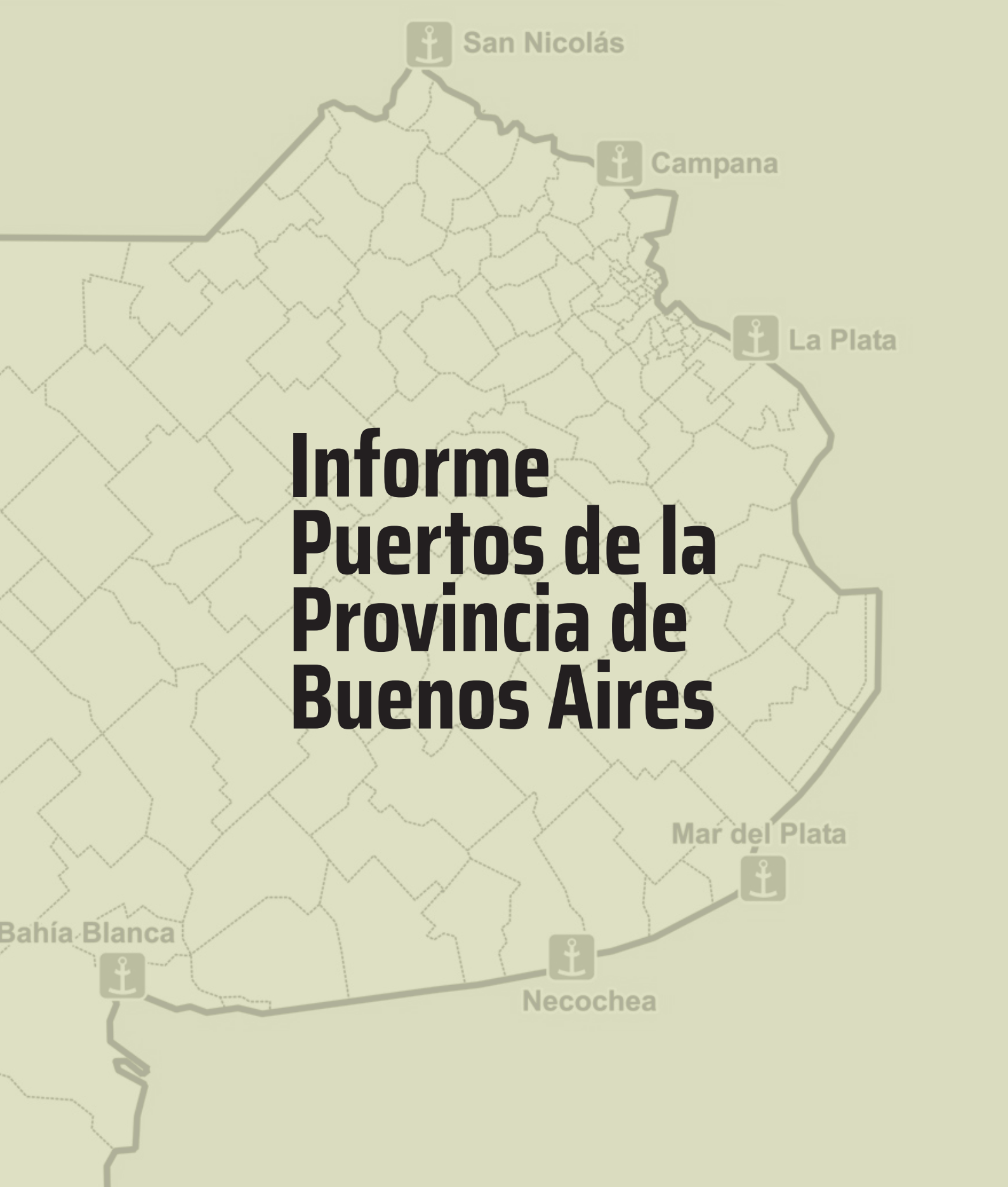




Informe Puertos de la Provincia de Buenos Aires



ILP

INSTITUTO de
LOGÍSTICA y
PUERTOS



1976 **Nunca Más** 2026
IEF INSTITUTO de
ESTUDIOS y
FORMACIÓN

Informe Puertos

De la Provincia de Buenos Aires

Enfoque general.

Los puertos de la Provincia de Buenos Aires, más allá de las diferencias jurídicas que puedan diferenciarlos (creados por ley, creados por decreto, transferidos o no a los municipios, privados deportivos, etc.), comparten territorio y espejo de agua soberana, la de la provincia.

El uso, aprovechamiento especial o servicios prestados dentro de la infraestructura del dominio público portuario, los costos de atracado, carga/descarga, señalización y seguridad, se cobra a través de la tasa portuaria, que es un cargo obligatorio que deben pagar los usuarios (exportadores, importadores, buques).

El valor de dicha tasa es de aproximadamente \$ 1.300 por tonelada de carga.

El año 2025 se caracterizó por un récord de carga producto de la producción agrícola y la liberación de las importaciones. Solo para mostrar algunos ejemplos:

San Nicolas	2.117.090 tn.
San Pedro	591.277 tn.
Dock Sud	5.422.364 tn.
La Plata	2.758.191 tn.
Mar del Plata	276.660 tn.
Quequen	6.418.497 tn.
Bahia Blanca	12.466.011 tn.

A estos valores hay que agregarle petróleo, líquidos, pesca, arena y gases que en el 2025 experimentaron un incremento respecto del año anterior de 48%.

Por otro lado, la Provincia suministra servicios (agua - electricidad - grua - etc) arrendamientos, espejo de agua, ingreso carretero, etc.

En total en el 2025 se calcula que los puertos de la provincia movilizaron alrededor de **45.000.000 de toneladas**, lo que daría un acumulado de tasa portuaria de **\$ 58.500.000.000**.

Por ejemplo, en San Nicolás se cobra u\$s. 2 por tn. la importación de graneles (fertilizante) - en Quequén la importación de graneles es de u\$s 1.70 por Tn mientras que la exportación es de 0,81 por Tn.

Las tasas portuarias las cobran los consorcios de gestión de cada puerto y se aplican a los gastos operativos y a las inversiones que creen necesarias en los respectivos puertos, municipios colindantes, etc.

El Gobierno de la Provincia, en otro momento, recibía un % (de acuerdo al puerto en cuestión) del excedente que se destinaba al **Fondo Portuario** (establecido por ley 11.206) con el objeto de cubrir los costos operativos de la Subsecretaría de Asuntos Portuarios y demás inversiones que considerara oportunas.

En la actualidad dicho Fondo es inexistente.

Algunas medidas plausibles de tomar.

- ***Jerarquizar la Subsecretaría.*** Elevar el rango de la Subsecretaría a Secretaría de Actividades Portuarias, de manera tal de mostrar la importancia que el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires le da a uno de los recursos económicos y geopolíticos más importantes con los que dispone.
- ***Recuperación del Fondo Portuario.*** Esto le daría al Gobierno de la Provincia una caja susceptible de ser utilizada para la modernización de puertos y sus externalidades, gastos de personal, etc.
- ***Cobro del uso del espejo de agua.*** Un recurso soberano como el espacio de agua que cada buque utiliza para la recalada.
- ***Control sobre el dragado.*** La Subsecretaría de Asuntos Portuarios debería contar con un equipo técnico - jurídico, y facultades políticas para diseñar el calendario de dragado y el control batimétrico de los trabajos realizados.
- ***Recorrido periódico de los puertos.*** Con el fin de “blindar” la jurisdicción provincial de los puertos, la Subsecretaría de Asuntos Portuarios, debería realizar recorrida periódica en los puertos y una reunión mensual con los presidentes de los consorcios.
- ***Convenio con Astillero Río Santiago.*** Con el fin de revalorizar el Astillero Río Santiago, cada puerto, o la subsecretaría como autoridad de aplicación, debería firmar un convenio con el Astillero para el control y provisión de infraestructura a los puestos.
- ***Control de carga.*** Colocación en el ingreso de cada puerto de balanzas dinámicas (pesan el vehículo en marcha y no necesitan trabajos de infraestructura complejos) como forma de contar con parámetros más fiables a la hora de medir las utilidades de cada cargador.

- **Composición de los directorios.** Evaluar la composición de los directorios de manera tal de no dejar a los representantes del Gobierno Provincial en minoría ante los empresarios.
- **Puertos Privados.** Relavar todos los puertos privados de la provincia con el fin de cobrarles las tasas correspondientes.
- **Asistencia Técnico – Jurídica.** Aprovechar los equipos técnico – jurídico, con los que cuenta la subsecretaría, para colaborar con los puertos a lidiar con las arbitrariedades de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación a sabiendas que el Gobierno Nacional va a desarrollar todos los instrumentos, apropiados o no, para avanzar, como lo hizo en Ushuaia, con la soberanía portuaria provincial.
- **Relación con los Municipios de influencia.** La rejerarquización de la Subsecretaría lleva consigo la puesta en valor de su relación política de gestión con los municipios involucrados en la actividad de cada puerto, de forma tal que la utilización de la tasa municipal, que abonan los consorcios, sea aplicada a la logística portuaria vial de manera correcta.