

EL MAR COMO CAJA NEGRA

La brecha entre la expansión
de la pesca y la fiscalización estatal



**SIN AZUL —
NO HAY VERDE**



Autoras: Consuelo Bilbao y Malena Raineri - Septiembre 2026

INTRODUCCIÓN

La pesca argentina viene consolidando una trayectoria exportadora de alto desempeño, con USD 2.010 millones exportados en 2025, el segundo mejor registro histórico, solo superado por 2018 (SAGyP, febrero 2026). Este dinamismo se viene sosteniendo durante 2026, cuando los siete primeros meses del año registraron un récord de desembarques, el mayor volumen para ese período en la última década (SAGyP, agosto 2026). Estos resultados confirman al sector como un generador estratégico de divisas.

Sin embargo, este crecimiento sostenido de la actividad exportadora no viene acompañado de un fortalecimiento equivalente del control estatal sobre la actividad: mientras las divisas generadas han tenido una tendencia al alza durante la última década (Argendata, 2025), la cobertura de inspectores a bordo —la principal herramienta de fiscalización física de capturas— cayó de manera sostenida entre 2023 y 2025, de 20,0% a 15,0%, estabilizándose en ese nivel durante el primer semestre de 2026 (15,0%).

Debe señalarse que Argentina no cuenta con un sistema de monitoreo electrónico a bordo (cámaras y sensores) que funcione como control complementario a la fiscalización física, algo que sí utilizan muchas de las flotas industriales en el mundo. Esta ausencia no es casual: el país contrató, instaló y pagó un Sistema de Cámaras de Monitoreo a Bordo (SICON) que lleva más de una década sin entrar en funcionamiento. No se trata entonces de una limitación tecnológica sino de un sistema desarrollado y nunca implementado, lo que deja a la presencia física del inspector como la principal herramienta de control real disponible en el país. Los buques de la flota argentina solo cuentan con sistemas de vigilancia satelital (Vessel Monitoring System), que permiten rastrear su posición y velocidad, pero no verificar qué ocurre a bordo: sin inspector físico y con una presencia de observadores científicos igualmente escasa¹, la única fuente de información sobre capturas, artes de pesca y cumplimiento de tallas mínimas son las declaraciones juradas del propio armador.

A esto se suma que ni siquiera los buques con obligación normativa específica de contar con inspector —aquellos con eslora igual o mayor a 33 metros— alcanzan cobertura plena: se ubica entre 47% y 56% según el año (2023–2026), muy por encima del promedio general de toda la flota a ser inspeccionada pero lejos del 100% que exige la norma (ver Sección 1.3).

¹ El presente informe analiza exclusivamente la cobertura de inspectores a bordo (SsRAyP). Existen también observadores científicos del INIDEP (Asistentes de Investigación Pesquera — AIP) que realizan tareas de monitoreo biológico en algunas mareas, con funciones distintas a las de fiscalización. Su cobertura es igualmente baja: no superó el 2,3% de las mareas de la flota merluquera entre 2018 y 2021 (AGN, 2022) y alcanzó el 6,5% en la pesquería de calamar en 2024 (INIDEP, 2024). Su análisis excede el alcance de este trabajo.

Este déficit de control físico no es un fenómeno aislado, debemos analizarlo junto con la falta de acceso público a la información básica sobre la flota. Argentina no cuenta con un registro público, actualizado y de acceso abierto de las embarcaciones pesqueras —su titularidad, su historial de infracciones, sus permisos vigentes.

Es el único país de la región con una flota pesquera significativa que no publica estos datos: Brasil, Chile, Perú, Ecuador y Uruguay sí lo hacen. La misma opacidad que dificulta reconstruir una serie histórica confiable de fiscalización (Sección 2) es la que impide, hoy, que la sociedad civil, pueda saber con certeza quién pesca, dónde y con qué historial. El déficit de inspectores a bordo y el déficit de información pública no son dos problemas separados: son dos caras de la misma limitación estructural en la gobernanza del sector: la falta de transparencia.

El monopolio estatal de la información, sumado a una fiscalización física que se redujo año a año, deja a una porción creciente de la flota operando con escasa posibilidad de control externo: ni el Estado inspecciona lo suficiente, ni transparenta los datos para que terceros puedan hacer escrutinio público de un recurso de dominio público. Esta combinación no es solo un problema de gobernanza: la transparencia y el control físico son, ambos, condiciones para la sostenibilidad del recurso. Sin datos abiertos que permitan un monitoreo externo y sin inspección suficiente que verifique el cumplimiento de la normativa, no hay manera confiable de saber si la pesca se está manejando dentro de los límites biológicos que la hacen sostenible en el tiempo.

El presente informe analiza la evolución de la fiscalización de buques pesqueros mediante la asignación de inspectores a bordo, correspondiente al período 2021–2026 (2026 parcial hasta el 30 de junio). La información surge de elaboración propia a partir de los datos del Área de Inspectores Embarcados de la Subsecretaría de Recursos Acuáticos y Pesca (Secretaría de Recursos Acuáticos y Pesca (SRAyP, s/f), discriminando entre buques que contaron con inspector y aquellos que no lo tuvieron.

El análisis incorpora datos de dos tipologías de embarcaciones —buques congeladores (mayor tamaño, mayor capacidad de bodega) y fresqueros (menor autonomía, captura para consumo en fresco)— para los años en que se dispone de información desagregada por tipo (2021–2023), y un análisis de fiscalización por pesquería para el período 2023–2025, a partir de la desagregación por especie objetivo disponible en el registro.

Observando estos últimos datos, resulta llamativo que el calamar *Illex* —la especie que lideró las exportaciones pesqueras entre enero y mayo de 2026, representando el 45% del valor exportado total del sector en ese período (SAGyP, julio 2026)— sea la que menos controles físicos ha tenido en los últimos años: alcanzó un 6,6% de fiscalización a bordo por marea en 2024, un 9,0% en 2025 y un 8,2% en el primer semestre de 2026.

1. 1 CONTEXTO EXPORTADOR

La pesca es una de las actividades económicas más importantes de Argentina, representando el 0,3% del PIB en 2024 y cerca del 2,1% de las exportaciones totales (Ministerio de Economía, 2024). Argentina representa alrededor del 1% de las capturas marinas mundiales, ubicándose entre el puesto 19 y el 20 a nivel mundial (Argendata, 2025). El sector es el octavo complejo exportador del país y sustenta empleos en zonas costeras como Mar del Plata, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, con alrededor de 46.000 personas ocupadas de forma directa (Intercamaras de la Industria Pesquera, 2025).

La pesca marina representa más del 99% de la producción, y alrededor del 94% de las capturas se exportan. Los desembarques se han mantenido estables en aproximadamente 760.000 toneladas, concentradas en los principales puertos: Mar del Plata (49%), Puerto Madryn (16%), Rawson (12%), Puerto Deseado (8%) y Ushuaia (4%). Chubut lidera las exportaciones por valor, especialmente los crustáceos (90% langostinos congelados), el calamar y los filetes de merluza, seguido por la región de la Plataforma Continental (25,2% de las exportaciones, principalmente moluscos) y la provincia de Buenos Aires (23,5%, productos diversos, incluidos filetes de merluza congelados) (Ministerio de Economía, 2024).

El récord de 2025 estuvo liderado, en valor, por el langostino (USD 867 millones, 119.775 toneladas), seguido del calamar *Illex* (USD 550 millones y 193.385 toneladas) —aunque este último fue el producto de mayor volumen exportado del año—, y la merluza (USD 326 millones, 127.000 toneladas), con otras especies de alto valor como la merluza negra patagónica, la corvina y el cangrejo real completando la cesta de exportación. Los principales destinos fueron China (USD 486 millones), España (USD 373 millones) y Estados Unidos (USD 158 millones), con China superando a España como principal comprador, debido en gran medida al aumento de las importaciones de calamar (SAGyP, 2026a).

Entre el 1° de enero y el 31 de julio de 2026 se descargaron 580.178,5 toneladas en los puertos argentinos —el mayor volumen para ese tramo del año en la última década—, un 15,8% más que en igual período de 2025 y un 11,5% más que en 2024, el máximo anterior de la serie.

El langostino explica gran parte de ese salto: pasó de 63.799,8 a 141.073,7 toneladas entre enero-julio de 2025 y 2026 (+121,1%). Este crecimiento es real, aunque parte de su magnitud interanual refleja una base de comparación deprimida, debido a un conflicto gremial² durante 2025 que paralizó la flota. El calamar, capturó 188.428,1 toneladas y representa el 32,5% del total desembarcado (SAGyP, agosto 2026).



1.2 EL SISTEMA NACIONAL DE INSPECTORAS E INSPECTORES DE PESCA

El **Sistema Nacional de Inspectoras e Inspectores de Pesca (Disposición 2023-204-APN-SSPYA#MEC)** es la dimensión de control físico que debe complementar los sistemas de información electrónicos pesqueros —el SIIP (Sistema Integrado de Información de Pesca), el Sistema Guardacosta y el SIFIPA (Sistema Federal de Información de Pesca y Acuicultura).

La Disposición 204/2023 organiza el sistema en dos cuerpos: las Inspectoras e Inspectores Nacionales de Pesca **Embarcados**, que suben a bordo del buque, y las Inspectoras e Inspectores Nacionales de Pesca **de Muelle** (o de Establecimientos Industriales), que controlan en tierra antes del zarpe y durante la descarga —estos últimos son responsables, por ejemplo, del Acta de Comprobación de artes de pesca previa a la salida.

² Entre marzo y julio de 2025 la flota congeladora tangonera de langostino permaneció paralizada por un conflicto gremial (cámaras empresarias vs. SOMU/Simape) que afectó a más de 100 buques y se estima en unas 40.000 toneladas de captura pérdidas. La comparación interanual del semestre debe leerse con esa salvedad; no implica necesariamente una aceleración genuina de la actividad exportadora.

Entre las tareas de los inspectores embarcados, la norma detalla: relevar los datos técnicos del buque; verificar que las artes de pesca utilizadas correspondan a las autorizadas; controlar la vigencia y el uso correcto del permiso de pesca, la autorización de captura y la CITC o cupo asignado; tomar muestras para detectar presencia de ejemplares juveniles; y ordenar el cambio de zona de pesca cuando corresponda. También deben confeccionar actas de descarga y de comprobación, inspeccionar bodegas y cámaras frigoríficas, registrar el tipo de procesamiento y los productos obtenidos, constatar que no se descarten capturas al mar, y documentar cada lance (día, hora y posición), con registros fotográficos o fílmicos cuando lo consideren necesario. Al arribo, deben entregar toda esa información en la Delegación Nacional de Pesca del puerto correspondiente.

La designación se realiza por sorteo aleatorio y electrónico a través del módulo del SIIP, y la empresa armadora está obligada a permitir que el inspector aborde y permanezca en el buque, a facilitarle el acceso a todas las áreas vinculadas con la pesca y el procesamiento, y a costear su manutención y remuneración a bordo (Resolución CFP N° 26/2009 y N° 16/2012).

Insuficiencia crónica de inspectores

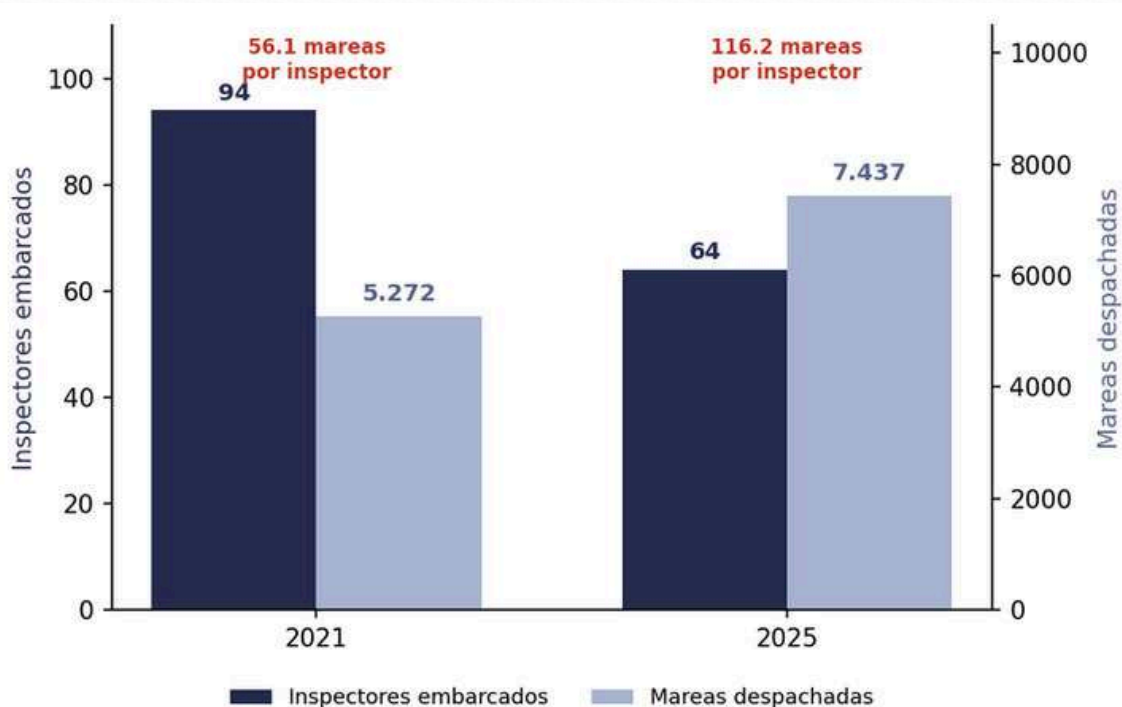
La relación entre agentes por delegación y el volumen de operaciones por puerto de desembarque ha sido asimétrica en todos los puertos, mostrando una desigualdad crónica: mientras puertos con bajo nivel de despacho a la pesca como el de Buenos Aires contaban en 2021 con 8 inspectores para 13 arribos, otros como Puerto Madryn, contaban con 4 inspectores para más de 1300 arribos (SIGEN, 2023).

La dotación de la Dirección de Control y Fiscalización era a 2022 (SIGEN, 2023), de 208 agentes totales, con 70 inspectores de muelle y 94 embarcados. Actualmente solo existen 64 inspectores embarcados; se desconoce el número actual de inspectores de muelle, dato que fue solicitada por el CPA pero no ha sido oficialmente informado³.

³ Pedido de información Pública a la Subsecretaría de Recursos Acuáticos y Pesca (mayo, 2026). Solo se informó el total de inspectores a bordo.

Mientras que para el 2021 se relevaron un total de 94 inspectores para 5.272 mareas (SIGEN, 2023), en 2025 existen 64 inspectores para un total de 7.437 busques despachados. Se observa que la brecha no solo es estructural sino que se ensanchan a lo largo del tiempo, menos inspectores ante mayor despacho a la pesca.

Inspectores vs. mareas despachadas: 2021 vs. 2025



1.3 INCUMPLIMIENTO DE LA OBLIGACIÓN DE INSPECTOR A BORDO

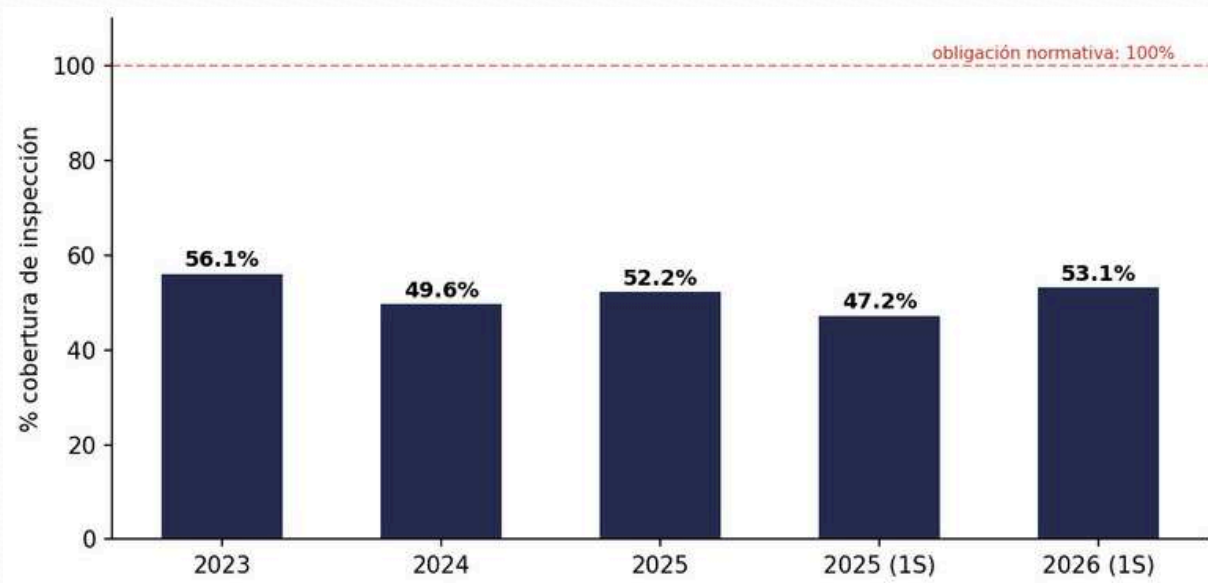
La cobertura de inspectores embarcados durante los últimos 8 años no superó el 20% de las mareas. En 2025 fue del 15%, una tendencia que se observa en años anteriores de acuerdo a fuentes de la Auditoría General de la Nación (AGN) y la Sindicatura General de la Nación (SIGEN). En 2021 el total de zarpadas realizadas fue de 5.272, mientras que las mareas con designación de inspectores fueron solo 460 (SIGEN, 2023), por lo cual tan solo un 8,73% contaba con inspectores a bordo. Por ejemplo, el período 2018–2021 registró una cobertura de mareas fiscalizadas para la merluza hubbsi (una de las principales especies comerciales) que no superó el 13% (Auditoría General de la Nación [AGN], 2022).

La SIGEN señala las debilidades en la gestión administrativa relacionadas con el cuerpo de inspectores a bordos. Por un lado, el incumplimiento de la normativa vigente respecto de las obligaciones de la presencia de inspectores a bordo, por el otro, la inconsistencia en la información suministrada. El universo de mareas para la designación de inspectores es ínfimo frente al total de zarpadas. Estas dos debilidades — incumplimiento normativo e inconsistencia de los datos relevados— explican por qué la información pública disponible no permite reconstruir una serie histórica comparable de la fiscalización a bordo antes de 2023 (ver Sección 2)

La Subsecretaría de Recursos Acuáticos y Pesca (SsRAyP) por obligación normativa debe priorizar el embarque de inspectores en todos los buques de la flota pesquera nacional con una eslora mayor a 33 metros, tanto por la Resolución CFP N° 22/2014 (18 de diciembre de 2014) y Disposición SSPyA N° 424/2004 , como así también aquellas que refieren a los recursos específicos como el caso de la merluza común (Reso CFP 16/2012). Sin embargo, la cobertura de mareas fiscalizadas para los buques de 33 metros de eslora a 2021 no superaban el 24% del total (SIGEN, 2023). Respecto del período 2023–2026. La cobertura de inspección para buques con eslora mayor a 33 metros fue la siguiente:

Período	Mareas eslora ≥33m	Con inspector	Cobertura
2023	1.624	911	56,1%
2024	2.264	1.124	49,6%
2025	1.798	938	52,2%
2025 (1S)	727	343	47,2%
2026 (1S)	1.157	614	53,1%

Cobertura de inspección en buques con eslora $\geq$ metros (2023-2026)



Aun con obligación legal específica, la cobertura para estos buques nunca superó el 56% en el período: más de 4 de cada 10 buques de gran porte zarpó sin inspector pese al mandato normativo.

1.4 UNA BRECHA CRECIENTE: MÁS EXPORTACIONES, MENOS CONTROL

El crecimiento exportador no es un fenómeno aislado de 2025. Desde 2017 el sector sostiene exportaciones anuales cercanas a los USD 2.000 millones, con el registro histórico más alto en 2018 (USD 2.149 millones), y el segundo récord histórico en 2025 (USD 2.010 millones) según la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca (SAGyP, 2025).

En 2024, Argentina exportó productos pesqueros por USD 2.005 millones, un incremento del 12,8% respecto de los USD 1.776 millones exportados en 2023. En volumen, en 2024 se exportaron 539.289 toneladas frente a las 490.079 toneladas de 2023 (SGAyP, 2025).

Como hemos señalado previamente, la tendencia se sostuvo en el arranque de 2026:un incremento interanual del 11,7% en volumen y del 19,3% en valor respecto de igual período de 2025. En ese mismo tramo, la cobertura de inspección a bordo se ubicó en 15 % (dato del primer semestre de 2026), el mismo nivel que en 2025 y el más bajo de toda la serie desde 2023.

La siguiente tabla contrasta, para los datos oficiales comparables, la variación de las exportaciones pesqueras (valor y volumen) frente a la caída de la cobertura de inspección en el mismo período, tomando 2023 como año base:

Período	Var. exportaciones (valor)	Var. exportaciones (volumen)	Cobertura de inspección	Variación
2023 → 2025	+13,2%	+12,1%	20 % → 15 %	-5 p.p.
1S 2025 → 1S 2026*	+19,3%	+11,7%	12,4% → 15%	+2,6 p.p.
2023 → 2026 (1S)	—	—	20 % → 15%	-5 p.p.

*Comparación de primeros semestres (enero-junio) para hacer una comparativa homogéna: 1S 2025 (2.990 mareas, 371 con inspector) y 1S 2026 (3.617 mareas, 548 con inspector), sobre datos de despachos de la SRAyP.

El crecimiento exportador se sostiene sin pausa, mientras la cobertura de inspección permanece estancada en un nivel bajo desde 2023: tras la caída inicial de 20% a 15 % entre 2023 y 2025, el primer semestre de 2026 no muestra ni recuperación ni nueva caída, sino una consolidación en ese piso. La nómina de inspectores embarcados se redujo de 94 a 64 en el mismo lapso (Sección 1.2), lo que sugiere que el nivel actual de cobertura es el techo operativo posible con la dotación existente.



2. SOBRE LOS DATOS DE 2021–2022

Los datos de 2021 (805 mareas) y 2022 (713 mareas) no se pueden comparar con el resto de la serie. En esos años, el relevamiento sólo registraba las mareas asignadas por sorteo para inspección (Disposición DI-2019-350-APN-SSPYA#MPYT), no el total de buques que zarparon. Eso explica dos cosas a la vez: por qué el número de mareas es tan bajo, y por qué la cobertura llega al 100% en varios meses de ese período —no es que se inspeccionara todo, es que solo se contaban las mareas que ya habían sido sorteadas para inspección.

Por esta discontinuidad, para 2021 tomamos como referencia el 8,74% de cobertura calculado por la SIGEN (SIGEN, 2023), con la salvedad de que ese dato también tiene las inconsistencias que el propio organismo señaló.

A partir de 2023 el número de mareas registradas se multiplica por más de siete, hasta llegar a 5.359. Ese salto no tiene correlato en la actividad real del sector —ni en desembarques, ni en flota operativa, ni en exportaciones—. Lo que cambió no fue la pesca, sino el criterio y el alcance del relevamiento de la Subsecretaría de Pesca.

El cambio también se nota en qué tipo de buques quedan registrados. En 2021 y 2022 el relevamiento incluía casi exclusivamente congeladores y fresqueros con una especie objetivo definida (merluza, langostino, centolla). A partir de junio de 2023, dejan de registrar fresqueros y congeladores y aparece la categoría "variado costero", que corresponde a flota costera y de rada que antes no estaba incluida en el registro.

Este tipo de discontinuidades no es solo un problema metodológico para este informe es la muestra de la falta de transparencia de la autoridad pesquera. Si el criterio de relevamiento cambia sin aviso ni documentación de un año a otro, el Estado no solo deja de controlar, también deja de rendir cuentas sobre lo que controla. Ningún actor externo a la administración —sociedad civil, prensa, investigadores— puede construir series propias ni auditar la evolución del control estatal en el tiempo si los propios criterios de medición cambian puertas adentro y sin explicación pública. La comparabilidad de los datos no es un detalle técnico: es una condición mínima para que la gobernanza pesquera pueda someterse a escrutinio público.



3.PRINCIPALES HALLAZGOS

Cobertura 2023	Cobertura 2024	Cobertura 2025	Caída absoluta 2023→2025	Caída relativa 2023→2025	Cobertura 2026 (1 Semestre)
20 %	17%	15 %	-5 p.p.	-25 %	15 %

NOTA: la *caída absoluta* (en puntos porcentuales) mide la diferencia directa entre dos valores de cobertura. La *caída relativa* mide esa misma diferencia como proporción del valor de partida, y refleja mejor la magnitud real de la pérdida de capacidad de control: una caída de 5 puntos porcentuales sobre una base ya baja (20 %) equivale a perder una cuarta parte (25 %) de la fiscalización que existía en 2023.

Los principales hallazgos del análisis son:

- 1. Caída sostenida en 2023–2025, seguida de estabilización en 2026:** tomando 2023 como año base, la cobertura cayó del 20 % al 15 % en 2025 (-5 puntos porcentuales, -25 % relativo). El primer semestre de 2026 (3.617 mareas, 548 con inspector) mantiene ese mismo nivel, 15 %, sin retroceso ni recuperación adicional respecto de 2025.
- 2. Expansión sostenida del universo de buques relevado:** el número total de buques despachados creció de 5.359 en 2023 a 7.742 en 2024 (+44,5%), para luego descender levemente a 7.437 en 2025. El crecimiento del universo relevado no vino acompañado de un incremento proporcional en la cantidad de mareas con inspector, que se mantuvo entre 1.070 y 1.115 en todo el período 2023–2025.
- 3. Discontinuidad en el inicio de la serie:** los registros de 2021 (805 mareas) y 2022 (713 mareas) no son comparables con el resto de la serie por un cambio en el criterio y la cobertura del relevamiento de la Subsecretaría de Pesca. Este tipo de discontinuidades explican la falta de integridad de los datos en el sector y la necesidad de avanzar en políticas de transparencia activa.
- 4. Año de mayor volumen y menor cobertura:** 2024 fue el año con más buques despachados dentro de la serie comparable (7.742), con una cobertura de apenas 17 %. En 2025 la tasa bajó aún más, al 15 %, pese a una leve reducción en el total de despachos.

5. **Buques congeladores:** son el tipo dominante entre los despachos sin inspector para los años con desagregación disponible (2021–2022).
6. **Pesquerías de alto volumen con baja cobertura:** calamar Illex, langostino, variado costero y merluza Hubbsi —las especies de mayor volumen de mareas— presentan sistemáticamente las tasas de cobertura de inspección más bajas (**entre 0,1% y 33% según año y especie**), mientras que especies de menor volumen (merluza negra, merluza de cola, merluza polaca, centolla, vieira) muestran coberturas cercanas o iguales al 100% en los tres años analizados (ver Sección 6).



4. EVOLUCIÓN ANUAL DE LA FISCALIZACIÓN

La siguiente tabla consolida los datos anuales de despachos y cobertura de inspección para el período completo. Los años 2021 y 2022 se incluyen con fines de referencia histórica para considerar el número de inspectores; por los motivos expuestos en la Sección 2, no deben interpretarse como comparables con el resto de la serie.

Año	Total mareas	Con inspector	Sin inspector	% con inspector	% sin inspector
2021	805	243	560	30,2%	69,6%
2022	713	474	238	66,5%	33,4%
2023	5.359	1.070	4.287	20 %	80 %
2024	7.742	1.319	6.422	17 %	83,7%
2025	7.437	1.115	6.322	15 %	85 %
2026*	3.617	548	3.069	15 %	84 %

(*) 2026: datos del primer semestre completo (enero-junio). Los valores de 2021 y 2022 se muestran atenuados por las razones expuestas en la Sección 2.

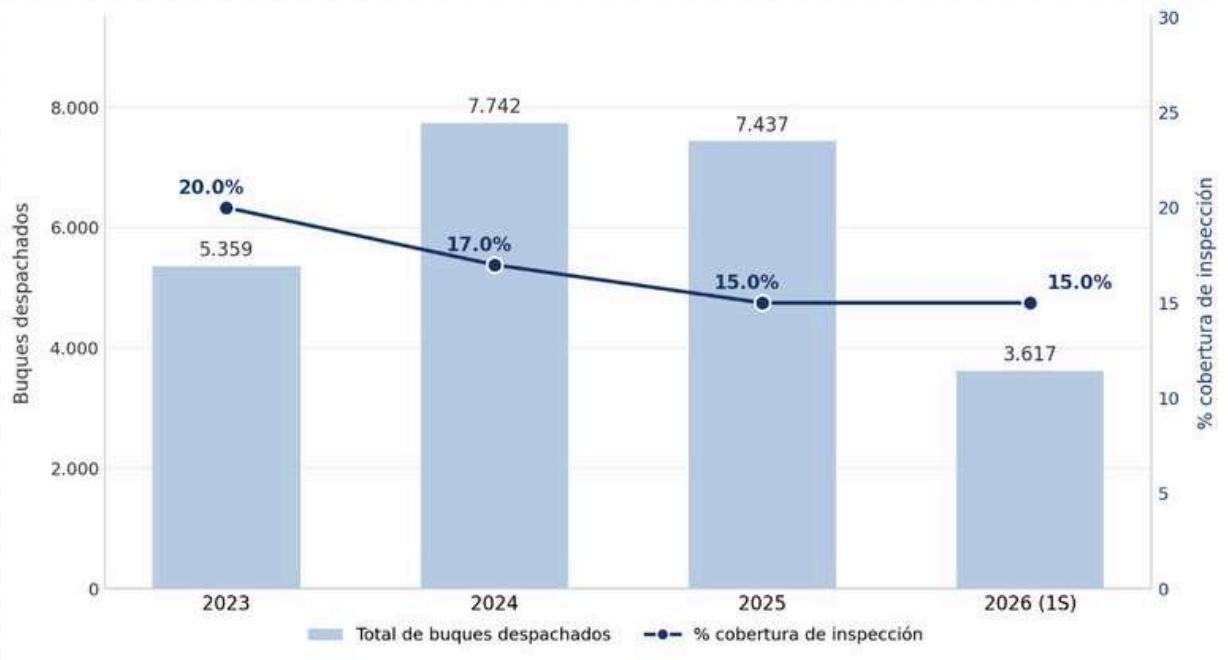
4.1 ANÁLISIS DE LA DISMINUCIÓN EN LA TASA DE FISCALIZACIÓN. SERIE COMPARABLE (AÑO BASE 2023)

Dado que 2023 es el primer año en que el criterio de registro se estabiliza (ver Sección 2), se presenta a continuación la misma variación tomando 2023 como año base. Esta es la lectura tomada para evaluar la evolución real de la cobertura de fiscalización:

Año	Tasa inspección (%)	Base 2023 (%)	Variación (p.p.)	Variación relativa (%)
2023	20 %	AÑO BASE	—	—
2024	17 %	20 %	-3 p.p.	-15 %
2025	15 %	20 %	-5 p.p.	-25 %
2026*	15 %	20 %	-5 p.p.	-25 %

La caída de 5 puntos porcentuales entre 2023 y 2025 equivale a una reducción relativa del 25 % en la tasa de cobertura de inspección. El primer semestre de 2026 confirma esa misma caída acumulada (-5 p.p., -25 % relativo respecto de 2023), sin agravarse: la cobertura se mantiene en el mismo piso que en 2025.

Evolución anual: buques despachados y cobertura de inspección (2023-2026)



5. INSPECCIÓN POR TIPO DE BUQUE: CONGELADOR Y FRESQUERO

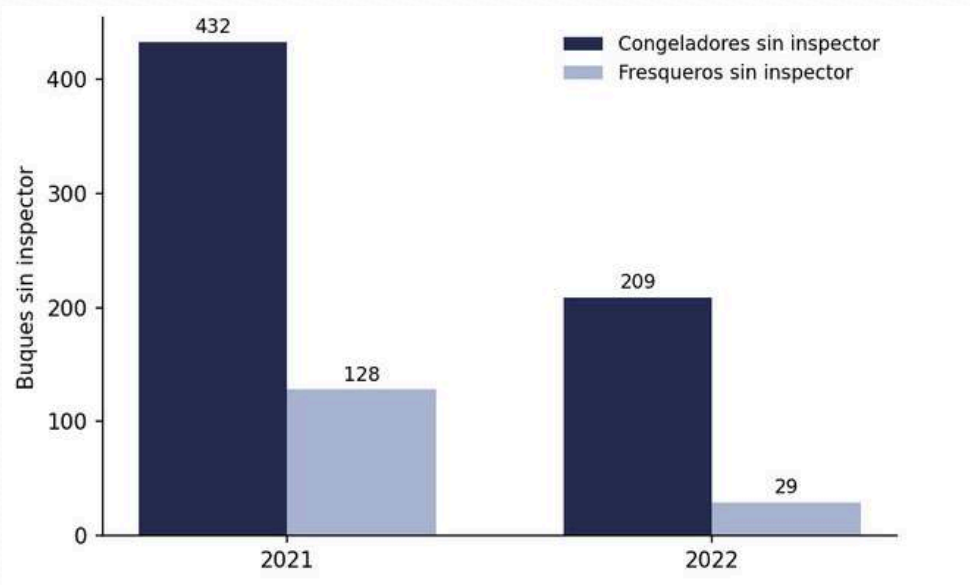
Para los años 2021 y 2022 se dispone de información desagregada por tipo de buque (congelador / fresquero) dentro del universo de buques sin inspector. Esta clasificación permite identificar qué segmento de la flota opera con mayor déficit de fiscalización.

Año	Sin inspector	Congeladores s/insp.	Fresqueros s/insp.	% congelador s/ins	% fresquero s/insp
2021	560	432	128	77,1%	22,9%
2022	238	209	29	87,8%	12,2%

- 1.**2021:** de las 560 mareas sin inspector, 432 (77,1%) fueron buques congeladores y 128 (22,9%) buques fresqueros. La relación congelador/fresquero sin inspector fue de 3,37:1.
- 2.**2022:** de las 238 mareas sin inspector, 209 (87,8%) fueron buques congeladores y 29 (12,2%) buques fresqueros. La concentración sobre congeladores se intensifica respecto al año anterior.

La predominancia de congeladores sin inspector es consistente en los años con información disponible. Estos buques, por su mayor tamaño y capacidad operativa, revisten especial relevancia en el control de capturas.

Buques sin inspector por tipo: congelados vs. fresquero (2021-2022)



6. ANÁLISIS POR PESQUERÍA (2023–2025)

A partir de la desagregación por especie objetivo disponible en el registro para 2023, 2024 y 2025, es posible analizar la cobertura de inspección por pesquería. El patrón es consistente en los tres años: las especies de menor volumen de mareas (merluza negra, merluza de cola, merluza polaca, centolla y vieira) presentan una cobertura de inspección cercana o igual al 100%, mientras que las pesquerías de mayor volumen (langostino, variado costero, merluza Hubbsi, calamar Illex, anchoíta) — que concentran la enorme mayoría de las mareas totales— exhiben coberturas sistemáticamente bajas, en varios casos por debajo del 1%.

6.1 PESQUERÍAS — 2023

Especie	Mareas totales	% con inspector
Merluza negra	20	100,0%
Merluza de cola	11	100,0%
Centolla	27	100,0%
Vieira	22	86,3%
Merluza Hubbsi	1.308	33,0%
Anchoíta	503	20,8%
Langostino	2.631	17,4%
Caballa	125	6,4%
Calamar Illex	120	5,0%
Variado costero	491	0,2%

6.2 PESQUERÍAS — 2024

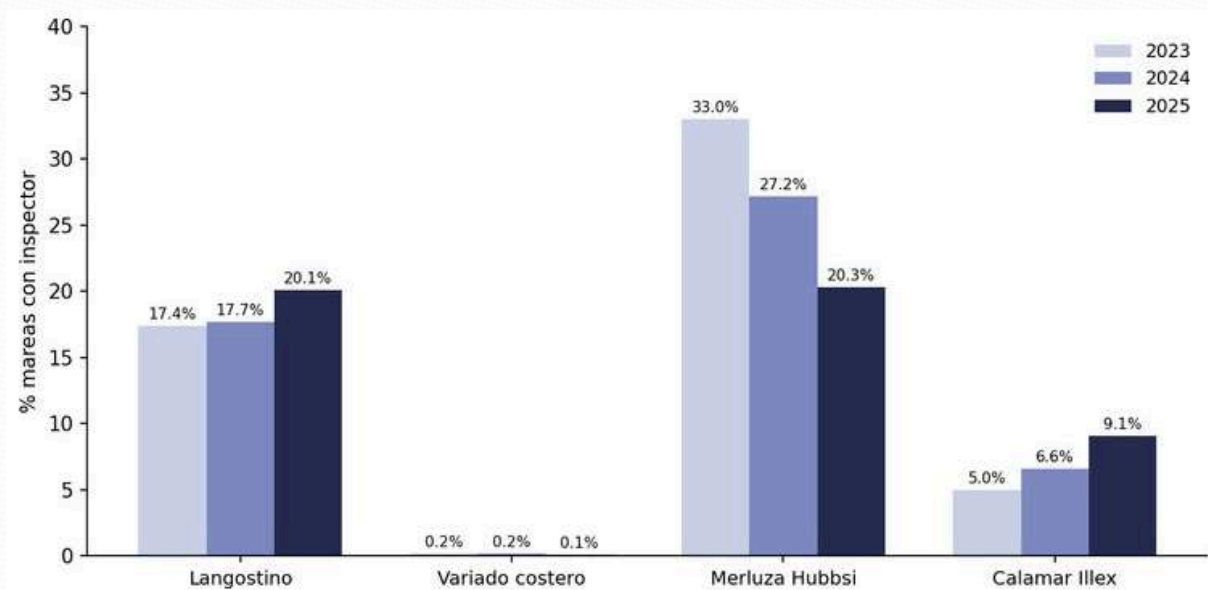
Especie	Mareas totales	% con inspector
Merluza negra	22	100,0%
Merluza de cola	8	100,0%
Merluza polaca	4	100,0%
Centolla	46	86,9%
Vieira	41	82,9%
Anchoíta	331	36,5%
Merluza Hubbsi	1.816	27,2%
Langostino	3.145	17,7%
Calamar Illex	344	6,6%
Caballa	33	6,0%
Variado costero	1.761	0,2%
Corvina blanca	18	0,0%

6.2 PESQUERÍAS — 2025

Especie	Mareas totales	% con inspector
Merluza negra	23	100,0%
Merluza de cola	5	100,0%
Merluza polaca	5	100,0%
Centolla	35	97,1%
Vieira	31	93,5%
Anchoíta	275	22,9%
Merluza Hubbsi	2.322	20,3%
Langostino	2.180	20,1%
Calamar Illex	419	9,1%
Variado costero	1.905	0,1%
Caballa	60	0,0%
Corvina blanca	58	0,0%

Nota: la categoría “pilotaje”, presente en la base original, corresponde a mareas de tránsito/practicaje y no a una pesquería propiamente dicha, por lo que se excluye de las tablas anteriores. El total de mareas por especie puede no coincidir con el total anual de despachos, dado que una misma marea puede declarar más de una especie objetivo.

Cobertura de inspección en las pesquerías de mayor volumen (2023-2025)



6.2 PESQUERÍAS — 2026 (1º SEMESTRE)

Los datos del primer semestre de 2026 resultan especialmente representativos para el calamar Illex: a diferencia del resto de las especies, la temporada del recurso está prácticamente cerrada para esa fecha, por lo que la cifra puede leerse como un cierre de temporada y no como un dato parcial.

El patrón se mantiene respecto de los tres años anteriores: las especies bajo cuota de menor volumen (merluza negra, merluza polaca, vieira) siguen con cobertura cercana o igual al 100%, mientras que langostino, merluza Hubbsi, calamar Illex y variado costero —las de mayor volumen— permanecen muy por debajo, con calamar entre los más bajos de toda la serie (8,2%).

(cuadro comparativo en la siguiente hoja)

Especie	Mareas totales	% con inspector
Merluza negra	11	100,0%
Merluza polaca	4	100,0%
Vieira	13	92,3%
Centolla	8	75,0%
Langostino	983	26,2%
Anchoíta	52	19,2%
Merluza Hubbsi	1.430	15,6%
Calamar Illex	291	8,2%
Variado costero	758	0,0%
Corvina blanca	14	0,0%

6.5 LECTURA DEL PATRÓN POR PESQUERÍA

- 1.Langostino, la pesquería de mayor valor (USD) exportado del período 2023-2025 (2.180 a 3.145 mareas anuales), tuvo una cobertura de inspección de entre 17,4% y 20,1% en los tres años.
- 2.Variado costero, categoría asociada a la flota costera y de rada incorporada al registro de sorteos de inspectores a partir de 2023, es la de menor cobertura relativa: 0,2% en 2023 y 2024, y 0,1% en 2025, pese a concentrar entre 491 y 1.905 mareas anuales.

3. Merluza Hubbsi, principal recurso del país por volumen de capturas, muestra una cobertura decreciente: de 33,0% en 2023 a 20,3% en 2025, en un contexto de crecimiento sostenido de las mareas dirigidas a esta especie (1.308 a 2.322).
4. Calamar Illex, pese a su relevancia exportadora (segundo producto de exportación pesquera por valor en 2025, y el primero por volumen de exportación), presenta coberturas de entre 5,0% y 9,1%. Debe destacarse que la comparación de cobertura de inspección por cantidad de mareas no captura la diferencia estructural en la operatoria entre las pesquerías. El calamar tiene menos mareas en periodos más prolongados; pese a tener números inferiores a las otras pesquerías, su control es muy bajo (Ver recuadro). El primer semestre de 2026 —con la temporada prácticamente cerrada— confirma el patrón: 8,2% de cobertura (291 mareas), el cuarto año consecutivo sin superar el 10%.
5. Merluza negra, merluza de cola y merluza polaca —especies sujetas a cuotas— mantienen una cobertura del 100% en los tres años, junto con centolla y vieira, que superan el 82% en todos los años relevados.

La comparación de cobertura de inspección por cantidad de mareas no captura la diferencia estructural en la operatoria entre pesquerías. Según el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP, 2026a), durante la temporada 2025 la flota potera de calamar illex operó con 78 embarcaciones que realizaron un total de 365 mareas: un promedio de 4,7 mareas por buque en toda la temporada. Esto contrasta con el patrón de la flota fresca de merluza hubbsi, de ciclos de marea mucho más cortos y frecuentes. En consecuencia, una marea de calamar sin inspector a bordo representa un período de operación no fiscalizada sustancialmente mayor en termino de volumen, que una marea sin inspector en la pesquería de merluza.



6.6 EL VOLUMEN QUE ESCONDE CADA MAREA SIN INSPECTOR, POR PESQUERÍA (2025)

El caso del calamar Illex sintetiza, en una sola pesquería, el problema central de fiscalización. Es el producto que ha venido creciendo en el último año, es el segundo producto de exportación pesquera por valor y el primero por volumen exportado (2025), y al mismo tiempo la pesquería que exhibe la cobertura de inspección más baja de toda la serie analizada. Significa que una porción sustancial del recurso que más divisas mueve fuera del país navega, se captura y se descarga con menos verificación estatal que cualquier otra pesquería relevante —y, por lo tanto, es también sobre la que menos información de control existe.

La cobertura de inspección por cantidad de mareas (Sección 6.3) no muestra la escala física de lo que queda sin verificar en cada pesquería, porque una marea no representa el mismo volumen de captura en todas las especies. Cruzando el desembarque total 2025 por especie con la cantidad de mareas de cada pesquería (Sección 6.3), se obtiene el volumen promedio que mueve una marea de cada recurso.

Especie	Desembarque 2025 (t)	Mareas totales 2025	Toneladas promedio por marea
Calamar Illex	208.743*	419**	493,9
Merluza Hubbsi	315.093*	2.322**	135,5
Langostino	187.071*	2.180**	85,8

Estos promedios deben leerse como una aproximación indicativa, no como una medida homogénea. Dentro de cada pesquería coexisten embarcaciones de muy distinto porte y capacidad de bodega, por lo que el volumen real por marea puede variar significativamente entre buques de la misma pesquería.

Lo que la comparación permite afirmar es que, el volumen que queda sin verificación en el calamar es sustancialmente mayor que en las otras dos pesquerías: una marea promedio de calamar *Illex* mueve 493,9 toneladas — 5,8 veces el volumen promedio de una marea de langostino (85,8 t) y 3,6 veces el de una de merluza Hubbsi (135,5 t). Y esa brecha se produce en la pesquería que, al mismo tiempo, registra la cobertura de inspección más baja de las tres.

* Datos de desembarque de capturas marítimas totales para 2025 por especie (SAGyP, 2025)

**Elaboración propia en base a los reportes mensuales en Área Inspectores Embarcados – DNCyFP (SGAyP, s/f).



CONCLUSIONES

Este informe documenta un déficit de control físico que convive con un monopolio estatal de la información pesquera, donde datos básicos de la flota y permisos otorgados no son de acceso público. El criterio de asignación de inspectores —un sorteo sin criterios públicos de priorización por volumen o riesgo— tampoco está claramente documentado. Como muestra este mismo informe, los propios datos de fiscalización cambian de criterio de un año a otro sin que medie ninguna comunicación oficial al respecto. La falta de inspectores a bordo y la falta de transparencia no son dos fallas distintas, sino la misma lógica de opacidad aplicada al control físico y a la información pública por igual.

Se puede observar una primacía de la función generadora de divisas del Estado por sobre su función regulatoria. En un sector que aporta aproximadamente USD 2.000 millones anuales en exportaciones, la maximización del volumen de captura y el ingreso de divisas tiende a desplazar, las consideraciones vinculadas al control y la sostenibilidad del recurso. Este reporte evidencia la subcapacidad crónica del sistema de inspección que no se corrige al ritmo en que crece el sector que debe controlar.

Entre 2023 y el primer semestre de 2026, la pesca argentina batió récords de exportación: USD 2.010 millones en 2025, segundo mejor registro histórico, y USD 1.173,3 millones acumulados entre enero y junio de 2026. En ese mismo lapso, la cobertura de inspección a bordo cayó del 20,0% al 15,0% —una caída del 25% del valor relativo que se concentró entre 2023 y 2025 y que no se revirtió, y parece continuar durante el primer semestre de 2026. Mientras el sector pesquero argentino exporta más que nunca, el Estado ha venido reduciendo su control y lo sostiene en un piso históricamente bajo.

La cobertura de inspección retrocedió año a año entre 2023 y 2025, en sentido exactamente opuesto al crecimiento exportador. Los números detrás de ese porcentaje son concretos: hoy, más de 8 de cada 10 buques zarpa sin inspector a bordo. En las pesquerías de mayor volumen y mayor relevancia exportadora —langostino, calamar *Illex* y merluza Hubbsi, que en conjunto concentran la enorme mayoría de las mareas anuales— la cobertura es especialmente baja: entre el 5% y el 20% según la especie y el año. El calamar, que en 2025 fue el primero por volumen exportado, tuvo

una cobertura de inspección a bordo de apenas el 9,1% ese año y del 5,0% en 2023.

La reducción de inspectores embarcados —de 94 a 64 entre 2021 y 2026— frente a un universo de buques despachados que creció de 5.359 a más de 7.400 en el mismo período, explica en parte la tendencia. Pero la brecha no es solo un problema de dotación: es también un problema de diseño. El sistema de fiscalización vigente delega el control de las capturas casi exclusivamente en las declaraciones juradas de los propios operadores, sin verificación independiente en la enorme mayoría de los casos.

La ausencia de inspector a bordo no es un dato técnico menor. Es el inspector quien puede verificar en el momento la especie capturada, el arte de pesca utilizado, el volumen real de la bodega y el cumplimiento de las tallas mínimas. Sin ese control físico, los datos sobre los que se toman las decisiones de manejo pesquero —cuotas, vedas, esfuerzo de pesca— dependen de lo que el sector declara, no de lo que el Estado verifica.

La transparencia no es un capítulo aparte de este problema: es su condición de posibilidad. Sin datos públicos, no hay rendición de cuentas: nadie fuera del propio Estado puede preguntar por qué la cobertura cae, quién decide el criterio de sorteo de inspectores, o por qué el criterio de relevamiento cambia de un año a otro sin explicación. La opacidad no solo oculta el problema —también protege a quienes deberían resolverlo de tener que explicarlo públicamente. Mientras el acceso a la información pesquera siga siendo la excepción y no la regla, cualquier mejora en la dotación de inspectores dependerá exclusivamente de la voluntad interna de la administración: sin transparencia no hay forma de que la sociedad civil verifique si esa mejora ocurrió, ni de exigirla si no ocurre.

La tendencia documentada en este informe no es compatible con la gestión sostenible de un recurso natural que genera más de USD 2.000 millones anuales en exportaciones y sostiene miles de empleos en las costas argentinas.

Revertirla requiere, como mínimo, tres cosas: aumentar la dotación de inspectores embarcados de forma proporcional al crecimiento del universo de buques, establecer un criterio de asignación basado en el volumen y el riesgo de cada pesquería en lugar del sistema de sorteo vigente, y garantizar la publicación del registro completo de despachos a la pesca para que la sociedad civil, la academia y la prensa puedan ejercer un monitoreo complementario.

Ni siquiera los buques con obligación legal específica de inspector — eslora igual o mayor a 33 metros— logran cobertura plena: entre 47% y 56% según el año (2023–2026), muy por debajo del 100% que exige la norma. Los recursos naturales marinos son patrimonio público. El control sobre quién los extrae, cuánto extrae y cómo lo hace no debería ser optativo.

El caso del calamar *Illex* condensa este problema: en 2025 pasó a ser el principal producto en volumen exportado y el segundo producto de exportación por valor, y al mismo tiempo la pesquería con menor cobertura de inspección de toda la serie —nunca superó el 9,1%—. Que uno de los recursos que más divisas mueve por tonelada exportada sea también el menos verificado no es un dato menor: es el núcleo del problema que documenta este informe.

ANEXO:

Salvo indicación en contrario, todos los cuadros del presente anexo son de elaboración propia en base a datos del Área Inspectores Embarcados – DNCyFP, proporcionados por la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca, Ministerio de Economía de la República Argentina.

- **2021**

Cuadro 1: Promedio de mareas con inspector

PROMEDIO DE MAREAS CON INSPECTOR			%
2021	TOTAL MAREAS	805	30.1863354
	BUQUES CON MAREAS	243	
	TOTAL MAREAS	805	69.56521739
	MAREAS SIN INSPECTOR	560	

Nota. En 2021, de un total de 805 mareas, sólo el 30.2% contó con inspector a bordo, lo que implica que casi 7 de cada 10 mareas (69.6%) se realizaron sin inspección, evidenciando un déficit de cobertura ya presente al inicio de la serie analizada.

Cuadro 2: Composición de mareas sin inspector

COMPOSICIÓN DE MAREAS SIN INSPECTOR					%
2021	BUQUES SIN INSPECTOR	560	CONGELADORES	432	77.14285714
			FRESQUEROS	128	22.85714286

Nota. De las 560 mareas realizadas sin inspector en 2021, el 77.1% correspondió a buques congeladores y el 22.9% a fresqueros, lo que sugiere que el déficit de cobertura no se distribuye parejo entre segmentos de flota, sino que se concentra especialmente en los congeladores.

- 2022

Cuadro 3: Promedio de mareas con inspector

PROMEDIO DE MAREAS CON INSPECTOR			%
2022	TOTAL MAREAS	713	66.47966339
	MAREAS CON INSPECTOR	474	
	TOTAL MAREAS	713	33.38008415
	MAREAS SIN INSPECTOR	238	

Nota. En 2022, de un total de 713 mareas, el 66.5% contó con inspector a bordo, lo que representa una mejora sustancial respecto a 2021 (30.2%). Aun así, un tercio de las mareas (33.4%) se realizó sin inspección.

Cuadro 4: Composición de mareas sin inspector.

COMPOSICIÓN DE BUQUES SIN INSPECTOR					%
2022	BUQUES SIN INSPECTOR	238	CONGELADORES	209	87.81512605
			FRESQUEROS	29	12.18487395

Nota. De las 238 mareas sin inspector en 2022, el 87.8% correspondió a buques congeladores y el 12.2% a fresqueros, profundizando la concentración del déficit de cobertura en el segmento congelador ya observada en 2021.

• 2023

Cuadro 5: Promedio de mareas con inspector

PROMEDIO DE MAREAS CON INSPECTOR			%
2023	TOTAL MAREAS	5359	19.96641164
	MAREAS CON INSPECTOR	1070	
	TOTAL MAREAS	5359	79.99626796
	MAREAS SIN INSPECTOR	4287	

Nota. En 2023, de un total de 5.359 mareas, sólo el 20% contó con inspector a bordo, lo que significa que 4 de cada 5 mareas (80%) se realizaron sin inspección.

Cuadro 6: Cobertura de inspección por pesquería, general vs. buques con eslora ≥33 m (2023)

	Pesquerías	Total de Mareas	Total de Mareas con Inspector	Total de Mareas sin Inspector	% de cobertura general	Total de Mareas por eslora ≥ 33	Total de Mareas por eslora ≥ 33 con inspector	% de cobertura eslora ≥ 33
2023	Langostino	2631	459	2172	17.44583808	830	424	51.08433735
	Merluza Hubbsi	1308	432	877	33.02752294	518	398	76.83397683
	Anchoita	503	105	389	20.87475149	-	-	-
	Variado Costero	491	1	490	0.2036659878	1	1	100
	Caballa	125	8	117	6.4	5	5	100
	Calamar	120	6	114	5	120	12	10
	Pilotaje	83	-	83	0	76	1	1.315789474
	Centolla	27	27	0	100	22	22	100
	Vieira	22	19	3	86.36363636	20	17	85
	Merluza Negra	20	20	0	100	20	20	100
	Merluza de Cola	11	11	0	100	12	11	91.66666667

Nota. El desagregado por pesquería muestra una brecha marcada entre la cobertura general y la cobertura del segmento con obligación legal de inspector (eslora $\geq 33\text{m}$). A nivel general, ninguna pesquería alcanza el 100% de cobertura y varias se ubican por debajo del 20% (langostino 17.4%, anchoita 20.9%, variado costero 0.2%). Cabe aclarar que anchoita y variado costero no registran buques dentro del segmento $\geq 33\text{m}$, por lo que su cobertura sólo puede evaluarse a nivel general.

Entre las pesquerías que sí operan con buques de ese porte, la cobertura del segmento $\geq 33\text{m}$ es sensiblemente más alta que la general (centolla, merluza negra y merluza de cola alcanzan 100%), aunque persisten excepciones críticas: calamar (10%) y pilotaje (1.3%) no logran cobertura adecuada ni siquiera entre los buques con obligación legal de inspector.

- **2024**

Cuadro 7: Promedio de mareas con inspector

PROMEDIO DE MAREAS CON INSPECTOR			%
2024	TOTAL MAREAS	7742	17.03694136
	MAREAS CON INSPECTOR	1319	
	TOTAL MAREAS	7742	82.95014208
	MAREAS SIN INSPECTOR	6422	

Nota. En 2024, de un total de 7742 mareas, sólo el 17% contó con inspector a bordo, lo que representa un nuevo mínimo en la serie: el 83% de las mareas se realizaron sin inspección, superando incluso el déficit ya crítico registrado en 2023 (80%).

Cuadro 8: Cobertura de inspección por pesquería, general vs. buques con eslora ≥ 33 m (2024)

	Pesquerías	Total de Mareas	Total de Mareas con Inspector	Total de Mareas sin Inspector	% de cobertura general	Total de Mareas por eslora ≥ 33	Total de Mareas por eslora ≥ 33 con inspector	% de cobertura eslora ≥ 33
2024	Langostino	3145	558	258	17.74244833	1055	506	47.96208531
	Merluza Hubbsi	1816	495	1298	27.25770925	600	487	81.16666667
	Variado Costero	1761	4	1757	0.2271436684	-	-	-
	Calamar	344	23	321	6.686046512	343	21	6.12244898
	Anchoita	331	121	210	36.55589124	1	1	100
	Pilotaje	165	0	165	0	145	0	0
	Centolla	46	40	6	86.95652174	41	40	97.56097561
	Vieira	41	34	11	82.92682927	41	31	75.6097561
	Caballa	33	2	31	6.060606061	4	4	100
	Merluza Negra	22	22	0	100	22	22	100
	Corvina Blanca	18	0	18	0	-	-	-
	Merluza de Cola	8	8	0	100	8	8	100
	Merluza Polaca	4	4	0	100	4	4	100

Nota. La brecha entre cobertura general y cobertura del segmento ≥ 33 m se profundiza en 2024. A nivel general, la mayoría de las pesquerías se ubica muy por debajo del 40% (langostino 17.7%, calamar 6.7%, caballa 6.1%, variado costero 0.2%, pilotaje 0%), y corvina blanca no registra ningún buque de este segmento con eslora ≥ 33 m. Entre las pesquerías que sí cuentan con buques ≥ 33 m, varias alcanzan cobertura plena o cercana (centolla, merluza negra, merluza de cola, merluza polaca en 100%; anchoita 100%, aunque sobre un único buque). Persisten no obstante las mismas excepciones estructurales: calamar (6.1%) y pilotaje, que directamente no registra ningún buque con inspector dentro del segmento ≥ 33 m (0%).

- 2025

Cuadro 9: Promedio de mareas con inspector

PROMEDIO DE MAREAS CON INSPECTOR			%
2025	TOTAL MAREAS	7437	14.99260454
	MAREAS CON INSPECTOR	1115	
	TOTAL MAREAS	7437	85.00739546
	MAREAS SIN INSPECTOR	6322	

Nota. En 2025, de un total de 7437 mareas, sólo el 15% contó con inspector a bordo, manteniendo la tendencia decreciente de los últimos años: el 85% de las mareas se realizaron sin inspección, el nivel más bajo de cobertura general de toda la serie 2021-2025.

Cuadro 10: Cobertura de inspección por pesquería, general vs. buques con eslora ≥ 33 m (2025) (siguiente página)

Nota. La cobertura general continúa siendo crítica en la mayoría de las pesquerías, con calamar (9.1%), variado costero (0.05%), pilotaje, caballa y corvina blanca (0%) muy por debajo de niveles aceptables. Caballa y corvina blanca, además, no registran ningún buque dentro del segmento ≥ 33 m. Entre las pesquerías con buques de ese porte, persiste la misma polaridad observada en años anteriores: mientras centolla, vieira, merluza negra, abadejo, merluza de cola y merluza polaca alcanzan cobertura de 87% a 100%, calamar (8.9%) y pilotaje (0%) continúan como las excepciones estructurales del segmento con obligación legal de inspector.

Cuadro 10: Cobertura de inspección por pesquería, general vs. buques con eslora ≥ 33 m (2025)

	Pesquerías	Total de Mareas	Total de Mareas con Inspector	Total de Mareas sin Inspector	% de cobertura general	Total de Mareas por eslora ≥ 33	Total de Mareas por eslora ≥ 33 con inspector	% de cobertura eslora ≥ 33
2025	Merluza Hubbsi	2322	470	1850	20.2411714	574	450	78.39721254
	Langostino	2180	437	1733	20.04587156	630	357	56.66666667
	Variado Costero	1905	1	1904	0.05249343832	-	-	-
	Calamar	419	38	381	9.069212411	403	36	8.933002481
	Anchoita	275	63	212	22.90909091	-	-	-
	Pilotaje	109	0	109	0	91	0	0
	Caballa	60	0	60	0	-	-	-
	Corvina Blanca	58	0	58	0	-	-	-
	Centolla	35	34	1	97.14285714	35	34	97.14285714
	Vieira	31	29	2	93.5483871	31	27	87.09677419
	Merluza Negra	23	23	0	100	24	24	100
	Abadejo	7	7	0	100	-	-	-
	Merluza de Cola	5	5	0	100	5	5	100
	Merluza Polaca	5	5	0	100	5	5	100

Cuadro 11: Cobertura de inspección por pesquería, general vs. buques con eslora ≥ 33 m (Primer semestre 2025)

	Pesquerías	Total de Mareas	Total de Mareas con Inspector	Total de Mareas sin Inspector	% de cobertura general	Total de Mareas por eslora ≥ 33	Total de Mareas por eslora ≥ 33 con inspector	% de cobertura eslora ≥ 33
2025 Primer Semestre	Merluza Hubbsi	1319	252	1066	19.10538287	287	245	85.36585366
	Variado Costero	1031	1	1030	0.09699321048	-	-	-
	Calamar	344	29	314	8.430232558	337	26	7.715133531
	Langostino	191	31	160	16.23036649	23	22	95.65217391
	Pilotaje	34	0	34	0	29	0	0
	Vieira	18	18	0	100	18	17	94.44444444
	Centolla	15	15	0	100	15	15	100
	Merluza Negra	15	15	0	100	15	15	100
	Anchoita	10	0	10	0	-	-	-
	Abadejo	7	7	0	100	-	-	-
	Merluza Polaca	2	2	0	100	2	2	100
	Merluza de Cola	1	1	0	100	1	1	100

Nota. El corte del primer semestre de 2025 confirma la tendencia del año completo: calamar (7.7%) y pilotaje (0%) permanecen como las pesquerías con menor cobertura dentro del segmento ≥ 33 m, mientras que vieira, centolla, merluza negra, merluza polaca y merluza de cola sostienen cobertura de 94% a 100%. Anchoita, por su parte, muestra cobertura general nula (0%) y no registra buques en el segmento ≥ 33 m.

• 2026

Cuadro 12: Promedio de mareas con inspector, enero-junio 2026

PROMEDIO DE MAREAS CON INSPECTOR ENERO-JUNIO			%
2026	TOTAL MAREAS	3617	15.15067736
	MAREAS CON INSPECTOR	548	
	TOTAL MAREAS	3617	84.84932264
	MAREAS SIN INSPECTOR	3069	

Nota. En el primer semestre de 2026, de un total de 3617 mareas, el 15.2% contó con inspector a bordo, cifra en línea con el mínimo histórico registrado en 2025 (15%): el 84.8% de las mareas se realizaron sin inspección.

Cuadro 13: Cobertura de inspección por pesquería, general vs. buques con eslora ≥33m (enero-junio 2026)

	Pesquerías	Total de Mareas	Total de Mareas con Inspector	Total de Mareas sin Inspector	% de cobertura general	Total de Mareas por eslora ≥ 33	Total de Mareas por eslora ≥ 33 con inspector	% de cobertura eslora ≥ 33
2026 Primer Semestre	Merluza Hubbsi	1430	223	1205	15.59440559	337	214	63.50148368
	Langostino	983	258	725	26.24618515	444	343	77.25225225
	Variado Costero	758	0	758	0	-	-	-
	Calamar	291	24	267	8.24742268	294	25	8.503401361
	Pilotaje	63	0	63	0	45	0	0
	Anchoita	52	10	42	19.23076923	-	-	-
	Corvina Blanca	14	0	14	0	1	0	0
	Vieira	13	12	1	92.30769231	13	12	92.30769231
	Merluza Negra	11	11	0	100	11	11	100
	Centolla	8	6	2	75	8	5	62.5
	Merluza Polaca	4	4	0	100	4	4	100

Nota. La cobertura general se mantiene crítica en la mayoría de las pesquerías, con pilotaje, variado costero y corvina blanca en 0%, y calamar en apenas 8.2%. Dentro del segmento $\geq 33\text{m}$, pilotaje y corvina blanca no logran ningún buque con inspector (0%), y calamar continúa como la excepción más marcada (8.5%). Centolla muestra además una caída relevante respecto a semestres anteriores, cayendo a 62.5% de cobertura en el segmento $\geq 33\text{m}$.

Cuadro 14: Comparación enero-junio 2025 vs. enero-junio 2026

	2025 (enero-junio)	2026 (enero-junio)	Variación
Total de mareas	2,990.00	3,617	20.96989967
Con inspector	371	542	46.0916442
% de cobertura	12.40802676	14.98479403	2.576767272

Nota. La comparación interanual de los primeros semestres muestra un leve aumento en la cobertura general de inspección, que pasó de 12.4% en 2025 a 14.9% en 2026 (+2.6 puntos porcentuales), acompañado de un incremento del 21% en el total de mareas relevadas y del 46% en las mareas con inspector. Aun así, el nivel de cobertura general permanece muy por debajo del umbral aceptable en ambos períodos.

FUENTES:

- Argendata (2025): Pesca y Acuicultura: <https://argendata.fund.ar/topico/pesca-y-acuicultura>

<https://www.argentina.gob.ar/noticias/las-exportaciones-pesqueras-superaron-los-usd-1000-millones-en-los-primeros-cinco-meses-de>

- INIDEP (2026a). Informe Técnico Oficial 06/2026, titulado «Calamar argentino. Temporada 2025. Informe final citado en TDF News: <https://tdfnews.com.ar/inidep-propone-ampliar-la-flota-potera-para-fortalecer-la-pesca-argentina-en-el-atlantico-sur/>
- Intercamaras de la Industria Pesquera (2025). Agenda para el sector pesquero argentino. <https://www.capeco.org.ar/index.php/2025/02/26/agenda-sector-pesquero-argentina-2025/>
- Ministerio de Economía de la Nación (2024). Subsecretaría de Programación Microeconómica, Informe de la Cadena de Valor. Pesca y Acuicultura.
- SAGyP (2025a): “El Segundo mejor registro histórico de exportaciones”. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-pesca-argentina-alcanzo-en-2025-el-segundo-mejor-registro-historico-de-exportaciones>
- SAGyP (2025b): Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca del Ministerio de Economía de la Nación Dirección de Planificación Pesquera (2025). Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación. Exportaciones Pesqueras”. https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/informes/economia/_archivos/000000_Informes/800000_Exportaciones e importaciones pesqueras - Informes Anuales/000019_2024/202510_Exportaciones Pesqueras - Comportamiento de los Principales Mercados 2024.pdf
- SAGyP (2025c): Desembarques marítimos totales de 2025. Disponibles en https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/desembarques/
- SAGyP (2026a): Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca del Ministerio de Economía de la Nación. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-pesca-argentina-alcanzo-en-2025-el-segundo-mejor-registro-historico-de-exportaciones>
- SAGyP (2026b): Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca del Ministerio de Economía de la Nación Informe de Coyuntura junio 2026. https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/informes/coyuntura/_archivos/260000_2026/260601_Informe%20de%20Coyuntura%20-%20Junio%202026.pdf
- SAGyP (agosto 2026): Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca / Dirección de Planificación Pesquera (DPP). Serie oficial de desembarques enero–julio 2026, actualizada al 11 de agosto de 2026. Reproducida en Pescare, 16 de agosto de 2026. Disponible en: <https://pescare.com.ar/la-pesca-argentina-batio-en-siete-meses-el-record-de-desembarques-de-la-ultima-decada/>

- SAGyP (febrero 2026): “La pesca argentina alcanzó en 2025 el segundo mejor registro histórico de exportaciones”. Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca del Ministerio de Economía de la Nación. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-pesca-argentina-alcanzo-en-2025-el-segundo-mejor-registro-historico-de-exportaciones>
- SAGyP (julio 2026): “Las exportaciones pesqueras superaron los USD 1.000 millones en los primeros cinco meses de 2026”. Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca del Ministerio de Economía de la Nación Dirección de Planificación Pesquera. Informe de coyuntura mayo 2026
- SAGyP, (s/f): Área Inspectores Embarcados – DNCyFP disponible en: https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/inspectores/
- SIGEN (2023). Informe de Auditoria Secretaria de Agricultura Ganaderia y Pesca- Control y Fiscalización Pesquera. Buenos Aires: Sindicatura General de la Nación.
- SsRAyP (2026). Informe de Coyuntura de junio de 2026 (datos del primer semestre, corte al 30/6). Dirección de Planificación Pesquera, Subsecretaría de Recursos Acuáticos y Pesca. https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/informes/coyuntura/_archivos/260000_2026/260601_Informe%20de%20Coyuntura%20-%20Junio%202026.pdf



**SIN AZUL —
NO HAY VERDE**

C Í R C U L O
DE POLÍTICAS AMBIENTALES