



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

Corresponde a E 68 2026-2027

PROYECTO DE LEY

**El Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires
sancionan con fuerza de**

LEY

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN LOGÍSTICA Y ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE DE CARGAS DEL PUERTO QUEQUÉN

CAPÍTULO I – CREACIÓN Y OBJETO.

ARTÍCULO 1: Créase el Sistema Integrado de Gestión Logística Portuaria (SIGLP) para el área de influencia del Puerto Quequén, destinado a ordenar el ingreso, circulación y permanencia del transporte automotor de cargas vinculado a la operatoria portuaria.

ARTÍCULO 2: El sistema tendrá los siguientes objetivos: optimizar la logística de ingreso y egreso de camiones al puerto; reducir la congestión vehicular en rutas y áreas urbanas cercanas; mejorar la seguridad vial; garantizar condiciones dignas de espera y servicios para los transportistas; fortalecer la competitividad del sistema portuario provincial; promover una gestión logística moderna basada en tecnología y planificación y fortalecer la competitividad del sistema portuario provincial.

CAPÍTULO II – SISTEMA DE TURNOS OBLIGATORIOS.

ARTÍCULO 3: Créase el Sistema Digital Obligatorio de Turnos de Descarga Portuaria mediante el cual todo transporte automotor de cargas que tenga como destino terminales del Puerto Quequén deberá contar con un turno previamente asignado.

ARTÍCULO 4: El sistema de turnos deberá registrar identificación del transportista,



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

Corresponde a E 68 2026-2027

identificación del vehículo, origen de la carga, terminal portuaria de destino, franja horaria de ingreso y control digital del cumplimiento del turno.

ARTÍCULO 5: El turno de descarga será requisito obligatorio para el ingreso al área logística portuaria.

CAPÍTULO III – CENTROS LOGÍSTICOS DE ESPERA.

ARTÍCULO 6: Créase la Red Provincial de Centros Logísticos de Espera y Transferencia de Cargas para el Puerto Quequén.

ARTÍCULO 7: Los centros logísticos deberán ubicarse estratégicamente en los principales accesos viales regionales al puerto.

ARTÍCULO 8: Los centros deberán contar con:

- playas pavimentadas para transporte pesado;
- iluminación;
- perímetro debidamente cercado y con señalización para el estacionamiento;
- servicio de seguridad para los vehículos, las cargas y las personas;
- servicio de comedor, comidas rápidas y bar, con prohibición estricta de venta y consumo de alcohol.
- elementos y plan de acción para combatir cualquier tipo de incendio y derrame de cualquier tipo de sustancia;
- balanzas de control de cargas;
- cámaras de video vigilancia del predio;
- conectividad digital con el sistema de turnos.

ARTÍCULO 9: Asimismo deberán brindar servicio de limpieza, sanitarios, duchas con agua caliente y fría y vestidores (todo lo mencionado para ambos sexos), áreas de descanso, servicios mecánicos y asistencia médica básica.

CAPÍTULO IV – AUTORIDAD DE APLICACIÓN.

ARTÍCULO 10: La autoridad de aplicación será el Consorcio de Gestión del Puerto de



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

Corresponde a E 68 2026-2027

Quequén en coordinación con los organismos provinciales competentes.

ARTÍCULO 11: Serán funciones de la autoridad de aplicación administrar el sistema de turnos, habilitar y supervisar los centros logísticos, coordinar el flujo de transporte con las terminales portuarias y fiscalizar el cumplimiento de la presente ley.

CAPÍTULO V – FINANCIAMIENTO.

ARTÍCULO 12: Créase el Fondo Provincial de Infraestructura Logística del Puerto Quequén.

ARTÍCULO 13: El fondo estará destinado a financiar la construcción de playas logísticas, mejora de accesos viales, infraestructura tecnológica y obras de seguridad vial vinculadas al sistema portuario.

ARTÍCULO 14: El fondo se integrará con partidas del presupuesto provincial, aportes del sistema portuario, tasas logísticas específicas, financiamiento nacional o internacional y aportes del sector privado.

CAPÍTULO VI – RÉGIMEN SANCIONATORIO.

ARTÍCULO 15: Los transportistas que ingresen al sistema logístico portuario sin turno asignado o incumplan las disposiciones de la presente ley serán pasibles de multas, retención preventiva del vehículo o suspensión temporal del acceso al sistema portuario.

ARTÍCULO 16: Quedan terminantemente prohibidos los “cobros no autorizados” a los transportistas por parte de entidades, organizaciones o sindicatos. Las autoridades provinciales podrán intimar a dichas organizaciones a cesar con dicha acción con la asistencia de las fuerzas de seguridad.

ARTÍCULO 17: Si el mencionado cobro se considera una extorsión o existe un bloqueo, se dará intervención a la justicia provincial.

ARTÍCULO 18: La reglamentación establecerá el régimen de infracciones y sanciones.



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

Corresponde a E 68 2026-2027

CAPÍTULO VII – DISPOSICIONES FINALES.

ARTÍCULO 19: El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro de los ciento ochenta (180) días de su promulgación.

ARTÍCULO 20: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

FUNDAMENTOS

El Puerto Quequén constituye uno de los principales nodos portuarios del sistema agroexportador argentino y cumple un rol estratégico para el desarrollo productivo del sudeste de la Provincia de Buenos Aires.

En la actualidad, gran parte de la logística de transporte hacia el puerto depende casi exclusivamente del camión. Esta situación se explica, en parte, por la limitada participación del ferrocarril en el transporte de granos hacia los puertos del sudeste bonaerense. Como consecuencia, el sistema logístico se encuentra altamente concentrado en el transporte carretero.

Este incremento del transporte automotor de cargas ha generado congestión logística, saturación de playas de camiones y presión sobre la infraestructura urbana. Este proyecto propone implementar un sistema moderno de gestión logística basado en turnos obligatorios y centros de espera externos, siguiendo experiencias exitosas de puertos agroexportadores del país.

Este tipo de herramientas permite programar con anticipación el arribo de los camiones al puerto, evitando concentraciones masivas de vehículos en determinados momentos del día. Al mismo tiempo, la existencia de centros logísticos de espera ubicados fuera del área portuaria permite que los transportistas cuenten con espacios adecuados para permanecer hasta el momento asignado para la descarga.

La iniciativa busca mejorar la eficiencia del sistema portuario, fortalecer la competitividad exportadora y brindar mejores condiciones de seguridad y servicios a los transportistas, quienes realizan con frecuencia esperas prolongadas en condiciones inadecuadas, sin acceso a servicios básicos como sanitarios y duchas, espacios de descanso, asistencia médica o servicio mecánico mínimo.



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

Corresponde a E 68 2026-2027

De acuerdo con estadísticas del Consorcio de Gestión del Puerto Quequén, durante el año 2025 se alcanzó un récord histórico de aproximadamente 9 millones de toneladas operadas.

El movimiento de mercaderías se encuentra dominado por commodities agrícolas como soja, maíz, trigo y cebada, productos provenientes principalmente de la región agrícola del sudeste bonaerense.

El crecimiento del volumen operado genera importantes desafíos logísticos, especialmente en relación con el transporte terrestre que abastece al puerto.

Gran parte de la carga que ingresa al puerto se transporta por camión. Considerando una carga promedio de entre 28 y 30 toneladas por camión cerealero, puede estimarse que un volumen anual de 9 millones de toneladas implica aproximadamente entre 300.000 y 320.000 viajes de camión hacia o desde el sistema portuario.

Este flujo de transporte se concentra particularmente en los períodos de cosecha gruesa, generando picos de circulación que impactan sobre los accesos viales, las rutas provinciales y la infraestructura urbana de las localidades cercanas.

En ausencia o deficiencia de centros logísticos adecuados para la espera de camiones, los transportistas suelen permanecer en banquetas o áreas urbanas durante períodos prolongados, lo que incrementa los riesgos viales y genera conflictos urbanos.

Este proyecto se propone la creación de una red de centros logísticos de espera y transferencia de cargas ubicados estratégicamente en los accesos regionales al puerto. Estos centros permitirán ordenar el flujo de transporte, mejorar las condiciones de trabajo de los transportistas y reducir el impacto del tránsito pesado sobre las áreas urbanas.

Otro componente central del proyecto es la creación de un fondo específico destinado a financiar obras de infraestructura logística. Este fondo permitirá desarrollar playas de estacionamiento para camiones, mejorar los accesos viales y fortalecer la infraestructura tecnológica necesaria para implementar los sistemas de gestión digital.

El fortalecimiento de la infraestructura logística del puerto no solo permitirá mejorar la eficiencia operativa del sistema exportador, sino que también contribuirá al desarrollo económico regional. Un sistema logístico más eficiente reduce costos de transporte, mejora la competitividad de la producción agrícola y fortalece la posición del puerto dentro del sistema portuario nacional.

En definitiva, el presente proyecto busca promover una visión estratégica del



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

Corresponde a E 68 2026-2027

desarrollo portuario. La logística es hoy uno de los factores determinantes de la competitividad económica. Los puertos que logran organizar de manera eficiente el flujo de cargas y transporte son aquellos que se posicionan con mayor solidez dentro del comercio internacional.

Por todo lo dicho en los párrafos precedentes, se considera necesario avanzar en la creación de un sistema moderno de gestión logística para el Puerto Quequén, que permita acompañar el crecimiento de la actividad exportadora y garantizar un desarrollo equilibrado entre el sistema portuario, el transporte de cargas y las comunidades locales.

De igual modo, el fortalecimiento de la infraestructura logística del puerto permitirá mejorar la eficiencia del sistema exportador regional, reducir costos logísticos y mejorar las condiciones de seguridad vial y de los transportistas.

Por todos los argumentos expuestos, es que solicito a los Sres. Legisladores, acompañen con su voto el presente Proyecto de Ley.