

LA COMPRA DE 4 BARCOS OPV PARA PNA ES UN DELITO EN CURSO

RAÚL PODETTI, 8 DE ABRIL 2025
podettiraul@gmail.com

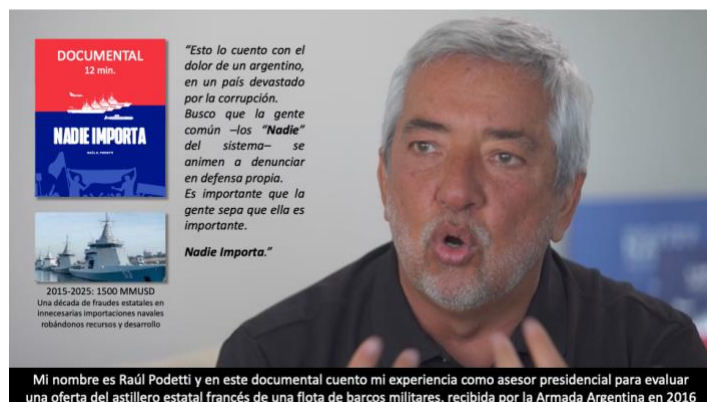
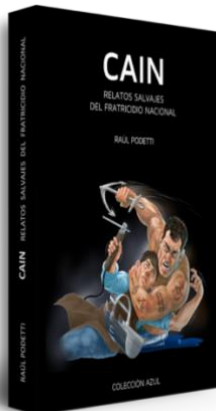
A continuación, se presentan siete razones por las que se debe detener la licitación 038/2023 del Ministerio de Seguridad, para la importación ilegal e inconveniente de 4 barcos patrulleros oceánicos (OPV) innecesarios, al astillero estatal francés, el más corrupto del mundo. Se trata de **un delito, actualmente en curso, que devela estafas por 568 MMUSD.**

Como Anexos a esta nota, se adjuntan los 24 documentos aquí citados y otros relacionados, siendo en su mayoría obtenidos del mismo expediente de la licitación a la fecha de la vista otorgada en octubre 2024.

Para anular la licitación e investigar a los protagonistas del delito en curso, se presentan las siguientes siete razones:

- LA LICITACIÓN TIENE ILEGALIDAD DE ORIGEN.
- LA LICITACIÓN SE DISEÑÓ EN PERJUICIO DE LA INDUSTRIA ARGENTINA.
- LA LICITACIÓN SE ORIENTÓ PARA BENEFICIAR AL ASTILLERO ESTATAL FRANCÉS, EL MÁS CORRUPTO DEL MUNDO.
- LA COTIZACIÓN DEL ASTILLERO ESTATAL FRANCÉS NO CUMPLE CON LO EXIGIDO EN EL PLIEGO Y DEVELA DOS COLOSALES ESTAFAS.
- LA OFERTA FRANCESA NO PRESENTA EL OBLIGATORIO ACUERDO CON ALGÚN ASTILLERO LOCAL CAPAZ DE CONSTRUIR LOS BARCOS.
- EL PLIEGO Y LA OFERTA FRANCESA CONFORMAN AL MENOS 8 FRAUDES CONTRA LA NACIÓN (DOS SON AÚN POTENCIALES).
- EL PRONTUARIO DE LOS PARTICIPANTES Y EL SISTEMA DE COMPRAS DEL MINISTERIO ASEGURAN EL ÉXITO DE ESTOS FRAUDES.

Estos temas se describen en los libros *CAIN, Relatos Salvajes del Fratricidio Nacional*, *L'Affaire Argentine*, *Historias de Corrupción Naval Militar* y en el documental *Nadie Importa*.



LA LICITACIÓN TIENE ILEGALIDAD DE ORIGEN

La Licitación permite la importación de buques a pesar de estar prohibida por Ley, salvo ante ciertas circunstancias que, en este caso, no existieron.

- El Art.15 de la Ley de Industria Naval (27418 del 2017) exige que los barcos para el Estado Argentino (como en este caso) se construyan en el país a menos que haya razón fundada que lo impida. (ver Anexo 1)
- Para obtener tal excepción a la ley hay un procedimiento determinado en la Reglamentación de la ley que incluye la presentación de una razón fundada determinando fehacientemente la imposibilidad de la construcción nacional que sólo así habilitaría la posible importación, previo informe de la Comisión Asesora de Industria Naval (CAIN). (ver Anexo 1)
- Ninguno de los requisitos anteriores fue cumplimentado ya que :
 - La justificación de supuesta “razón fundada” y “determinación fehaciente de incapacidad nacional” que hace la PNA para la importación es una mera y escueta declaración sin ningún sustento técnico ni de estudios de capacidad industrial nacional (Anexo 2). Diríase que no es más que una simple opinión y expresión del íntimo deseo de los prefectos actuantes contra el interés nacional. Esto es inadmisibles de por sí y más aun tratándose de un tema de tanta importancia para el desarrollo y para preservar el espíritu de la Ley.
 - Nunca existió el imprescindible Informe de la Comisión Asesora (CAIN) que demostrara la supuesta incapacidad industrial nacional.
 - Lo que si existieron fueron irregularidades en las reuniones de la Comisión Asesora convocadas por la Subsecretaría de Industria que, a las claras, buscaba lograr que se permitiera la importación según surge de las Actas de las reuniones de la Comisión (Anexo 3):
 - La única razón expuesta por la PNA para habilitar la importación es que los astilleros nacionales “supuestamente tardarían” más tiempo (Anexo 4) que los extranjeros. Esto, además de ser falso y no demostrar capacidad es ridículo por varias razones:
 - No se presenta ninguna comparativa de ofertas de plazos de construcción de los astilleros.
 - Si había semejante premura, la PNA podría haber iniciado el trámite con anterioridad (desde el 2017 existe la Ley) ya que hace 40 años que se sabía que los barcos a reemplazar tendrían 40 años en 2024.
 - También podrían empezar a utilizar alguno de los 4 barcos iguales a los que quieren importar y que ya

tiene la Armada Argentina casi sin uso en la Base Naval de Mar del Plata.



- A la reunión de la Comisión, la S.Sec. de Industria invitó a participar a dos personas que no pertenecen al CAIN y que tuvieron una activa participación argumentando a favor de la importación (Anexo 5). Entre ellas estaba la máxima autoridad del astillero que, casualmente, sería favorecido en la licitación junto al astillero estatal francés.
- Concluida la segunda reunión, la S.Sec. de Industria basó la decisión de dar el “permiso de importación” en el resultado de una votación no anunciada e improcedente. En esa ilegal votación los únicos que se opusieron fueron los representantes de los astilleros nacionales y de los ingenieros navales, es decir, los que conocen realmente las capacidades industriales y técnicas locales (Anexo 6).

La Ley indica sólo una forma de resolver esa cuestión, que es mediante la elaboración de un Informe específico por parte de la Comisión, cosa que la S.Sec de Ind. evitó, reemplazándolo por una impropia votación que evitaba un análisis adecuado, ya que del mismo hubiese surgido obviamente, que la importación no era una necesidad real, sino una preferencia sospechosa. En eso, la ley es sabia, ya que dada la importancia trascendental de la cuestión, un Informe es lo que corresponde para tratar el tema en toda su magnitud.

- Tras este incumplimiento de la ley, se avanzó con la autorización de importación (Anexo 7) lo que llevó a Podetti a presentar una denuncia que tramita bajo el No. CPF 1117/2024(B 21403) en el Juzgado CC 1 de la Dra. Servini, Secretaría 2 a cargo del Dr. Martinez (Anexo 21).

Todas estas irregularidades generan **una clara ilegitimidad de origen** y devela los verdaderos intereses de los funcionarios civiles y militares intervinientes de importar los barcos, traicionando así el interés nacional y la ley.

LA LICITACIÓN SE DISEÑÓ EN PERJUICIO DE LA INDUSTRIA NACIONAL

El pliego de la Licitación se diseñó para evitar que los argentinos puedan competir y siempre se favorezcan las ofertas extranjeras en desmedro del trabajo nacional.

- El Pliego de la Licitación (Anexo 8) tiene una serie de exigencias que buscan evitar la participación de oferentes nacionales:

- Se exige (pag 8), innecesariamente, que el oferente haya construido buques similares en el pasado, sabiendo que ningún astillero nacional lo ha hecho ya que los clientes naturales de patrulleros son la ARA y la PNA que siempre han buscado comprar en el exterior, como en este caso, en 2017 y en 2018. Este tipo de exigencias se enfrenta con el espíritu de la Ley de Promoción de la Ind. Naval, haciéndola de imposible cumplimiento.

IX) PUESTA A DISPOSICIÓN POR PARTE DEL OFERENTE DE UN BUQUE PARA SU EVALUACIÓN POR PERSONAL DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA:

1.1) Deberá adjuntar una nota dejando expresa constancia del lugar, donde se encontrará UN (1) BUQUE de características técnicas similares a la ofrecida en lo referente a las dimensiones principales, material constructivo y compartimiento interior, provista de propulsión y gobierno.

- Los argentinos son penalizados en unos 61 millones de dólares (Anexo 23) respecto de los extranjeros ya que (pag 4) la oferta extranjera queda libre de impuestos (condición DAP) mientras que las ofertas nacionales deben incluir todos los impuestos nacionales (condición DDP). Esto es una inaceptable discriminación en contra de los argentinos. En realidad para ser justos, debería funcionar exactamente al revés, restándole al precio de los oferentes argentinos los impuestos nacionales ya pagados en la Argentina.

Actualización 8- PLIEGO OPV PNA-1.pdf
Página 4 de 205

Inspector Zoom Compartir

ARTÍCULO 5°. - MONEDA Y FORMAS DE COTIZACIÓN.

Los/as oferentes podrán cotizar en moneda extranjera acorde al país de origen del astillero necesidades y financiamiento ofrecido.

En el presente proceso licitatorio, la oferta deberá efectuarse:

a) En condición DAP para los guardacostas que sean producidos en el país de origen.

b) En condición DDP, para aquellos que deban ser construidos en astillero/s local/es (nacional/es).

- En contraposición del extremo favoritismo expresado recién, el pliego indica un ínfimo incentivo para la construcción nacional, de tan sólo un 1% por cada unidad (pag 19). Una vergüenza que devela el bajo interés de los funcionarios nacionales en defender el trabajo local.

8	Se otorgará 4 puntos al astillero que proponga construir la totalidad de las unidades (4) en astilleros nacionales
---	--

LA LICITACIÓN BUSCÓ BENEFICIAR AL ASTILLERO ESTATAL FRANCÉS, EL MÁS CORRUPTO DEL MUNDO

- Del centenar de astilleros internacionales capaces de construir estos barcos, extrañamente sólo uno pudo presentarse cumpliendo lo exigido por el pliego. Justamente fue el astillero estatal francés, que sólo le logró vender esos mismos barcos a la Armada Argentina, en 2018 y también con un fraude a través de una compra directa escandalosa.
- Según el estudio del *Compendio de Corrupción en Venta de Armamento* realizado por la Universidad de Tufts para la World Peace Foundation (Anexo 9), este astillero francés:
 - Concentra el 74% de la corrupción naval mundial
 - Tiene más de 1000 millones de dólares de sobornos comprobados, incluyendo un colosal caso en Brasil que fue parte del Lava Jato.
 - Se recurrió a secuestros, explosiones y asesinatos para encubrir los sobornos en Taiwán, Paquistán, Arabia y Malasia.



- En 2018 este astillero logró que la Armada Argentina le comprara en forma directa 4 barcos patrulleros (casi iguales a los que la PNA quiere ahora) a más del doble del precio de mercado, eludiendo las exigencias de la Ley 27418.
- El presidente Macrón se involucró personalmente en asegurar esas compras fraudulentas a su astillero estatal (ver libro *L’Affaire Argentine*). A los pocos días de las reuniones presidenciales con Macri en 2018 y con Milei, en 2024, los presidentes argentinos ordenaron realizar esas compra altamente inconvenientes a los intereses nacionales, a pesar de las fuertes advertencias en contra de esas adquisiciones ilegales e inconvenientes y conociendo los casos de corrupción internacionales del corrupto vendedor francés.



LA COTIZACIÓN DEL ASTILLERO ESTATAL FRANCÉS NO CUMPLE CON LO EXIGIDO EN EL PLIEGO Y DEVELA DOS COLOSALES ESTAFAS

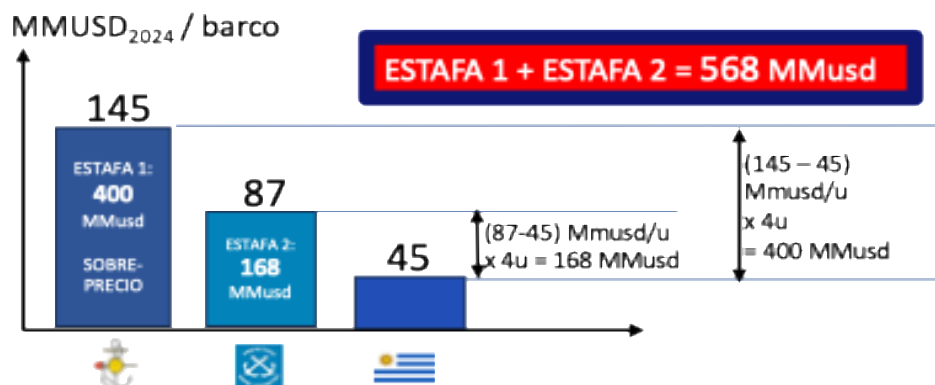
- El Pliego exige claramente que los barcos construidos en el exterior se coticen en forma separada de los construidos en la Argentina. Unos en condición DAP y los otros en condición DDP. Pero la oferta francesa no hace esta discriminación obligatoria y necesaria para poder, por ejemplo, evaluar la inclusión o no de los impuestos. Esto es razón de descalificación, pero como se verá, esta ambigüedad es funcional a un gran fraude organizado a futuro.

En el presente proceso licitatorio, la oferta deberá efectuarse:

a) En condición DAP para los guardacostas que sean producidos en el país de origen.

b) En condición DDP, para aquellos que deban ser construidos en astillero/s local/es (nacional/es).

- El precio total (por 4 barcos) de la oferta del astillero francés es de 317 millones de Euros (Anexo 10), es decir unos 87 MMusd/barco.
- En 2018, Francia vendió en forma DIRECTA, a la Armada, estos mismos barcos. Sin competencia, el astillero francés logró entonces cobrar 58 MMusd extra/barco (66% más de lo cotizado ahora) y 100 MMusd extra/barco (222%) sobre lo que pagó Uruguay en 2024. El valor de esta **Estafa 1 es de 400 millones de dólares**, comparando valores de dólares ajustados al 2024.
- Entre 2023 y 2024, tras una verdadera licitación internacional con amplia participación de varios astilleros de todo el mundo, Uruguay adjudicó a España la compra de barcos patrulleros, muy similares a los ofrecidos por Francia a PNA (https://www.gub.uy/ministerio-defensa_nacional/comunicacion/noticias/se-firmo-contrato-para-compra-dos-buques-patrulla-oceanica-opv). Uruguay pagó sólo 45 MMusd/barco. Esta compra muy cercana (en características, tiempo y espacio) muestra, respecto a la oferta francesa a PNA, un sobreprecio del 93%, es decir unos 42 MMusd/barco, que siendo cuatro unidades, totaliza una **Estafa 2 de 168 millones de dólares**. (Anexo 24)
- Sumando ambas estafas se totaliza **un robo de 568 MMusd**.

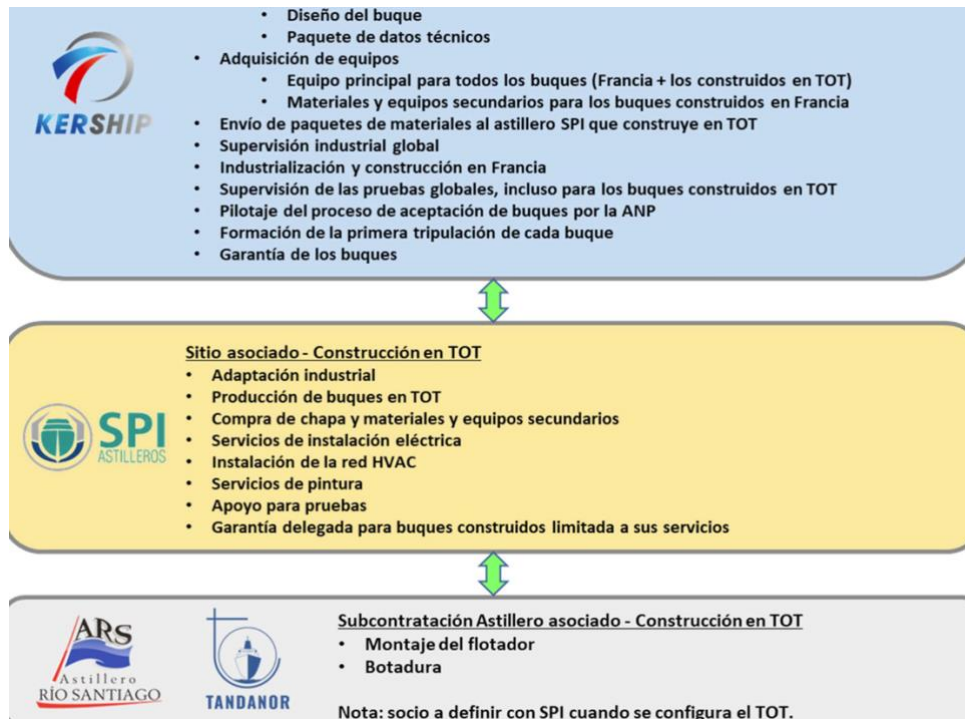


LA OFERTA FRANCESA NO PRESENTA EL OBLIGATORIO CONTRATO CON ALGÚN ASTILLERO LOCAL CAPAZ DE CONSTRUIR LOS BARCOS

El compromiso de construcción local parcial de la flota de OPV es esencial siendo lo que habilitó (ilegalmente) a la importación. Por eso, es crucial que, al menos, se presenten las muy mínimas garantías exigidas para evitar el típico fraude de la construcción total en el exterior. Se exigió presentar el contrato con el real astillero constructor nacional. Pero los franceses incumplieron esa exigencia fundamental.

- Debe entenderse que, en la construcción naval hay típicamente dos roles:
 - El rol principal, propio del astillero constructor consiste en la “construcción del casco” (montaje flotador y equipos principales), “botadura” y principales tareas de “alistamiento”. Para cumplir ese rol el astillero constructor debe contar con la infraestructura necesaria.
 - El rol secundario, propio de talleres navales o astilleros con infraestructuras inferiores, incluye subcontratos para realizar algunas tareas menores de alistamiento como ser la instalación eléctrica, de HVAC, pintura, algunas pruebas, etc.
- Para asegurar el posible cumplimiento real de la obligación de construcción local el Pliego exige al oferente extranjero que nomine y presente sus acuerdos con el/los astillero(s) nacional(es) constructor(es) (Anexo 14).
- El astillero francés (Anexo 11) incumple esta obligación fundamental pues no define al astillero constructor ni presenta ningún acuerdo. Sólo nomina a una empresa (SPI) con un rol muy secundario y totalmente incapaz de cumplir el rol principal (ser el astillero constructor) por no tener, ni siquiera, la infraestructura mínima imprescindible.
- El mismo astillero francés confiesa su incumplimiento en el gráfico explicativo (Anexo 12) donde claramente asigna a SPI un rol muy secundario. Se entiende que el verdadero astillero constructor sería otro, aunque ni siquiera es nombrado y sólo se presentan logos de astilleros alternativos, sin presentarse ningún convenio o carta de intención con alguno de ellos como exige el Pliego. Esto devela el armado de un fraude futuro o al menos una gran precariedad de la oferta sobre un tema tan importante, que la hace inaceptable.
- El astillero francés es aún más explícito en mostrar su total incumplimiento de este aspecto fundamental, presentando su convenio con SPI (Anexo 13) quien reconoce su incapacidad para construir los barcos y no tener ningún astillero constructor dispuesto a tomar el rol principal fundamental. A confesión de parte, relevo de prueba.

- SPI se compromete a que al menos el montaje del casco sobre la quilla, colocación y botadura de como mínimo dos (2) de los citados OPV será realizado en un astillero Argentino que posea la infraestructura apropiada: además de la propuesta de SPI y el acuerdo previo de KSH, sobre la base de criterios económicos y políticos objetivos.
- Una vez obtenido el acuerdo previo de KSH por escrito en relación a los astilleros Argentinos, SPI abordará y preparará las negociaciones con los mismos. El objetivo de SPI será el de conseguir la intervención de estos astilleros sin costos adicionales ni mayores, comparados con aquellos acordados entre las Partes según el Anexo 1.



- Previo a la presentación de ofertas y ante la consulta de un oferente, el MS aclaró explícitamente que era imprescindible la presentación de los acuerdos entre el (los) astillero(s) constructor(es) nacional(es) y el oferente extranjero, como prueba de real intención de cumplimiento (Anexo 15).
- Tras evaluar la oferta francesa el MS detectó este grave incumplimiento e insólitamente, mostrando una obscena preferencia, le dio una segunda oportunidad para enmendar esa falencia inaceptable (Anexo 16), aclarando que faltaba indicar y presentar el acuerdo con un astillero capaz de realizar el “armado, terminación y puesta en funcionamiento” de las unidades a construir en la Argentina, ya que obviamente SPI no cumplía tal requisito.
- A pesar de tal oportunidad de enmendar (tardíamente) ese incumplimiento, el astillero francés mantuvo su incumplimiento y presentó (Anexo 17) el mismo acuerdo con SPI, incluido ya en la oferta original, sólo sumando una copia del acta de directorio de SPI autorizando a ese acuerdo. **Quedó así demostrado el incumplimiento de esta fundamental condición del pliego.**

EL PLIEGO Y LA OFERTA FRANCESA CONFORMAN AL MENOS 8 FRAUDES CONTRA LA NACIÓN (DOS SON AÚN POTENCIALES)

Hasta ahora se han demostrado los siguientes fraudes:

1-El Pliego tiene ilegitimidad de origen

2-Se ocultó la discriminación de precio exigida, para facilitar un fraude futuro

3-Se confesó el sobreprecio en la venta directa a la ARA en 2018

4-Se develó un gran sobreprecio respecto a la reciente compra de Uruguay

5-Se engañó al presentar como “astillero constructor” a una empresa incapaz

Pero adicionalmente, hay otros fraudes detallados más abajo:

6-La compra es innecesaria pues hay 4 barcos iguales que tiene ARA y sin uso

7-La garantía contra el fraude de construir todo en Francia es insuficiente.

8-La oferta anuncia un fraude fiscal al reexportar de Francia los barcos locales

- En 2018, la Armada compró en forma directa e ilegal, 4 barcos patrulleros al astillero estatal francés, el más corrupto del mundo. Estos barcos son prácticamente iguales a los que la PNA quiere importar ahora según lo declara el mismo oferente francés (Anexo 19).

Pero estos barcos patrulleros de la Armada comprados para lo mismo que los de la PNA, prácticamente nunca salen a patrullar, siendo ya parte de la postal turística de la corrupción naval que muestra la Base Naval de Mar del Plata.

El patrullaje en las 200 millas del mar argentino realizado por la Prefectura y la Armada se coordina en un Comando Conjunto Marítimo. Es inaudito que tal esfuerzo de coordinación no llegue a sugerir que la PNA use los barcos que la ARA no usa casi nunca. ¿Será que el negocio es comprar barcos con sobreprecio más que patrullar?



- Claramente la construcción nacional es algo que tanto el astillero francés como los funcionarios civiles y militares argentinos intervinientes siempre quisieron evitar. Tuvieron que aceptar esa condición para pasar más fácilmente el filtro de la Comisión Asesora de Industria Naval, pero el pliego

y la oferta se diseñaron justamente para que, pasado ese filtro, finalmente se pudiera evitar la construcción nacional, mejorando el negocio francés en desmedro del interés nacional de desarrollo y recaudación.

La historia de la industria naval argentina demuestra que este tipo de compromisos de construcción nacional futura nunca se cumplen y todo indica que este caso será un fraude más de ese tipo y que se debe evitar. Conociendo a los involucrados y a la historia argentina, lo más probable es que pase lo siguiente:

- Al firmar el contrato los franceses cobrarán el 20% de anticipo (63 MMusd) y construirán el primer barco en Francia que entregarán al mes 24 cobrando allí el saldo del primer barco (otros 70 MMusd).
- Cerca de la entrega de ese barco (2027), el astillero nacional asociado al francés, informará que, “infelizmente”, no podrá construir los barcos. Ante esto, el astillero francés ofrecerá construirlos en Francia.
- En ese momento, la Argentina que ya lleva pagados 133 MMusd, sólo podría ejecutar la garantía del contrato que es de sólo un 10% (32 MMusd) quedándose con un barco y un conflicto con Francia que le impedirá recibir servicio en garantía por el barco ya pagado, que se sumará a la flota sin uso de la ARA. Esto sería otro pésimo negocio para el país, tal como fue organizado desde el principio.

La Argentina aceptaría entonces la oferta francesa de que los barcos se construyan en Francia, con lo cual el astillero francés se ahorra unos 46 MMusd de impuestos que hubiera tenido que abonar si cumplía con su obligación de construcción nacional de los 3 faltantes. Estos 46 MMusd serían más que suficientes para cubrir las necesarias participaciones de los involucrados en este fraude anunciado.

- Los previsores franceses consideraron también la extraña eventualidad de que algún funcionario futuro obligue que se cumpla el contrato y que alguno de los barcos finalmente termine construyéndose en la Argentina.

Por eso, los franceses incluyeron (Anexo 18) una insólita condición: al terminarse la construcción de un barco en la Argentina se lo remolcará hasta Francia, se le pondrá pabellón francés y tras unas pruebas (que podría hacer en la Argentina) volverán a mandarlo para la Argentina como una exportación (increíble pero cierto). El MS y PNA debieron haber rechazado de plano esa condición por no tener sentido ni explicación lógica y sobre todo por ser la base de un obvio fraude impositivo pre anunciado. Pero no dijeron nada....

No hay ninguna explicación técnica ni operativa para semejante estupidez excepto al mirarlo bajo el cristal de la corrupción. Así se entiende, a las claras que, fraguando esta “exportación” desde Francia, intentan evitar el pago en el país de hasta unos 15 MMusd en impuestos nacionales por cada barco. Nuevamente, una cifra más que suficiente para que ningún funcionario alcance a observar esta obvia maniobra de fraude fiscal preanunciado.

EL PRONTUARIO DE LOS PARTICIPANTES Y EL SISTEMA DE COMPRAS DEL MINISTERIO ASEGURAN EL ÉXITO DE ESTOS FRAUDES

Hay tres participantes principales (dejemos de lado, por ahora, a los secundarios necesarios): PNA, MS y el astillero francés, todos con frondosos antecedentes de corrupción en casos similares, que les brindan grandes chances de un nuevo éxito delictivo. Además, el sistema de compras militares y de seguridad es uno de los más corruptos del mundo, lo que facilita enormemente esta tarea delictiva.

- La PNA nunca compró un solo barco nuevo en la Argentina, a pesar de que la industria local siempre tuvo capacidad para hacerlos. Las compras de sus 40 barcos nuevos siempre las hicieron en el exterior en forma muy inconveniente (ver página 222 del libro *Industria Naval Argentina 100 años* <https://raulpodetti.com/wp-content/uploads/2020/07/Libro-INA-completo.pdf>.) El último caso, en 2017 fueron 4 patrulleros fluviales comprados a Israel en forma directa a más del doble del precio de mercado.
- El equipo del M.S. es el que en 2017 hizo la compra directa sobrepreciada de 4 patrulleras a Israel. Podetti lo denunció ante la Oficina Anticorrup. y se confirmó en el lapidario informe de la AGN a fines del 2024 (Ver pag. 28 y 49 del Anexo 20) generando la causa 3541/22 en el Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal No.10, Sec. No. 19, a cargo del Dr. Julián Ercolini y la secretaria de la Dra. María Julia Sosa.
- El astillero estatal francés es el más corrupto del mundo (Anexo 9)
- El sistema de compras de barcos militares y de seguridad de la Argentina es uno de los más corruptos del mundo, a la altura de Iran, Irak, Sudan, Bangladesh, Nigeria y Venezuela (Anexo 22), según el informe sobre Integridad en estos casos (<https://ti-defence.org/gdi/countries/argentina/>).

Argentina tiene el **MÁXIMO NIVEL DE CORRUPCIÓN MILITAR MUNDIAL** en: Selección de Proveedores, Control de Licitaciones, Contrataciones y Entrenamiento Anticorrupción.

ARG tiene **alto riesgo de corrupción en Defensa y Seguridad**, con **bajísima transparencia**, sin control en las compras y **muy débiles controles anticorrupción en las operaciones**.

La corrupción operativa y de compras militares de Argentina es de las mayores del mundo, equivalente a la de **Bangladesh, Angola, Camerún, Sudán, Nigeria, Iran, Irak, Jordania, China, Rusia y Venezuela**

