

El administrador del puerto de Ushuaia cruzó al gobierno: «Vinieron por la caja y por la posición estratégica»

23/01/2026



La intervención del puerto de Ushuaia por doce meses impulsada por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN) tras una denuncia de la Unión Personal Superior Ferroviario de Tierra del Fuego generó un duro cortocircuito entre el Gobierno nacional y la administración fueguina, a cargo de Gustavo Melella, quien denunció un «avasallamiento a la autonomía provincial».

Desde ANPYN justificaron la medida aduciendo fallas de infraestructura y seguridad, además de «desvío de fondos» que debían utilizarse para obras en la terminal portuaria. Ahora, la gestión provincial acudirá a la Justicia contra lo que consideraron una «avanzada» de Nación.

Entrevistado por **Ámbito**, el presidente de la Dirección Provincial de Puertos, **Roberto Murcia**, niega que el dinero del puerto de Ushuaia se haya utilizado para otros fines. Además, remarca que si hubiera tantas falencias, el puerto no debería seguir funcionando y que, por el contrario, continúa con su operatoria de manera normal.

«Lo que cambio es que, a partir de las 00 horas de la intervención, el cobro del uso del muelle va para Nación y no para la provincia. Vinieron por la caja y por el puerto de Ushuaia, que es estratégico para el Atlántico Sur», disparó.

Periodista: ¿Cómo se originó la intervención del puerto de Ushuaia?

Roberto Murcia: Estábamos en un proceso con la Agencia Nacional de Puertos y Navegación que se había iniciado con unas inspecciones que recibimos nosotros por parte de ellos. Esto empieza con una ley de Financiamiento de la Obra Social del Estado Fueguino (OSEF) aprobada por la Legislatura, que disponía de fondos del puerto para la obra social. Nosotros le informamos al Ejecutivo, al poder legislativo y a la OSEF que no contábamos con dinero excedente, sino que era para obras de infraestructura. De hecho, no se transfirió dinero. A raíz de eso, hubo una denuncia de un empleado de acá que pertenece a un sindicato afín a la ANPYN.

P.: ¿El dinero del puerto se utiliza para obras de infraestructura?

R.M.: Con el dinero que tenemos afectado a las obras de infraestructura hacemos colocaciones financieras; plazos fijos en el banco y le dimos al Ministerio de Salud para obras de infraestructura en los hospitales de Río Grande y Ushuaia y en el Centro de Rehabilitación, que es modelo en la Patagonia. Es dinero que nos están devolviendo. Para mí, es una colocación financiera. Lo devuelven capital más intereses como si el dinero estuviera depositado en el banco. **Ellos tomaron como si**

fuera un arrebato de la provincia, que había tomado fondos del puerto y los había desviado, cuando no es así. Es simplemente un préstamo, que fue avalado por el Tribunal de Cuentas de la provincia, el órgano de contralor. Nosotros no podemos disponer libremente de los fondos públicos.



El puerto de Ushuaia espera más de 500 recaladas en la temporada de verano.

P.: ¿Eso desató la intervención?

R.M.: A partir de ahí, hicieron una inspección. Con los resultados de las inspecciones, siempre blandieron la amenaza de que nos quitaban la habilitación, de que nos iban a intervenir, que había deterioro de obras de infraestructura y del sistema de seguridad. Cuando nosotros hicimos la ampliación del muelle, el equipo técnico fue el de la Administración General de Puertos, hoy ANPYN. Ellos nos ayudaron. ANPYN tiene conocimiento de la infraestructura porque hemos trabajado en conjunto, salvo con este Gobierno.

El puerto de Ushuaia es el puerto más estratégico de la

República Argentina. Tiene movimiento de cruceros a la Antártida, programas antárticos, tenemos cruceros bioceánicos, trabajamos con carga, pesca y buques científicos. Si fuera tan desastroso todo, ¿se creen que vendrían esos buques? ¿Que tendríamos más de 500 recaladas de buques?

P.: ¿Cómo continuó el intercambio con ANPYN?

R.M.: Ahí empezó una serie de respuestas epistolares siempre bajo amenaza de intervención. Nosotros tomamos conocimiento del expediente. Los plazos para responder se vencían hoy a las 00 horas. Nosotros contestamos ayer. Yo me enteré de la intervención a las 00, cuando vinieron acompañados por la Prefectura. No me dejaron entrar a mí, que soy el administrador de los bienes del Estado. **El puerto de Ushuaia es un bien del Estado provincial, no nacional, porque fue transferido en 1992.** No nos dejaron entrar a mí, a la vicegobernadora ni al personal. Les comenté que no tenía ningún tipo de dato administrativo y me dijeron que me lo pasaban por WhatsApp. **Les expliqué que estábamos en plazo de contestar un recurso y me contestaron que ellos tenían el instrumento que los habilitaba a accionar.**

Cuando volví a la oficina, empezaron a llegar los correos. El último correo, con un anexo de la resolución, llegó a las 00:45; 45 minutos después de la intervención. Una desprolijidad total, los procedimientos administrativos dejados de lado totalmente. Hubo un desconocimiento de cómo la provincia maneja sus recursos y de quién audita los recursos de la provincia.

Comunicado oficial del Gobierno de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur sobre la abrupta intervención del Puerto de Ushuaia. [#PuertoDeUshuaia pic.twitter.com/8FL0AAj7qD](https://pic.twitter.com/8FL0AAj7qD)

– Somos ciudadanos del fin del mundo (@findelmundoar) [January 22, 2026](#)

P.: Desde la provincia denunciaron otras motivaciones para la intervención, ¿cuáles son?

R.M.: Si había tantos defectos de infraestructura y seguridad, entiendo que el puerto no debería funcionar. Y sigue funcionando: tenemos cruceros, buques de pesca, de carga. **Lo que cambio es que, a partir de las 00 horas de la intervención, el cobro del uso del muelle va para Nación y no para la provincia.** Es un golpe a las arcas provinciales y a la Dirección Provincial de Puertos. **Vinieron por la caja y por el puerto de Ushuaia, que es estratégico para el Atlántico Sur.** A nivel mundial, porque mueve el 97% del turismo antártico. Tenemos buques que hacen la ruta Brasil, Uruguay, Argentina, Chile y, en algunos casos, Perú. Vienen transatlánticos con más de 4.000 pasajeros y 3.000 tripulantes. Vienen buques expedicionarios, buques científicos; la Armada hace recambio de mercadería y abastecimiento de las bases antárticas. Vinieron por la caja y por la posición estratégica del puerto.

P.: La intervención llega en plena temporada de cruceros. ¿Cómo continúa operando el puerto tras la intervención?

R.M.: Hoy el puerto funciona normalmente, con la diferencia de que no dejan entrar al personal de la Dirección Provincial de Puertos. La provincia es propietaria de toda el área logística, que inclusive tiene un depósito. Tenemos maquinaria propia, donde manejamos los contenedores del depósito fiscal y el movimiento de cargas. **Hoy, esta intervención no deja entrar a los empleados de la provincia que manejaban esas máquinas; empleados de la parte de seguridad y fiscalización.** Solamente hay un listado de 20 personas que son de planta de la dirección, que ahora están con una licencia, trabajando para Nación y que, casualmente, son del gremio vinculado a la ANPyN.

P.: ¿Hay posibilidad de revertir la intervención antes de que pase el año?

R.M.: Estamos haciendo todas las presentaciones administrativas y judiciales ante este avasallamiento de la provincia por parte de Nación. ¿Dónde quedó el federalismo? No somos unitarios.

P.: ¿Cree que pesa que el gobernador Gustavo Melella sea opositor a Javier Milei?

R.M.: Pesa todo. Indiscutiblemente es una apretada del Gobierno nacional al provincial. Yo lo recibí como una amenaza. Si las cosas estaban tan mal, Nación tiene la facultad de inhabilitar el puerto. **Ahora, intervenirlo para que lo sigan operando ellos...me llama la atención. Si ves las cámaras de la ciudad que apuntan al puerto, vas a ver que sigue operando como hasta las 23:59 del día antes de la intervención.**

P.: ¿Eran perfectibles algunas de las cuestiones que marca la ANPYN en los argumentos de la intervención?

R.M.: Como en toda infraestructura, siempre necesita mantenimiento y crecimiento. Una cosa que posicionó Ushuaia son justamente las inversiones en infraestructura para poder competir con los puertos que nos rodean, para brindar mayor cantidad de servicios. Por supuesto que hay cosas que se pueden mejorar, pero las veníamos trabajando en conjunto. Reitero: en las obras de ampliación del muelle, ellos fueron el equipo técnico. ¿Qué pasó de golpe? Lo dejo a criterio de cada uno...

Fuente: **Ámbito Financiero.**