



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

PROYECTO DE DECLARACIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS
AIRES

DECLARA

1. ADVERTIR sobre las serias y evidentes irregularidades que la Procuradoría de Investigaciones Administrativas (PIA) pusiera de resalto en el informe de fecha 11-02-2025 con relación al procedimiento administrativo correspondiente al llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/2024 por el régimen de concesión de obra pública por peaje en el marco de la ley 17.520 y sus modificatorias, para la denominada "modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado, redragado y mantenimiento de 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, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná–Océano Atlántico".

2. Poner en conocimiento a los Sres. Gobernadores y a las legislaturas de las Provincias que integran, junto con la Provincia de Buenos Aires, la Vía Navegable Troncal (a saber: Santa Fé, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Misiones y Formosa) de las consecuencias denunciadas por la Procuración de Investigaciones Administrativas de proseguirse con el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional Nro. 1/2024.

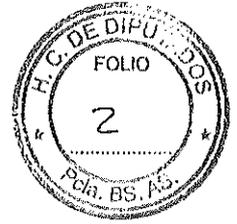
3. Alertar a los Sres. Gobernadores y a las legislaturas de las Provincias patagónicas respecto de las consecuencias que la implementación del esquema licitatorio traduciría en materia económica y productiva en tanto fragmentar la comunicación fluvial y marítima interjurisdiccional.

4. Hacer saber a las autoridades del Gobierno Nacional que esta legislatura no convalida la renuncia a la soberanía portuaria que la decisión implementada traduce, una resignación inadmisibles que contrasta con los mandatos históricos y constitucionales.



EXPTE. D- 3958

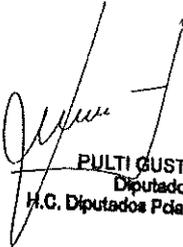
124-25

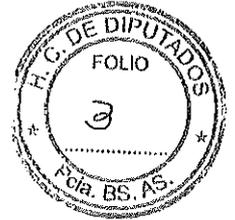


*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

5. Exigir al Poder Ejecutivo Nacional el urgente llamado a consulta a la Provincia de Buenos Aires –y a las demás Provincias que conforman la Vía Navegable Troncal-, antes de continuar con el procedimiento de licitación y concesión de la citada vía troncal navegable Río Paraná – Río de La Plata.

6. Poner en conocimiento de la Justicia Penal los hechos y demás circunstancias denunciadas por la Procuración de Investigaciones Administrativas a fin de que, en forma inmediata, se ordenen las medidas pertinentes a los efectos de perseguir y eventualmente evitar la consumación de los delitos y/o actos de corrupción que fueran identificados en el informe que motiva la intervención de esta legislatura.


PULTI GUSTAVO
Diputado
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.



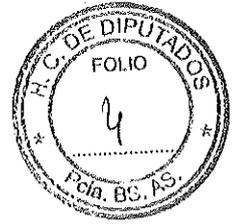
*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

FUNDAMENTOS

Por decreto del Poder Ejecutivo Nacional Nro. 253/95 se aprobó el Contrato de Concesión de Obra Pública por Peaje, 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 Punta Indio, utilizando la Ruta por el Canal Ingeniero Emilio Mitre y sus Anexos. La concesión se otorgó al consorcio JAN DE NUL N.V. - KOCOUREK S.A. DE CONSTRUCCIONES C.I.F. e I. - HORACIO O. ALBANO INGENIERÍA Y CONSTRUCCIONES S.A.C.I.F.I. y EMEPA S.A., hoy HIDROVÍA SOCIEDAD ANÓNIMA, en los términos de la Ley N° 17.520. Inicialmente la concesión lo fue por el término de 10 años y se prorrogó hasta abril de 2021 [la referida prórroga lo fue a partir del acuerdo celebrado el 20 de octubre de 2009 por la entonces UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (UNIREN) y la empresa concesionaria HIDROVÍA S.A, quienes suscribieron el Acta Acuerdo de Renegociación, ratificada por el Decreto N 113/10, que contiene los términos de la renegociación integral y las condiciones de adecuación del Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N°253/95].

El 28 de agosto de 2020 se firmó un Acuerdo Federal por el cual el Estado nacional comienza a administrar la vía navegable junto a las provincias de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos Formosa, Misiones y Santa Fe.

Con Fecha 27-11-2020 se dicta el decreto 949_ mediante el cual el Poder Ejecutivo Nacional mediante el cual se facultó al Ministerio de Transporte a efectuar el llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional, por el régimen de concesión de obra pública por peaje, en el marco de la Ley N 17.520, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y mantenimiento de 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, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná–Océano Atlántico, a riesgo empresario y sin aval del Estado

El referido decreto 949/20, además, dispuso instruir al Ministerio de Transporte dictar los actos necesarios para la creación del CONSEJO FEDERAL HIDROVÍA (CFH).

Dicho organismo fue creado por la res. Nro. 307 del Ministerio de Transporte de fecha 21-12-2020 y tiene por función "brindar asesoramiento permanente en todo lo relativo a la concesión de la obra pública por peaje de la vía navegable troncal ... de conformidad con lo establecido en el artículo 1° del dto. 949/20 y asistir en la coordinación política y estratégica para la administración".

El CFH está conformado por miembros permanentes del Estado nacional y representantes de las Provincias de BUENOS AIRES, CORRIENTES, CHACO, ENTRE RÍOS, FORMOSA, MISIONES y SANTA FE.

Luego de iniciales reuniones del CFH, y a los fines de garantizar la continuidad de las actividades económicas que dependen de la adecuada prestación del servicio en el corredor, por la Resolución N° 129/21 del MINISTERIO DE TRANSPORTE se instruyó al concesionario HIDROVÍA S.A. la continuidad del Contrato de Concesión de obra pública por peaje para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal aprobado por el Decreto N° 253/95 con sus actos modificatorios y complementarios, desde la terminación del plazo contractual y por el término de NOVENTA (90) días.

En 2021 se sancionó el Decreto 427 de fecha 30 de junio de 2021; como producto de la presión de las provincias litoraleñas, los gremios afines y especialistas en la materia, dando lugar a un incipiente proceso de nacionalización de la administración de la vía navegable troncal, donde se le otorgaba las tareas de mantenimiento de la señalización, dragado y control a la Administración General de Puertos; aunque, limitando su responsabilidad hasta quien resulte adjudicatario de la licitación pública autorizada por el Decreto 949/20.

Puntualmente, se dispuso, "otorgar la concesión de la operación para el mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y el correspondiente control hidrológico de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del RÍO PARANÁ, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

en el RÍO DE LA PLATA exterior, a la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO”.

Seguidamente el Poder Ejecutivo Nacional dictó el DNU 556 de fecha 24 de agosto de 2021 mediante el cual, luego de ponderar **(i)** la necesidad de “mantener un desarrollo federal de las vías navegables de la República Argentina, conforme lo dispuesto por el artículo 42 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL y atendiendo al carácter estratégico de la vía navegable troncal”; **(ii)** la finalización del contrato de concesión sobre la vía navegable troncal y; **(iii)** el inicio de los trámites inherentes al llamado y adjudicación de la nueva Licitación Pública Nacional e Internacional, por el régimen de concesión de obra pública por peaje, en el marco de la Ley N° 17.520, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y mantenimiento de la vía navegable, dispuso crear 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 02-09-2021 se celebró el contrato de concesión entre el Estado Nacional y la Administración General de Puertos Sociedad del Estado por el plazo de 12 meses prorrogable hasta la toma de servicio por parte de quien o quienes resultaren adjudicatarios de la licitación encomendada por el decreto 949/20 con la finalidad de preservar el interés público comprometido en la continuidad de los servicios y evitar escenarios que pudieran alterar o poner en riesgo la normal operación de los puertos de dependen de la Vía Navegable Troncal, con consecuencias negativas para el comercio exterior y el desarrollo de las economías regionales del país.

Mediante Resolución 515/22 del entonces Ministerio de Transporte se prorrogó el contrato de concesión desde el 11 de septiembre de 2022 y hasta la toma de servicio por parte de quien o quienes resultaren adjudicatarios de la licitación encomendada por el decreto 949/20.

Mediante el decreto 699/24 se declaró servicio público a las actividades de dragado, redragado, mantenimiento, señalización, balizamiento y control hidrológico de las vías navegables de jurisdicción nacional y se deroga el decreto 556/21.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

A continuación, mediante decreto 709/2024 se dispuso derogar el decreto 949 y los arts. 3 y 4 del decreto 427/21. Asimismo, se dispuso: *"Delégase en la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES dependiente de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional por el régimen de concesión de obra pública por peaje y/o de concesión de servicio público mediante el cobro de tarifas, peajes u otras remuneraciones, según el caso; todo ello en el marco de la Ley N° 17.520 y sus modificatorias, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado, redragado y mantenimiento de 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, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná–Océano Atlántico"*.

Mediante la Disposición 20 de fecha 22-08-2024 la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables creó la Mesa de Diálogo interdisciplinaria con la mira puesta en generar espacios de trabajo en el marco del decreto 709/24.

Finalmente mediante Disposición 34 de fecha 19 de noviembre de 2024 la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables dispuso: **(i)** Llamar a LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL E INTERNACIONAL N° 1/2024 por el régimen de concesión de obra pública por peaje en el marco de la ley 17.520 y sus modificatorias, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado, redragado y mantenimiento de 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, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná–Océano Atlántico y; **(ii)** Aprobar los pliegos del llamado a licitación.

La Procuración de Investigaciones Administrativas, organismo que integra la Procuración General de la Nación y que se especializa en la investigación de hechos de corrupción y de irregularidades administrativas cometidas por agentes de la Administración



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Nacional, en un reciente informe del día 11 del mes de febrero de 2025, identificó en forma precisa los vicios e irregularidades que subyacen tras el llamado a licitación y que se refleja en los Pliegos de Bases y Condiciones que fueran escudriñados por el organismo técnico especializado en materia de corrupción.

En el extenso informe, y luego de relevar la totalidad de la regulación convencional, constitucional, legal y reglamentaria a la que debe sujetarse esta tipología de contratación administrativa, la Procuración de Investigaciones Administrativas relevó los siguientes vicios:

Vicios en el elemento procedimiento administrativo. Puntualmente la PIA detectó la falta de intervención del Ministerio de Economía de la Nación, que es la autoridad de aplicación de la Ley N° 17.520, en la elaboración y aprobación de los pliegos de bases y condiciones Particulares

Asimismo, se puso de resalto la ausencia de dictamen jurídico que, por principio, debe ser emitido con carácter previo a la emisión de todo acto administrativo que pueda incidir sobre la esfera jurídica patrimonial de los particulares. El dictamen jurídico no constituye un capricho sino que se concibe como un modo de actuar de control de legalidad o juridicidad; debe ser exigido especialmente en relación con los actos que pudieran incidir en la hacienda pública.

El informe elaborado por la PIA destacó la presencia de vicios en el objeto, irrazonabilidad y colisión con el ordenamiento jurídico. En concreto, se precisó que tanto la conformación de la Comisión Evaluadora, como la redacción de las cláusulas del pliego de bases y condiciones, colisionan con los principios que rigen la contratación pública. Así, la procuración sostuvo que *"la Disposición SSPYVN 34/2024 también padece vicios graves en el elemento finalidad y objeto"*.

En cuanto a la conformación de la Comisión Evaluadora de ofertas entendió la PIA que no se acreditó fehacientemente la idoneidad de los miembros de la comisión evaluadora, ni de los titulares ni de los suplentes. Se detectó que algunos miembros ya habían participado en procedimientos anteriores previamente cuestionados. Con relación a este último aspecto, la PIA destacó que varios miembros participaron como evaluadores en la Licitación Pública Nro. 13/2021, entonces convocada por AGP, recomendando la adjudicación a Compañía Sud



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

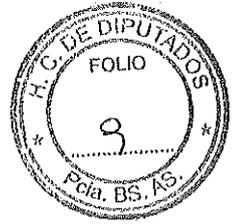
Americana de Dragados S.A., lo cual fue cuestionado y observado por la PIA oportunamente.

Respecto de los plazos fijados en los pliegos para efectivizar las ofertas –cuyo vencimiento opera el 12-02-2025–, los consideró exiguos a tenor de la importancia del objeto a licitar y la envergadura económica del contrato. No pasó por alto PIA las múltiples impugnaciones ya efectuadas por parte de los potenciales oferentes contra el plazo establecido para preparar las oferta, todo lo cual da cuenta de la irrazonabilidad del plazo fijado para la presentación de ofertas, lo que violenta la efectiva competencia y concurrencia de oferentes.

Otro de los puntos oscuros del llamado radica –tal lo sostenido por la PIA– en el plazo de la concesión, que se fija según el PByC en 30 años, prorrogable por 30 años más, sin que se hubiera efectuado una justificación adecuada ni un análisis serio, concreto y certero de su conveniencia. Por el contrario, y con la mira puesta en poner de resalto la sinrazón del término de la concesión, la PIA remarcó lo entonces manifestado por la Cámara Argentina de Mantenimiento de Vías Navegables y Dragados Ambientales en cuanto a que “el plazo para concesionar no puede ser de más de 15 años, con una prórroga de 5 años. Ello pues, según lo informado por la referida Cámara un plazo de 30 años –prorrogable por otros 30 según el PByC– genera posiciones monopólicas y, además, no se condice con la dinámica y desarrollo tecnológico, a la vez que genera barreras de entradas sin ventajas para quienes pagan el peaje.

Del mismo modo, la PIA pone en crisis la cláusula del PByC que autoriza la posibilidad de ceder el contrato a un tercero pues, tal como lo prevé el pliego, se violenta el principio de igualdad, ya que podría permitir la participación de empresas que inicialmente no cumplían con los requisitos exigidos a todos los oferentes participantes del proceso licitatorio. En suma, sostiene la PIA que la cláusula así redactada permite burlar todo el procedimiento a punto tal que se permitiría a terceros que hoy no cumplirían los requisitos del PByC hacerse del contrato en un futuro violentando de tal modo el principio de igualdad que rige esta modalidad de selección de contratista del Estado.

La PIA también critica la ausencia de una etapa previa a la convocatoria para recibir observaciones al proyecto de pliego, a pesar de las numerosas críticas realizadas por distintos actores de la sociedad a los documentos de la licitación y la complejidad del



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

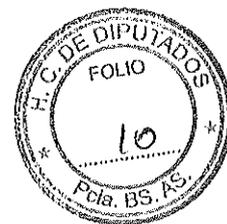
objeto de esta. Este proceder, a la vez, violenta recomendaciones anteriores de la PIA respecto de la importancia de la etapa de observación de proyectos de pliegos y la apertura de instancias de participación ciudadana, lo que ayudaría a disipar cualquier escenario o terreno fértil de posibles sucesos de corrupción.

También son ilegítimas las restricciones a la participación de Uniones Transitorias de Empresas (UTE), personas jurídicas controladas por estados soberanos y requisitos como la propiedad de seis dragas pues, tal lo expuesto por la PIA, no hay justificación razonable que demuestre su relación con el objeto de la contratación. La PIA dejó explicitado en este punto que en las licitaciones anteriores sí se permitió la participación de las UTEs y la presentación de oferentes que no cuenten con equipos propios. A su vez, remarcó que toda restricción, para ser considerada válida, debe encontrar adecuada y razonable fundamentación por parte de la Administración, extremo que no ocurre en la especie.

La PIA también reprocha, por ilegítima, la denominada "cláusula anticorrupción" pues tal como está redactada prevé la posibilidad de compensar económicamente al concesionario luego de verificada algún tipo de práctica corrupta, lo que contradice el objetivo de transparencia y lucha contra la corrupción y, para más, desconoce las obligaciones asumidas por el Estado Argentino en las Convenciones en materia de lucha contra la corrupción.

Otra falencia detectada por la PIA son las limitaciones que el PByC establece en cuanto a la posibilidad de impugnar establecidas con relación a los oferentes en las distintas etapas del procedimiento. Sobre el punto la PIA sostuvo que *"los medios de impugnación fortalecen el control de todo el procedimiento y el rol del particular como colaborador de la Administración. Al instar esos medios está ayudando al control de la legitimidad de su actuación"*. También remarca la PIA que en el pliego se impuso una garantía de impugnación de USD 10.000.000, lo que atenta contra la gratuidad del procedimiento administrativo, la garantía constitucional de defensa y la tutela administrativa efectiva.

En cuanto a la determinación del Canon de la concesión, la PIA reprocha la decisión de fijar la obligación del concesionario de cancelar una deuda de USD 78.878.596,83 con proveedores actuales de la Vía Navegable Troncal sin haber



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

establecido un listado detallado de los acreedores de tal crédito ni tampoco precisar el origen o causa de esas deudas.

Finalmente, la PIA patentiza la ausencia de Estudios de Impacto Ambientales actuales. Así, se destaca que el EIA utilizado tiene ya más de 14 años –es del año 2014- y por tanto se encuentra desactualizado y no pondera ni las nuevas obras previstas ni las modificaciones en los ciclos hidrológicos. Sostiene la PIA que *“resultaría irrazonable, y por ende contradictorio a los fines buscados por la normativa ambiental, pretender que un informe con catorce (14) años de antigüedad puede servir de sustento para la realización de nuevas obras”*.

Es sumamente importante poner de resalto que la PIA considera que de acuerdo con lo establecido en el artículo 124 de la Constitución de la Nación, que determina el dominio originario de las provincias de los recursos naturales, se debe dar intervención a las provincias involucradas no siendo suficiente su participación mediante una mesa de trabajo.

En otro segmento del informe, la PIA destacó que no se han cumplido con los objetivos de participación ciudadana, existiendo una escasa participación, falta de debate y ausencia de tratamiento efectivo de las propuestas efectuadas. La PIA destacó que, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 699/2024 el dragado es un servicio público y en consecuencia se debía cumplir con la participación ciudadana prevista en el artículo 42 de la Constitución de la Nación. A su vez, manifestó el organismo técnico opinante que se violó el acuerdo de Escazú -aplicable por existir materia ambiental- que garantiza la participación pública. La PIA destacó que en las reuniones celebradas de la Mesa de Integración Regional de la Vía Navegable Troncal (VNT) no se evidencia que la Mesa de Diálogo hubiera recibido ni emitido informes, recomendaciones formales, ni tampoco que se le diera tratamiento a las temáticas que incumben a sus actores.

En suma la PIA concluyó que *“del estudio del expediente administrativo surgen elementos suficientes para advertir serias y evidentes irregularidades en la redacción de los pliegos del procedimiento. Lo cual, en lógica consecuencia, conducirá inevitablemente a un procedimiento y posible adjudicación pasibles de reproches administrativos y/o penales”*.



EXPTE. D- 3958 124-25



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

La gravedad de la situación expuesta por la PIA y la lógica repercusión que la misma tiene en la Provincia de Buenos Aires, quien pese a que los ríos cuyo mantenimiento se pretenden concesionar -en el marco de un llamado a licitación pública teñido de ilegitimidad se encuentran en su jurisdicción- no ha intervenido en la elaboración del irregular pliego, exigen un inmediato y urgente pronunciamiento por parte de esta legislatura.

Por todo lo expuesto, solicito a los Sres. Legisladores acompañen con su voto el presente Proyecto de Declaración.

PULTI GUSTAVO
Diputado
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.