en dicho orden, las finalidades y principios que se tuvieron en cuenta al suscribirse el respectivo Convenio de Transferencia tampoco pueden soslayarse y deben enlazarse con las resultantes de la Ley N° 24.093, puesto que la transferencia oportunamente realizada se efectuó en el marco de la precitada norma.

Que, por su parte, la sanción de la Ley Provincial N° 1596 contradice y desnaturaliza las previsiones normativas imperantes en la normativa nacional y en lo dispuesto en el Convenio Específico de Transferencia del Puerto de Ushuaia de la órbita del Estado Nacional a la Provincia realizada en el marco de lo oportunamente ordenado por el Artículo 11 de la Ley N° 24.093.

Que, por otra parte, el Convenio N° 26.714 de asistencia al Ministerio de Economía provincial, importó la transferencia de cuantiosos fondos pertenecientes al ante provincial y que correspondían a su superávit financiero 2024, en clara contradicción a lo acordado en la cláusula 7° del Convenio Específico de Transferencia antes referido.

Que, asimismo, del informe de inspección realizado en el Puerto de Ushuaia surge la existencia de graves incumplimientos en las obligaciones técnicas, operativas y administrativas por parte de la Dirección Provincial de Puertos, entre ellos el deterioro estructural del muelle comercial, deficiencias en las condiciones de seguridad y mantenimiento, y el incumplimiento de la provisión de un Servicio de Control de Contaminación Ambiental adecuado; además de la afectación de fondos portuarios a fines ajenos a la actividad específica portuaria.

Que tales hechos encuadran en las faltas previstas en los incisos I, VI y VIII del Artículo 23 del Decreto N° 769 del 19 de abril de 1993, referidas al incumplimiento de las condiciones técnicas y operativas, al incumplimiento o violación de las normas de Seguridad de la Navegación, Seguridad Portuaria, Sanidad y Protección del Ambiente, de Higiene y Seguridad Laboral.

Que en este punto es importante destacar que el puerto de Ushuaia resulta de suma importancia como puerta de

entrada y salida para el turismo de cruceros antárticos, además de ser un nodo logístico clave para la región y un punto estratégico en la soberanía territorial argentina.

Que su infraestructura multipropósito le permite recibir cruceros de pasajeros, embarcaciones de carga, pesca y buques científicos durante todo el año.

Que su relevancia económica y social se basa en su función para el comercio local, el desarrollo de actividades pesqueras y la conectividad para el suministro de bienes y personas a la provincia de Tierra del Fuego, a través de la importación y exportación de las mercancías necesarias para la región, funcionando como un eslabón fundamental para la conexión entre el continente y la aludida provincia.

Que su ubicación en el Atlántico Sur, al sur del continente, y su cercanía con la Antártida lo convierten en un punto clave para el abastecimiento antártico y la operación de campañas científicas, así como en un puerto de importancia estratégica para la República Argentina, especialmente en la custodia de sus aguas y territorios australes.

Que en resumidas cuentas el Puerto de Ushuaia resulta fundamental no solo por su importancia estratégica y geopolítica, sino también por su papel en la logística, el comercio regional y el turismo, por lo que resulta imperioso adoptar medidas urgentes que permitan recomponer -de manera rápida y expedita- su situación actual.

Que en atención a la gravedad de las infracciones constatadas resulta procedente disponer la suspensión temporal de la habilitación del Puerto de Ushuaia por el término de DOCE (12) meses, prorrogables por acto fundado, de conformidad con lo dispuesto en el inciso a) del artículo 23 del Decreto N.º 769/1993, con el objeto de posibilitar su reorganización.

Que, asimismo, el citado decreto reglamentario prevé que la autoridad portuaria podrá disponer –adicionalmente a la suspensión o caducidad de la habilitación- la intervención de la administración del puerto sancionado cuando se encuentre en juego el interés público comprometido.

Que la doctrina define al interés público como la pluralidad de intereses sociales que el Estado asume como propios, asignando recursos y poderes públicos para realizarlos y defenderlo, diferenciándolos así del interés particular.

Que el interés público comprometido en el caso se vincula a la regulación, control y gestión integral de las operaciones, infraestructuras y servicios del Puerto de Ushuaia, a los fines de asegurar su eficiencia, seguridad y sostenibilidad, abarcando desde el tráfico marítimo y la seguridad ambiental hasta la logística y el desarrollo de la infraestructura.

Que, en atención al interés público comprometido en el caso, existen sobrados fundamentos para disponer la inmediata intervención administrativa en materia de infraestructura portuaria del Puerto de Ushuaia por el término de DOCE (12) meses, prorrogables por acto fundado, a fin de regularizar y normalizar las condiciones de seguridad operativas en dicho Puerto y resolver el déficit de infraestructura detectado.

Que la intervención administrativa alcanza la infraestructura portuaria de explotación, maquinaria, equipamientos e instalaciones y todo aquello relativo a la operación portuaria que se encuentre dentro de la delimitación jurisdiccional terrestre, espejos de agua y espacios acuáticos lindantes de la jurisdicción portuaria que se encuentran definidos en la planimetría que como Anexo I (IF-2026-07199242-APN-GCT#ANPYN) forma parte integrante de la presente medida.

Que no escapa al conocimiento de esta autoridad de aplicación las consecuencias que la ejecución inmediata de la suspensión propiciada podría acarrear para la operatividad del Puerto de Ushuaia, fundamentalmente teniendo en consideración el carácter estratégico nacional que ostenta dicho puerto para el desarrollo antártico, siendo un punto clave para el abastecimiento de la región, como así también que se encuentra en curso la temporada de Cruceros 2025-2026.

Que, por tal motivo, si bien la medida propiciada resulta jurídicamente procedente y se encuentra plenamente justificada en atención a las consideraciones vertidas a lo largo de la presente resolución, esta autoridad de aplicación considera pertinente diferir la ejecución de la suspensión dispuesta a fin de no comprometer la operatoria portuaria habitual, en tanto el principio de razonabilidad, aplicable también al derecho administrativo, impone la adopción de medidas que resulten graduadas según las circunstancias particulares del caso.

Que no obstante el diferimiento de la ejecución de la suspensión de la habilitación dispuesta, la tutela del interés público y la seguridad de las operaciones portuarias se encuentran debidamente garantizadas mediante la intervención administrativa aquí ordenada, en tanto dicha medida permitirá asegurar el control directo de la gestión, adoptar de manera inmediata las acciones correctivas necesarias y garantizar el cumplimiento efectivo de las condiciones técnicas, operativas, ambientales y de seguridad exigidas por la normativa vigente, sin afectar la continuidad de las operaciones portuarias.

Que la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPYN) se encuentra actualmente en la etapa final de aprobación de los distintos niveles de su estructura organizativa, restando igualmente actividades pendientes de realización a dichos fines y, concomitantemente, se halla en plena integración de ésta, conformando sus dependencias y distribución de funciones, razón por la cual, se evidencia no hallarse enteramente operativa, precisando actualmente de la colaboración técnica específica de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD ANÓNIMA UNIPERSONAL (AGP S.A.U.).

Que, asimismo, la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPYN) no sólo resulta ser la continuadora jurídica de la ex SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES y de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD ANÓNIMA UNIPERSONAL (AGP S.A.U.), sino que le han asignado nuevas competencias que implican una mayor carga administrativa y responsabilidades, tales como la habilitación de puertos, responsabilidad primaria en materia ambiental, revestir el carácter de concedente del Contrato de Concesión para el mantenimiento, señalización, balizamiento y control hidrológico de la Vía Navegable Troncal –declarado servicio público por el Decreto N° 699 del 5 de agosto del 2024-, y para las terminales portuarias de Puerto Nuevo – Buenos Aires, entre otras.

Que, sin perjuicio de lo expuesto, la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD ANÓNIMA UNIPERSONAL (AGP S.A.U.) cuenta con todos los antecedentes, recursos y pericia técnica especializada relacionados a la administración y operatividad portuaria.

Que, en este contexto, procede facultar a la GERENCIA DE COORDINACIÓN TECNICA de esta Agencia para que requiera a la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD ANÓNIMA UNIPERSONAL (AGP S.A.U.) toda la colaboración técnica específica y necesaria para el cumplimiento de las gestiones inherentes a la intervención que se pretende disponer a través de la presente Resolución, así como su asistencia y cooperación para la obtención de los bienes y demás recursos indispensables a tales fines, incluyendo todo lo relativo a la administración de los fondos cuya gestión se encuentra vinculada a la operación y explotación del Puerto de Ushuaia.

Que, asimismo, corresponde designar con cargo de mayor jerarquía, al personal enumerado en el Anexo II de la presente medida, que – al efecto – hará uso de la licencia convencional prevista específicamente para estas designaciones, facultando a la GERENCIA DE COORDINACIÓN LEGAL Y ADMINISTRATIVA para disponer la designación de todo el personal adicional que resulte necesario.

Que la medida ordenada no implica transferencia de personal ni cambios en las relaciones de empleo vigentes, sino la momentánea puesta a disposición del personal idóneo que permita garantizar la prestación de los servicios portuarios

Que, asimismo, de conformidad con lo expuesto en los considerandos precedentes, se entiende pertinente facultar a la GERENCIA DE COORDINACIÓN TECNICA de esta Agencia para que solicite la colaboración e intervención de la AGENCIA DE RECAUDACIÓN Y CONTROL ADUANERO y de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA para que, en el marco de las atribuciones que les son propias, tengan a bien adoptar las medidas que resulten necesarias para hacer cumplir la que se propone adoptar a través de la presente.

Que, además, a los efectos de contribuir a una gestión eficiente y frente a la eventualidad de que la intervención administrativa que se dispone adoptar por la presente medida no pueda ser ejecutada correctamente, se considera menester también facultar a la mencionada GERENCIA DE COORDINACIÓN TECNICA para que haga efectiva la suspensión de la habilitación del Puerto de Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, por el término de DOCE (12) meses, prorrogables por acto fundado, conforme a lo dispuesto por el inciso a) del artículo 23 del Decreto Reglamentario N° 769 del 19 de abril de 1993.

Que vencido el plazo de DOCE (12) meses dispuesto, prorrogables por acto fundado, y previa constatación de regularización de la situación actual, se evaluará si corresponde levantar o mantener las sanciones aquí dispuestas.

Que ha tomado la intervención de su respectiva competencia la GERENCIA DE COORDINACIÓN TÉCNICA.

Que el Servicio Jurídico permanente ha tomado intervención de su competencia.

Que la presente medida se dicta en el ejercicio de las competencias propias que surgen del Artículo 22 de la Ley N° 24.093 del 3 de junio de 1992, el Artículo 23 del Decreto N° 769 del 19 de abril de 1993 y el Decreto N° 3 de fecha 3 de enero de 2025.

Por ello,

EL DIRECTOR EJECUTIVO
DE LA AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN

RESUELVE:

ARTÍCULO 1.º- Dispóngase la suspensión de la habilitación del Puerto de Ushuaia otorgada por Decreto N°2404/2002, por un término de DOCE (12) meses, prorrogables por acto fundado, en orden a lo dispuesto por el inciso a) del Artículo 23 del Decreto N° 769 del 19 de abril de 1993.

ARTÍCULO 2.º- Dispóngase la intervención administrativa en materia de infraestructura portuaria del Puerto de Ushuaia, por un término de DOCE (12) meses, prorrogables por acto fundado, la que tendrá a su cargo la gestión operativa, técnica y administrativa de dicho puerto, debiendo garantizar la continuidad de los servicios mínimos, la seguridad portuaria y el cumplimiento de las normas vigentes.

La intervención administrativa dispuesta alcanza pura y exclusivamente la infraestructura portuaria de explotación, maquinaria, equipamientos e instalaciones y todo aquello relativo a la operación portuaria que se encuentre dentro de la delimitación jurisdiccional terrestre, espejos de agua y espacios acuáticos lindantes de la jurisdicción portuaria objeto de la presente, que se encuentran definidos en la planimetría que como Anexo I (IF-2026-07199242-APN-GCT#ANPYN) forma parte integrante de la presente medida.

En el desempeño de su gestión, la Unidad Ejecutora de la presente medida deberá dar estricto cumplimiento a las instrucciones que le imparte la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN.

Esta Unidad Ejecutora deberá elevar los informes que darán cuenta de su actuación, en la forma y periodicidad que determine esta Autoridad Portuaria Nacional.

ARTÍCULO 3º.- Suspéndase la ejecución de la sanción dispuesta en el artículo 1º en atención a los fundamentos expuestos en los considerandos de la presente medida, y sin perjuicio de lo que se resuelve en el artículo 8º.

ARTÍCULO 4º.- Establécese a la GERENCIA DE COORDINACIÓN TÉCNICA de la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN como Unidad Ejecutora y asistencial de la intervención dispuesta en los artículos precedentes, la que podrá dictar las normas necesarias para hacer operativas las medidas dispuestas.

ARTÍCULO 5º.- Facúltase a la GERENCIA DE COORDINACIÓN TECNICA de la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN para que por cuenta y orden de la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN requiera a la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD ANÓNIMA UNIPERSONAL (AGP S.A.U.) toda la colaboración técnica específica y necesaria para el cumplimiento de las gestiones inherentes a la intervención dispuesta en el artículo 2º de la presente Resolución, así como su asistencia y cooperación para la obtención de los bienes y demás recursos indispensables a tales fines.

Establécese que dicha colaboración podrá comprender todo lo relativo a la administración de los fondos cuya gestión se encuentra vinculada a la operación y explotación del Puerto de Ushuaia. A tales fines, la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD ANÓNIMA UNIPERSONAL (AGP S.A.U.) pondrá a disposición todos los recursos administrativo-financieros que se encuentren bajo su órbita y que resulten necesarios para el cumplimiento de la tarea encomendada.

ARTICULO 6º.- Desígnase, con cargo de mayor jerarquía, al personal enumerado en el Anexo II (IF-2026-07225453-APN-GCT#ANPYN) de la presente medida, que – al efecto - hará uso de la licencia convencional prevista específicamente para estas designaciones.

La medida ordenada no implica transferencia de personal ni cambios en las relaciones de empleo vigentes, sino la momentánea puesta a disposición del personal idóneo que permita garantizar la prestación de los servicios portuarios.

Asimismo, facúltese a la GERENCIA DE COORDINACIÓN LEGAL Y ADMINISTRATIVA a llevar a cabo todas las medidas conducentes a fin de dotar del personal necesario para dar cumplimiento con lo aquí dispuesto.

ARTÍCULO 7º.- Facúltase a la GERENCIA DE COORDINACIÓN TECNICA de la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN para que solicite la colaboración e intervención de la AGENCIA DE RECAUDACIÓN Y CONTROL ADUANERO y de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA para que, en el marco de las atribuciones que les son propias, adopten las medidas necesarias para el fiel cumplimiento de la presente medida.

ARTÍCULO 8º.- Facúltase a la GERENCIA DE COORDINACIÓN TECNICA para que haga efectiva de manera inmediata la suspensión de la habilitación del Puerto de Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur dispuesta en el artículo 1º, frente a la eventualidad de que la intervención administrativa ordenada por el artículo 2º de la presente medida, no pueda ser ejecutada correctamente.

ARTÍCULO 9º.- Dispóngase que, vencido el plazo de DOCE (12) meses establecido y previa constatación de la regularización de la situación, se evaluará la procedencia de levantar o mantener las medidas aquí dispuestas.

ARTÍCULO 10.- La presente resolución entrará en vigencia al día siguiente de su dictado.

ARTÍCULO 11.- Notifíquese la presente medida a la AGENCIA DE RECAUDACIÓN Y CONTROL ADUANERO y a la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.

ARTÍCULO 12.- Notifíquese a la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, a la Dirección Provincial de Puertos de lo dispuesto por la presente medida y a las prestadoras de servicios públicos de manera que se mantenga la continuidad de estos.

ARTÍCULO 13.- Notifíquese de lo dispuesto a la Caja Previsional de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur a los fines de que informe la forma en la que deberán realizarse los aportes de los trabajadores mencionados en el Anexo II (IF-2026-07225453-APN-GCT#ANPYN) durante la ejecución de la presente medida.

ARTÍCULO 14.- Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial, dése a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.