

PROYECTO RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, a través del Ministerio del Ministerio de Transporte, de la Administración General de Puertos, de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante y/o el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable, según corresponda, informe a esta Honorable Cámara de Diputados sobre las siguientes cuestiones en el marco de sus competencias:

1. Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable

- a. Informe sobre su conformación y miembros integrantes.
- b. Informe sobre las principales acciones desarrolladas por el ente desde su constitución.
- c. Informe sobre estado de avance de la confección de los pliegos de licitación para el balizamiento y dragado de la Vía Navegable Troncal del Río Paraná.
- d. Informe sitio o página web de acceso a la información pública del Ente

2. Consejo Federal Hidrovía (CFH)

- a. Informe sobre las reuniones plenarias mantenidas durante el año 2021 y 2022.
- b. Informe sobre los resultados del trabajo de las comisiones temáticas y la incidencia de las mismas sobre el/los proceso/s licitatorio/s.
- c. Informe sitio o página web de acceso a la información pública del CFH.

3. Acuerdo de Cooperación con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)

- a. Informe el estado actual de ejecución del acuerdo de cooperación.

- b. Informe las principales acciones desarrolladas en el marco del mismo.

4. Licitaciones "cortas" para dragado y balizamiento de la Vía Navegable Troncal

- a. Informe las políticas instrumentadas para garantizar la transparencia de los procesos licitatorios.
- b. Informe las acciones a instrumentar frente las objeciones realizada por la firma Dredging International NV Sucursal Argentina, Dredging International Argentina S.A., CCCC Shanghai Dredging Co. Ltd. Sucursal Argentina y Servimagnus S.A. en el marco de la Licitación Pública de Etapa Múltiple N°13/2021.
- c. Informe las acciones instrumentadas para prevenir situaciones de sobornos como las acontecidas durante la concesión de Hidrovía SA, las cuales fueran reconocidas por parte de unos de sus socios, posible concesionario de las tareas de balizamiento en la actualidad.
- d. Informe si los órganos de control del Estado Nacional (SIGEN y AGN) y/o la Oficina Anticorrupción tomaron intervención para garantizar la integridad y transparencia de los procesos licitatorios.
- e. En caso que el punto d) resulte afirmativo, informe los resultados de tales intervenciones.
- f. Informe sitio o página web de acceso a la información pública sobre las "licitaciones cortas".

5. Informes ambientales

- a. Adjunte los informes ambientales producidos por órganos competentes sobre el impacto de las tareas de dragado, desde el momento de estatización de la concesión de la Vía Navegable Troncal y hasta la actualidad.
- b. Informe sobre los canales de diálogo entablados con las organizaciones ambientalistas y la participación de las mismas en el control de la gestión de la Vía Navegable Troncal.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Por medio del presente Proyecto de Resolución **ponemos de manifiesto nuestra preocupación sobre el proceso de LICITACIÓN PÚBLICA DE ETAPA MÚLTIPLE N°13/2021 para la contratación de la Obra "DRAGADO DE MANTENIMIENTO DE LA VÍA NAVEGABLE TRONCAL"**, aprobada mediante Resolución RESOL-2021-136-APN-AGP#MTR, llevada a cabo la Administración General de Puertos (AGP), con dependencia orgánica del Ministerio de Transporte de Nación.

Para contextualizar este proceso debemos remontarnos a la concesión original de las tareas de dragado y balizamiento a la firma HIDROVIA SA, integrada por la empresa de origen belga, JAN DE NUL y la empresa de capitales nacionales EMEPA SA. La misma se ejecutó durante el gobierno de Carlos Menem, a través del decreto 253/95.

Bajo diferentes argumentos una concesión con un plazo de duración de 10 años se prorrogó hasta el mes de abril de 2021, alcanzando 26 años ininterrumpidos de prestación, por una misma empresa, de los servicios de dragado y balizamiento de la principal vía navegable de nuestro país, por donde se transporta el 80% de las exportaciones argentinas.

El Decreto N° 863/93 que autorizó el llamado a licitación pública para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento de la vía navegable troncal, comprendida entre el Kilómetro 584 del Río Paraná, tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe y la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior hasta la altura del Kilómetro 205,3 del Canal de Punta Indio, establecía en su artículo 12 la **creación de un Órgano de Control para la supervisión e inspección técnica y ambiental y auditoría económico-administrativa, contable y legal de las obras que se contraten por el régimen de la licitación.**

Durante las casi tres décadas que duró la concesión de la firma Hidrovía SA, el Estado Nacional incumplió con las obligaciones autoimpuestas por Decreto 863/93, recayendo las funciones de contralor sobre la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante (SSPVNyMM) por ser el órgano con competencia en materias de vías navegables.

La Oficina Anticorrupción (2003), la Sindicatura General de la Nación (2002), Auditoría General de la Nación (2012, 2016 y 2017) elaboraron informes sobre la concesión de la Vía Navegable Troncal con fuertes llamados de atención sobre distintos aspectos que hacen a la transparencia de la licitación y de la posterior ejecución del contrato.

Todos los informes coincidieron en resaltar la falta de un órgano de control específico y con recursos necesarios para llevar adelante las tareas de fiscalización y la falta de transparencia e información sobre la gestión de dicha concesión.

Además de las irregularidades observadas por los organismos de control del Estado Nacional, se suscita otro acontecimiento de profunda gravedad que es que el titular de EMEPA SA, Gabriel Romero, una de las firmas integrantes de HIDROVIA SA, declara como arrepentido en la causa por corrupción de los cuadernos y manifiesta haber pagado una coima de 600.000 dólares en 2010 para prorrogar la concesión de dragado y balizamiento a favor de HIDROVIA SA.

El actual gobierno nacional fue equívoco en las decisiones tomadas frente a la finalización de la concesión de HIDROVIA SA. Marchas y contramarchas hicieron que el proceso, que se inició en abril del 2021 con la prórroga de 90 días de una concesión ya viciada, se tornara zigzagueante y falto de transparencia.

El presidente Alberto Fernández anunció el 28 de agosto del 2020 la firma del **Acuerdo Federal** para la puesta en marcha de la Hidrovía Paraguay Paraná, junto con gobernadores de siete provincias en la localidad santafesina de Puerto San Martín.

Mediante el **Decreto 949/2020** se delegó en el Ministerio de Transporte *"la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la licitación pública nacional e internacional"* de la vía navegable.

En diciembre de 2020 se crea por Resolución N° RESOL-2020-307-APN-MTR el **CONSEJO FEDERAL DE LA HIDROVIA (CFH)** como un espacio de gestión y participación de las provincias integrantes de la región alcanzada por la Vía Navegable Troncal del Río Paraná.

Dicho ámbito debía servir para escuchar las posiciones no sólo de las provincias sino también de las Organizaciones de la Sociedad Civil y de las poblaciones afectadas por el tratamiento que se le brinde a esta vía navegable.

Más allá de algunos intentos de trabajo en comisiones, el CFH no logró convertirse en un ámbito de decisión, sino que cumplió un rol de órgano asesor o consultivo.

La participación de las provincias en el manejo de la Vía Navegable Troncal del Paraná tan proclamada por el Presidente de la Nación estuvo ausente a la hora de tomar la decisión de estatizar las tareas de dragado, redragado y balizamiento y de entregar la gestión de la vía navegable a la Administración General de Puertos (AGP) quien debió modificar sus estatutos para afrontar los nuevos compromisos.

En el mes de enero de 2021, mediante Resolución N° RESOL-2021-8-APN-MTR se creó en el ámbito del Ministerio de Transporte, **UNIDAD EJECUTORA ESPECIAL TEMPORARIA HIDROVÍA (UEETH)** con el *"cometido de asistir y asesorar al Sr. Ministro de Transporte en todo lo vinculado al llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional dispuestos por el Decreto N° 949 de fecha 26 de noviembre de 2020, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y mantenimiento de la vía navegable troncal de la Hidrovía Paraguay – Paraná ..."*.

La UEETH fue dejada sin efecto mediante la Resolución RESOL-2021-153-APN-MTR, como **muestra del rumbo incierto del Gobierno Nacional en esta cuestión.**

En pos de garantizar la transparencia de un proceso licitatorio, que producto de las marchas y contramarchas del gobierno nacional quedó sin efecto, el Ministerio de Transporte celebró un **acuerdo de cooperación con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)** el cual nunca llegó a ejecutarse.

Por Resolución N° RESOL-2021-73-APN-MTR, de fecha 4 de marzo de 2021, se creó el **Observatorio de Integridad y Transparencia de la Hidrovía Paraguay Paraná (OITH)** para fomentar el acceso a la información y la transparencia del proceso de "licitación larga" el cual tampoco fue puesto en marcha.

El Presidente de la Nación, Alberto Fernández, a través del decreto 427/2021, decidió el 1/7/2021 dejar a la Hidrovía bajo control estatal, más precisamente a manos de la Administración General de Puertos (AGP).

De este modo, la AGP cobrará el peaje y se encargará del dragado, el balizamiento y el control hidrométrico hasta que el **Ente de Control y Gestión** adjudique la "licitación larga" donde quedará plasmado el nuevo modelo de desarrollo de la Vía Navegable Troncal.

Mediante el Decreto de Necesidad y Urgencia DECNU-2021-556-APN-PTE, de fecha 24 de agosto de 2021, se crea el *"ENTE NACIONAL DE CONTROL Y GESTIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE como organismo descentralizado con autarquía administrativa, funcional y económico-financiera, en el ámbito jurisdiccional del MINISTERIO DE TRANSPORTE, con personería jurídica propia y capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado"*.

El citado *"ENTE NACIONAL DE CONTROL Y GESTIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE tendrá la misión de velar por la calidad y adecuada prestación de los servicios, la debida protección de los usuarios y las usuarias, el resguardo de*

los bienes de dominio público y privado del ESTADO NACIONAL y el cumplimiento de las leyes, reglamentos y marcos contractuales y regulatorios mediante el ejercicio de la actividad de auditoría, control, inspección, regulación y seguimiento de las materias administrativas, ambientales primarias, económico-financieras, legales, determinación y/o modificación de traza, tarifarias y técnicas de los contratos de concesión de obra pública y otros que pudieran realizarse para el desarrollo de trabajos de modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y balizamiento, de dragado y redragado, control hidrológico y/o de actividades complementarias a aquellos, sobre la vía navegable troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del RÍO PARANÁ, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el RÍO DE LA PLATA exterior, y de aquellos sectores que el PODER EJECUTIVO NACIONAL le asigne en el futuro".

Desde su creación y hasta la fecha la única información de relevancia que hemos escuchado sobre el mencionado ente fue la designación de su titular, Ariel Sujarchuk.

A partir de la concesión a la AGP de las tareas de dragado y balizamiento de la Vía Navegable Troncal se procedió a contratar en forma directa por 90 días a las firmas EMEPA SA para realizar el balizamiento y a la firma COMPAÑÍA SUDAMERICANA del consorcio JAN DE NUL para las tareas de dragado. **Muchos cambios para que nada cambie porque hasta la fecha siguen estando al frente las mismas empresas que explotaron la hidrovía durante casi tres décadas.**

El medio de comunicación Letra P, da cuenta de esta situación en una nota publicada el 14/09/2021, titulada **"El Estado ya maneja la hidrovía, pero Jan de Nul y Emepa no se van"**. El citado medio afirma: *"En una muestra más del accionar contradictorio y zigzagueante que tiene a la hora de manejar los temas relevantes, el Gobierno dio inicio a la estatización transitoria de la hidrovía Paraguay-Paraná contratando en forma directa a las empresas privadas que*

desde mediados de los 90 estuvieron a cargo de las obras de dragado y balizamiento de la autopista fluvial".

Durante la vigencia de esta contratación directa, la AGP debía arbitrar los medios para poner en marcha dos "licitaciones cortas", una para ejecutar las tareas de dragado y redragado y la otra para ejecutar las tareas de balizamiento de la Vía Navegable Troncal, la cual debería ensamblarse con la adjudicación de la/s "licitación/es larga/s" a cargo del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable.

Con respecto a la licitación "corta" para balizamiento, la empresa mejor posicionada para quedarse con la misma es EMEPA SA, cuestionada por el accionar de su presidente quien admitió ante la Justicia haber pagado coimas para extender la concesión de HIDROVIA SA.

Por otro lado, el viernes 11 de febrero del corriente año, la Comisión de Pre-adjudicación de la LICITACIÓN PÚBLICA DE ETAPA MÚLTIPLE N° 13/2021 para la contratación de la Obra "DRAGADO DE MANTENIMIENTO DE LA VÍA NAVEGABLE TRONCAL", mediante Dictamen Conjunto (IF-2022-13722877-APN-GG#AGP) analizó las propuestas de las empresas oferentes a saber:

1. UT DREDGING INTERNATIONAL NV SUC. ARG. – DREDGING INTERNATIONAL ARGENTINA S.A. - CCCC SHANGHAI DREDGING CO. SUC. ARG. – SERVIMAGNUS S.A. - UNIÓN TRANSITORIA. (UT en formación).
2. COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE DRAGADOS S.A. (CUIT N° 30-68301325-7).
3. ROHDE NIELSEN A/S SUC. ARGENTINA - EMEPA S.A. - UNIÓN TRANSITORIA. (UT en formación).
4. BOSKALIS INTERNATIONAL B.V.SUCURSAL ARGENTINA (CUIT N° 30-62868859-8).

En el citado Dictamen Conjunto la Comisión de Pre-adjudicación, dependiente de la AGP, resolvió NO CALIFICAR para la Apertura del sobre N° 2 por

OFERTAS INADMISIBLES a tres de las cuatro oferentes, dejando como única propuesta válida la presentada por la firma Compañía Sudamericana de Dragados SA, la filial local de la firma belga JAN DE NUL.

Dicha situación motivó la publicación de una solicitada por parte de una de las empresas descalificadas por la AGP, la UT DREDGING INTERNATIONAL NV SUC. ARG. – DREDGING INTERNATIONAL ARGENTINA S.A. - CCCC SHANGHAI DREDGING CO. SUC. ARG. – SERVIMAGNUS S.A.

En la solicitada la firma mencionada calificó de *"insólito"* al dictamen de precalificación emitido por la Administración General de Puertos (AGP), que le impide participar del siguiente paso de la licitación para el Dragado y Mantenimiento de la Vía Navegable Troncal.

La publicación sostiene además que el consorcio *"está decidido a defender su derecho contra esta decisión y permanece comprometido a apoyar a la República Argentina en este proyecto"*.

El texto señala que el dictamen de precalificación, *"aconsejó calificar únicamente a la Compañía Sudamericana de Dragados S.A. (sociedad del grupo Jan de Nul que viene explotando la hidrovía a través de diferentes vehículos societarios hace más de 26 años), para la apertura de su oferta económica y desclasificar a todos los restantes oferentes entre el que se encuentra nuestro consorcio conformado por Dredging International NV Sucursal Argentina, Dredging International Argentina S.A., CCCC Shangai Dredging Co. Ltd. Sucursal Argentina y Servimagnus S.A."*.

La firma advierte que *"la AGP llega a la conclusión de que un consorcio del que participan en un 90% dos de los cinco mayores contratistas de dragado del mundo, carece de experiencia técnica para este proyecto"*, destaca que *"nuestro consorcio cumple y excede ampliamente los requerimientos técnicos exigidos por los documentos de la licitación aprobada por la AGP"*.

Asimismo, expresa que su propuesta técnica *"contempla una movilización de los equipos, ofrece dragas modernas, confiables y con tecnología de vanguardia,*

dispone de mayor capacidad de dragado que la estrictamente necesaria para poder asegurar un excelente nivel de servicio durante la vigencia del contrato y está conformada por un staff de profesionales y técnicos de máximo nivel, combinando expertos nacionales y extranjeros con formación multidisciplinaria".

Consigna además que "la injustificada declaración de inadmisibilidad de la oferta de nuestro consorcio podría dar lugar a la adjudicación de las obras al contratista actual a un precio un 40% más alto del que se podría obtener. Este porcentaje se desprende de comparar la propuesta hecha por Dredging International NV Sucursal Argentina y CCCC Shanghai Dredging Co. Ltd. Sucursal Argentina a la AGP el 13 de agosto de 2021, en la que también ofreció absorber al personal de Hidrovía S.A. antes de convocarse la licitación, con los datos financieros que Compañía Sudamericana de Dragados S.A., en forma improcedente, incluyó en su presentación técnica para esta licitación. Aun cuando se trate de distintos contextos, la abismal diferencia de precios no puede ser ignorada".

Seguidamente hace un firme cuestionamiento al puntualizar que "es inexplicable que habiendo formulado el consorcio la propuesta antes referida en agosto de 2021, el 9 de septiembre de 2021, la AGP haya contratado en forma directa a Compañía Sudamericana de Dragados S.A. a un precio considerablemente superior sin siquiera haberle pedido una cotización a esta parte".

Por último, sostiene que "Nuestro consorcio lamenta este curso de los acontecimientos y sigue convencido de que lo mejor para la República Argentina y los usuarios de la hidrovía es asegurar que la AGP acepte las objeciones del dictamen de precalificación presentadas por nuestro consorcio, corrija el actual proceso de licitación y permita que nuestra oferta compita en condiciones de igualdad, facilitando así un salto en la competitividad de la vía navegable y marcando una nueva era después de 26 años".

Preocupa considerablemente que, luego de tantas marchas y contramarchas del Gobierno Nacional en el tema Hidrovía, las licitaciones de las tareas de balizamiento y dragado de la Vía Navegable Troncal del Río Paraná, queden en mano de las mismas empresas que explotaron la concesión durante casi tres

décadas, bajo la inobservancia de gobiernos que decidieron mirar para el costado frente a las irregularidades denunciadas por los organismos de control de nuestro país.

Preocupa que las "licitaciones cortas" estén objetadas y presenten bajo nivel de transparencia.

Preocupa que los ámbitos de participación de las provincias y de la ciudadanía hayan quedado sin efecto en un proceso tan necesario como el que aquí nos ocupa, por la envergadura de la licitación y por la importancia que la vía navegable tiene para la economía y el desarrollo de nuestro país.

Por ello, consideramos necesario que las autoridades responsables de todo este proceso rindan cuenta y brinden información a esta Honorable Cámara de Diputados.

Por lo hasta aquí expuesto solicito a mis colegas que me acompañen en el presente proyecto de resolución.

Diputada Margarita Stolbizer

Diputado Emilio Monzó

Diputado Sebastián García de Luca

Diputado Domingo Amaya