CONTESTA VISTA - REITERA ILEGITIMIDAD DEL LLAMADO - GRAVE ILEGITIMIDAD EN LA ADMISIÓN DE LA OFERTA PRESENTADA POR VICIOS INSANABLES QUE INCUMPLEN LAS EXIGENCIAS DEL PLIEGO- SE DEJE SIN EFECTO EL PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN.

Señora Ministra

de Seguridad de la Nación

Dra. Patricia Bullrich

S / D

Raúl Eugenio PODETTI, Ingeniero Naval (MP 501), titular del Documento Nacional de Identidad Nro. 11.988.801, con domicilio constituido en la calle Arenales 1299 de esta Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el Expediente EX 2023-134 03 2577 – APN – DYC # MSG, Licitación 038/2023 a la Señora Ministro digo:

I.- OBJETO

` Que vengo por el presente a contestar la vista que me ha sido conferido en relación lo actuado en este expediente, y a exponer mis conclusiones sobre lo actuado hasta el momento, que me llevan a reiterar mi denuncia sobre la ilegitimidad sustancial de todo el procedimiento, y a requerir se deje sin efecto este proceso de licitación en vista de los vicios que presenta la única oferta en pie.

Cabe consignar que mi formación profesional y mis años de experiencia en el sector industrial naval argentino (que acredito con el CV resumido que puede consultarse en https://www.raulpodetti.com/) me llevan al imperativo moral de cuestionar el proceso de contratación en curso, que no sólo agravian al marco jurídico aplicable, sino que llevarán sin dudas a repetir compras ruinosas llevadas adelante por la administración nacional con contratas que lejos están de cumplir los mínimos estándares de *compliance* exigidos para negociar con el Estado Nacional.

II.- LA ILEGITIMIDAD DEL LLAMADO

II.A.- LA ILEGALIDAD GENERAL DEL PROCEDIMIENTO: Esta licitación nunca debió llevarse a cabo.

Por ley 27418 del 2017, los barcos para PNA deben construirse en la Argentina a no ser que haya una manifiesta incapacidad de la industria nacional, lo que obviamente no es el caso a pesar que un grupo de funcionarios del gobierno anterior y sindicalistas y empresarios afines a ese gobierno hayan torcido la realidad - para su conveniencia- en una reunión del 2023 del Consejo Asesor de la Ind Naval. No hay motivos para que se establezca que sólo dos de los buques planificados se deban construir en astilleros nacionales. La citada ley y su reglamentación no abre a la opinión de si es mejor hacerlos acá o afuera: Si se pueden construir 2 acá, se pueden construir los 4.

II.B.- LA FLOTA DE VIGILANCIA DE LA ARMADA ESTÁ AMARRADA: La Armada Argentina ha comprado recientemente otros cuatro barcos para cumplir una misión igual a los de esta licitación y no los usa. La flota de los OPV nuevos está absolutamente subutilizada. Se la ve habitualmente amarrada en la Base de Mar del Plata. ¿Porqué, en vez de comprar otros cuatro, el Estado Argentino no usa los inactivos nuevos y se evita la erogación escandalosa de esta licitación innecesaria? ¿Será que el negocio es comprar, más que patrullar?

Ello levanta severas sospechas en torno a la real intención de patrullar nuestro mar para reducir la descontrolada pesca ilegal a 200 millas del muelle de Mar del Plata, cuando los 4 OPV se encuentran amarrados hace años sin prestar servicio alguno.

II.C.- LAS ACUSACIONES CONTRA EL ASTILLERO FRANCÉS: En mi libro *"L´Affaire Argentine*, *Historias de Corrupción Naval Militar"* he expuesto la larga historia de corrupción que en el mundo tiene la empresa estatal francesa que ha licitado en esta oportunidad, y su vinculación con nuestro país. Las partes y nombres del grupo naval francés van cambiando, al parecer, para intentar ocultar su prontuario (Kership = Piriou = Naval Group = DCNS). Aquí puede consultarse la publicación (https://www.raulpodetti.com/l-affaire-argentine/), y adjuntaré al expediente un

ejemplar. Una segunda parte de este libro de divulgación pública está en elaboración, atento la continuidad de la actividad fraudulenta del astillero estatal francés en el mundo y en nuestro país, por ejemplo con su participación fraudulenta en esta licitación.

No es solo mi opinión la que sostiene que la empresa gala tiene pésimos antecedentes y es sin duda el astillero más corrupto del mundo. En el estudio *Compendium of Arms Trade* para la *World Peace Foundation,* realizado desde el prestigioso *Fletcher School* de la Universidad de Tufts, Estado Unidos, se identifican varios casos de ventas internacionales (Taiwán, Pakistán, Arabia, Malasia, Brasil) de barcos militares del astillero estatal francés que suman más de 1000 millones de dólares en sobornos que pretendieron ser encubiertos con explosiones, secuestros y asesinatos (ver https://sites.tufts.edu/corruptarmsdeals/introduction-to-the-compendium-of-arms-trade-corruption/). Próximamente se incluirán también las corruptas operaciones en la Argentina dentro de este *Compendium*. En el libro se exponen los detalles de la conexión argentina de esta red de tráfico de influencias y corrupción.

II.D.- LA OFERTA QUE REALIZÓ LA EMPRESA FRANCESA DEVELÓ EL NEGOCIADO EN LA COMPRA DIRECTA DE LA ARMADA (2018): Seis años atrás **el astillero estatal francés le cobró a la Argentina más del doble de lo que cotiza ahora por cuatro OPV** y con el agravante de que en aquel caso todos las barcos se construyeron en Francia. La explicación, que devela la relación corrupta del astillero francés y el gobierno argentino es que en el 2018 la Armada Argentina impulsó la adquisición de los OPV por medio de una compra directa y ahora, en cambio se ha planteado un proceso competitivo. La consecuencia de esta conducta claramente irregular debe llevar a la inmediata descalificación del oferente francés como proveedor del Estado Argentino, atento las sombras que proyecta sobre sus negociados anteriores, y que (como se verá más abajo) hace inviable la oferta presentada en este expediente.

II.E.- LA DENUNCIA PENAL: Los extremos sucintamente reproducidos aquí se desarrollaron extensamente en la denuncia penal que quedó radicada por ante el

Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Criminal y Correccional Federal Nro. 1, a cargo de la Dra. Servini, magistrada que delegó la instrucción en la Fiscalía a cargo del Dr. Stornelli y se encuentra en curso.

II.F.- LA ANULACIÓN DEL PROCEDIMIENTO: Todas estas cuestiones deben llevar a la Sra. Ministra a la anulación de lo hasta aquí actuado, para respetar no sólo los principios básicos del marco regulatorio del sector, sino para evitar la comisión de ilícitos como los expuestos en los antecedentes indicados. En este sentido, no es posible soslayar que entre los principios esenciales que deben regular el procedimiento administrativo, según lo establecido por el artículo 1 bis de la Ley de Procedimientos Administrativos modificada por la Ley Bases se encuentran el de juridicidad y los de transparencia y buena administración. Esos principios tienen concreción en el artículo 17 de la Ley, que obliga a la administración a revocar los actos irregulares, dada su nulidad absoluta, previéndose entre las causas que provocan esa nulidad el incumplimiento de los procedimientos exigidos por las normas aplicables. Todos esos principios y la norma apuntada serían gravemente afectados si se mantiene la vigencia de este proceso de selección viciado.

III.- LAS GRAVES FALLAS DE LA OFERTA PRESENTADA

Los planteos generales realizados más arriba han recibido su concreción en gravísimas fallas de la oferta presentada por Kership SAS. Estas fallas resultan de tal entidad que aparecen como insusceptibles de ser ignoradas por parte de la autoridad, e imposibles de ser saneadas por el postulante:

III.A.- UN PROTOTIPO NO PUEDE INSPECCIONARSE:

III.A.1.- El pliego y la obligación de exhibir un buque similar: En el pliego, el art. 8 Apartado IX del “Pliego de Bases y Condiciones Particulares” dispone que el oferente debe poner a disposición de la Prefectura Naval Argentina un buque similar para su inspección.

Textualmente, se establece:

IX) PUESTA ADISPOSICIÓN 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.

1.2) El Astillero deberá dejar expresamente asentado en dicha nota, que se hace cargo de la totalidad de los gastos (traslados, alojamientos, estadías y demás gastos de la Comisión Técnica). Además, se encargará de efectuar las gestiones ante el usuario y/o propietario de la unidad presentada para inspección para obtener la autorización y colaboración necesaria para una eficaz comprobación.

1.3) A tal efecto la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA designará una Comisión Técnica integrada por CUATRO (4) inspectores para concurrir al sitio indicado, previo a la elaboración del INFORME TÉCNICO. Asimismo, el Ministerio de Seguridad de la Nación designará UN (1) inspector que se sumará a la Comisión Técnica y concurrirá al sitio indicado junto con los inspectores de PNA.

1.4) En la mencionada visita se efectuará una verificación de las dimensiones principales, materiales utilizados en la construcción, calidad de los componentes, calidad de terminación, disposición y arreglo interior de la embarcación.

A su vez se realizará una navegación con la embarcación, tendiente a determinar el comportamiento general de la misma en lo referente a sus condiciones de flotabilidad, navegabilidad, estabilidad, velocidad y demás condiciones náuticas. -

1.5) Para el caso que la Comisión Técnica deba trasladarse al exterior, el Adjudicatario deberá hacerse cargo de los gastos de traslado, viáticos, alojamiento,

tarjeta médica y estadía derivados de la citada Comisión, previéndose una estadía de un máximo de TRES días."

III.A.2.- Kership ofrece un prototipo: El diseño ofrecido por Kership, denominado "GCO87", es un diseño básico de guardacostas oceánico. No existen buques construidos iguales o realmente similares que puedan ser inspeccionados. Tampoco han sido probadas ni puede probarse ya sus cualidades técnicas. Lo presentado no es más que lo que en la jerga naval se denomina un "prototipo".

En su oferta, Kership menciona de manera inexacta e intencionada que: *"El GCO87 es una evolución del OPV 87 en servicio con la Armada Argentina y construido por KERSHIP. Se beneficia de los resultados de este programa, así como de otros buques en servicio en otras armadas, incluida la Armada Francesa."*

Aunque la oferente Kership presenta al GCO87 como parte de la gama del OPV 87, esto NO ES VERDAD. **El OPV 87 es un buque de defensa para el Ministerio de Defensa y la Armada Argentina, con características muy diferentes a las del GCO87, que pretende ser un guardacostas para el Ministerio de Seguridad y la Prefectura Naval Argentina** (PNA).

Las enormes diferencias en el diseño son evidentes, y técnicamente, las divergencias son significativas, como lo demuestran las 400 toneladas de diferencia entre ambos buques, que representan un 28% de diferencia en el desplazamiento. Esto requierte necesariamente el diseño y construcción de un nuevo casco. Kership no podrá utilizar el mismo casco para esta ecuación de peso/desplazamiento, pues no resistiría el nuevo peso propuesto por el modelo que hoy sólo existe en papel, pero en torno al cual no hay ninguno construido y navegando que pueda ser inspeccionado, como lo exige el pliego.

En resumen, es evidente que se incumple con el Pliego de Bases y Condiciones de la Licitación en curso, porque el oferente no presenta un buque que reúna las condiciones previstas en la disposición transcripta al inicio de este apartado.

III.A.3.- La propia interpretación de las autoridades del Ministerio: Esta exigencia no admite dobles lecturas. A la claridad absoluta del texto del Pliego de Condiciones se le suma la interpretación que las propias autoridades ministeriales efectuó de su propia exigencia.

Para la contratación en curso, el Ministerio tramitó una excepción a lo establecido en los artículos 8° y 15 de la Ley N° 27.418, a fin de permitir que los guardacostas pudieran ser construidos en el extranjero. En el **Informe Número: PV-2023-134032592-APN-DCYC#MSG**, **Referencia: EX-2023-103987842- -APN-SSGA#MSG**, y en el Expediente **EX-2023-103987842- -APN-SSGA#MSG**, se dijo: *"Las propuestas realizadas por astilleros nacionales se encuentran en condición de prototipo, y no cuentan con buques ya construidos de acuerdo a las características que la PNA requiere. Así, no pueden cumplimentar el requisito solicitado en el proyecto donde se requiere que 'el buque deberá estar diseñado al momento de la oferta y será construido bajo supervisión acorde con las normas y regulaciones de una Sociedad de Clasificación miembro del IACS'."*

Tenemos entonces que el argumento por el cual se requirió exceptuar del Régimen de Promoción de la Industria Naval Argentina a la construcción de los 4 buques hoy en proceso de licitación, que fue literalmente **que debía cumplirse con la necesidad de que los buques estén operativos, y que ya hayan sido diseñados al detalle al momento de la presentación de las ofertas**, para que puedan ser construidos bajo la supervisión de las sociedades de clasificación avaladas por la *International Association of Classification Societies*. Es también claro que, de no ser así, la excepción invocada por el licitante carecía de causa y se transformaba en un acto nulo de nulidad absoluta.

Pues bien, nada de ello se cumple en la oferta de Kership. Los concursantes franceses han propuesto solamente un bosquejo de un buque, que en caso de decidirse que se vaya a construir, debería avanzar luego a la etapa de diseño, para recién entonces poder considerarse que tiene un proyecto.

Y aún en ese caso, no podría Kership cumplir con las previsiones del pliego, que exige que inspectores de la PNA evalúen las condiciones técnicas, la calidad de los materiales, la navegabilidad, y las restantes circunstancias mencionadas en el art. 8, apartado IX del Pliego que rige este procedimiento de contratación.

La oferta de este concursante con tan dudosos antecedentes debe ser rechazada, pues ha hecho su oferta en base a un prototipo de un navío que nunca ha sido construido. No se puede navegar en un prototipo inexistente.

III.B.- LA PROPUESTA DE FINANCIAMIENTO ESTÁ CONDICIONADA, Y NO PODRÁ CONCRETARSE:

III.B.1.- Las ofertas no pueden ser condicionadas: Es un principio basal de los procedimientos de selección del contratista estatal que las ofertas no pueden estar sometidas a ningún condicionamiento.

Así por ejemplo, en el Dictamen 998/2012 de la Oficina Nacional de Contrataciones se ha dicho: *"Se está frente a una oferta condicionada cuando la misma "se subordinare a un acontecimiento incierto y futuro que puede o no llegar, la adquisición de un derecho, o la resolución de un derecho ya adquirido." (conf. Artículo 528 Código Civil). En igual sentido la Procuración del Tesoro de la Nación (PTN) ha sostenido que la oferta está condicionada cuando el precio ofertado dependerá del "…acaecimiento de un acontecimiento futuro e incierto…" (en Dictámenes PTN, 254:63). IV) La Administración no puede quedar sujeta al cumplimiento de un acontecimiento incierto y futuro, establecido por el oferente, en contradicción con las regulaciones legales y con las condiciones del pliego de bases y condiciones, pues la oferta estaría condicionada a la voluntad de aquél."*

En igual sentido en el Dictamen ONC Nº IF-2017-00938210-APN-ONC#MM del 23/1/2017 se consideró: *"En lo atinente a cuándo una oferta debe considerarse "condicionada" se ha sostenido que: "…la oferta condicionada implica una variación de las cláusulas de la licitación y hace jurídicamente imposible la adjudicación a la empresa*

aunque esa oferta hubiera sido la más conveniente en el marco de determinada licitación pública." (MONTI, Laura, en "Cuestiones de Contratos Administrativos en homenaje a Julio Rodolfo Comadira", ed. Ediciones RAP, Año 2006). A su turno, la PROCURACIÓN DEL TESORO DE LA NACIÓN ha opinado que la oferta está condicionada cuando el precio ofertado depende del "…acaecimiento de un acontecimiento futuro e incierto…" (v. Dictámenes PTN, 254:63)… En principio, se está frente a una oferta condicionada cuando la misma establece condiciones a cargo del licitante o de terceros, a los que se sujetan las obligaciones y los derechos del licitador. En estos casos, en principio, se impone su desestimación. III) Ello así, porque la Administración no puede quedar sujeta al cumplimiento de un acontecimiento incierto y futuro, establecido por el oferente, en contradicción con las regulaciones legales y con las condiciones del pliego de bases y condiciones, pues la oferta estaría condicionada a la voluntad de aquél (MONTI, Laura, "Ofertas Condicionadas y Ofertas Alternativas", en Cuestiones de Contratos Administrativos, ed. RAP, 2007, 1º ed., p. 623/624)."

La legislación ha plasmado este principio en el artículo 84 del Reglamento aprobado por el Decreto Nº 893/12 del Régimen de Contrataciones de la Administración Nacional, y en el 66 inc h) del Decreto 1030/16 que consideran como causal de desestimación no subsanable a las ofertas que presentan condicionamientos.

III.B.2.- Las pautas del Pliego: Estos principios que vedan la presentación de propuestas sujetas han quedado plasmados en el pliego base de esta licitación. En lo que hace a la financiación, en el ARTÍCULO 8°. - CONTENIDO DE LA OFERTA. DOCUMENTACION A PRESENTAR, sostiene: *"DOCUMENTACIÓN EXIGIDA PARA OFERENTES EXTRANJEROS De tratarse de propuestas presentadas por oferentes extranjeros no inscriptos en el SIPRO, deberán adicionar a la propuesta presentada de acuerdo a las condiciones establecidas en el presente Pliego de Bases y Condiciones Particulares, la siguiente documentación: … f)* ***Pre acuerdos con los términos y condiciones del sistema de financiamiento y aceptación por parte del organismo financiador para su presentación en el presente procedimiento****."*

El **Artículo 9** del Pliego de Bases y Condiciones Particulares establece además: *"Dada la envergadura del objeto de esta licitación, el oferente deberá incluir el financiamiento del CIEN POR CIENTO (100%) del valor total ofertado, a ser otorgado por sí o por intermedio de terceros… Los Oferentes deberán incluir en su Oferta uno o varios programas de crédito para financiar la inversión requerida en esta licitación, de conformidad con lo previsto en este apartado."*

III.B.3.- El condicionamiento del financiamiento ofrecido: En una insalvable violación a los requisitos establecidos, ya que el **financiamiento ofertado es condicionado** y no cumple con las pautas del procedimiento de licitación. En la presentación de Kership del 20 de junio de 2024, titulada "Carta de intención de financiamiento a 100% por la adquisición de cuatro (4) buques guardacostas para la Prefectura Naval Argentina - Licitación Pública N°38/2023", se aclara que: *"Esta propuesta de financiación está sujeta a la confirmación de una garantía por BPIAE. Las condiciones definitivas de esta financiación quedan por negociar entre el banco Santander, que actúa como líder de un grupo de bancos a constituir, la República Argentina a través del Ministerio de Economía y BPIAE."*

BPIAE es la sigla que identifica a la *"Banque Publique d'Investissement"*, es la **ECA** ("*Export Credit Agency"*) de Francia. Las ECA son entidades creadas para fomentar el comercio exterior y apoyar a los exportadores. Su objetivo principal es facilitar las operaciones comerciales entre países al proporcionar financiamiento y seguros a las empresas que desean expandirse internacionalmente. En lo que la oferta de Kership respecta, las ECA ofrecen préstamos y seguros a estas empresas para ayudar a eliminar el riesgo de incertidumbre de exportar a otros países, y deberían constituir una garantía a favor del Banco Santander, según lo consignado por el propio oferente.

Para que la propuesta de Kership no merezca ser descalificada, debió presentar un financiamiento (del Banco Santander o de la entidad que sea), en el que **asegure el 100% del financiamiento de la oferta**, como lo exige el pliego.

La Carta de Intención que debió acompañar la oferente tuvo que ofrecer la financiación del Banco Santander sin requisito ni condición alguna. O bien la conformidad de la **BPIAE** de garantizar el crédito del Banco Santander. Decir "pongo la plata pero…" es condicionar la posibilidad de conseguir el dinero, es no asegurar que si su propuesta fuera admitida estaría el dinero para avanzar con el proyecto, pues al tiempo de formularse y analizarse la oferta no era, (ni aún hoy es posible) afirmar que quedó acreditado en autos que se haya presentado "la confirmación de la garantía por BPIAE", de modo que la financiación es una promesa incierta y condicionada.

Pero llamo la atención a la nota del Banco Santander, fechada el 17 de junio de 2024, y agregada al documento 0326 - RE-2024-94912228-APN-DCO#MSG:

Adicionalmente, la potencial financiación necesitaría de una sindicación entre bancos familiares en esta industria con estructuras cubiertas por la Agencia de Crédito la Exportación francesa ("ECA"), BPI France Assurance Export (en adelante "BPIAE").

La concesión de cualquier facilidad crediticia está condicionada, entre otros, (i) a la previa aprobación de los Comités de Créditos de Santander, de otros potenciales bancos participantes y de BPIAE, (ii) procedimiento de due diligence debida, cumplimiento y KYC en términos satisfactorios para Santander y BPIAE, (iii) de sus términos definitivos una vez nos sean comunicadas las necesidades de financiación resultantes del contrato comercial final, y (iv) de la constitución de garantías satisfactorias para Santander y otros bancos en caso de corresponder. Asimismo, sus términos y condiciones están sujetos a las condiciones de mercado.

En función del origen de los bienes y servicios a exportar, y tratándose de un estado soberano que actuaría como deudor, la ECA podría determinar que este tipo de financiación alcance un monto de hasta un 85% del importe del contrato de exportación mediante un crédito comprador sindicado con cobertura de BPIAE ("Crédito Comprador"), en el que Santander realizaría funciones de coordinación y aportaría un monto todavía por definir.

Si el deudor lo pide y la ECA lo acepta, se podría añadir el monto de la prima ECA en el Crédito Comprador. Adicionalmente, para financiar el 15% restante Santander propone un crédito comercial garantizado ("Crédito Comercial Garantizado").

Aquí se ratifica lo expuesto (la necesidad de aprobación por parte de la ECA), sino que se suma una tripe condicionalidad (véase que el propio Banco Santander emplea la palabra "La Concesión de cualquier facilidad crediticita está **condicionada**…"-no resaltado en el original-): aprobación de Comité de créditos del Banco Santander, de

otros Bancos y de la EPIAE, la realización de un *due diligence*, y de la constitución de garantías.

Lo que debió aportar el oferente es, sin más, una oferta concreta de financiamiento para el caso de serle adjudicada la licitación. Véase por ejemplo lo consignado en el apartado "CONDICIONES PARTICULARES. LA CARTA DE INTENCIÓN DE FINANCIAMIENTO", en la página 11 del pliego de condiciones, que exige en lenguaje imperativo que se debe garantizar lisa y llanamente el infinito, no ofrecer sólo una cadena de condicionalidades que se acerca al infinito.

III.B.4.- El financiamiento no se conseguirá: Además de no presentar una oferta admisible pues su barco es sólo un prototipo, además ser inadmisible pues presentó una propuesta de financiamiento condicionada, Kership **no podría cumplir con facilitar el dinero necesario para culminar su proyecto**, si por hipótesis fuera mínimamente viable.

El **BPIAE** en la actualidad califica a la Argentina como "**Riesgo 7**" según la clasificación de la OECD (ver por ejemplo Country Risk Classification (oecd.org)). Es decir que **BPIAE no garantizará el financiamiento** propuesto por Santander y presentado por Kership. Es de **conocimiento público** cómo funcionan este tipo de procedimientos de obtención de fondos. Los bancos comerciales (en este caso, el Santander) financian inversiones de empresas de un país en otro si consiguen el respaldo y garantía de las ECA del país de origen. Esa garantía cubre el riesgo si el país receptor del dinero (en esta caso Argentina) no cumple con sus pagos, la agencia de crédito asumiría la cancelación de los montos adeudados. Esas Agencias no otorgan esas garantías sino cuando los niveles de Riesgo son mucho menores al que en la actualidad presenta nuestro país, de allí que el condicionamiento no es una mera gestión a cumplir, sino la promesa de cumplir algo contrario a las normas que regulan ese tipo de aseguramiento de riesgos.

Kership, entonces, proporcionó un oferta de financiamiento que sabía que no iba a poder concretar en el futuro, y se intentó cubrir con el condicionamiento ya individualizado.

III.C.- EL INCUMPLIMIENTO DEL LUGAR DE CONSTRUCCIÓN DE LOS BUQUES Y DEL RÉGIMEN ADUANERO DISPUESTO EN EL PLIEGO - LA CONTINUIDAD Al FRAUDE ORGANIZADO POR EL GOBIERNO ANTERIOR: El pliego de licitación exige que al menos 2 de los buques sean construidos en el país.

En el artículo 5 se dispone: *"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)."

Además sostiene: *"VI) CONSTRUCCIÓN EN ASTILLEROS NACIONALES a) De conformidad con lo que establece el artículo 13 del presente Pliego, deberá presentar una CARTA DE INTENCION por la TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA con Astillero/s Local/es Nacional/es, especificando toda la información respecto de los alcances del tipo de transferencia tecnológica."*

Y en el artículo 13 indica: *"ASTILLEROS NACIONALES: TRANSFERENCIA TECNOLÓGICA. Al menos DOS (2) de los CUATRO (4) Buques que se pretenden adquirir, deberán ser construidos en Astillero/s local/es (nacional/es), a elección del Oferente/constructor a través de un convenio de TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA, entre el Adjudicatario y el/los Astillero/s nacional/es. Con la Oferta se deberá presentar una CARTA DE INTENCION por la TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA con Astillero/s Local/es Nacional/es, especificando toda la información respecto de los alcances del tipo de transferencia tecnológica, la totalidad de los datos del Astillero o los Astilleros locales los cuales deberán contar con el CERTIFICADO DE HABILITACIÓN COMO ASTILLERO otorgado por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, vigente al momento de la presentación de la Oferta."*

No cabe duda alguna, entonces, que al menos dos de los buques deben ser construidos íntegramente en el país, y para ello se debían firmar convenios de transferencia de tecnología con los reales astilleros constructores locales. Y **la documentación que respalda el cumplimiento de esta obligación no fue acompañada a la oferta.**

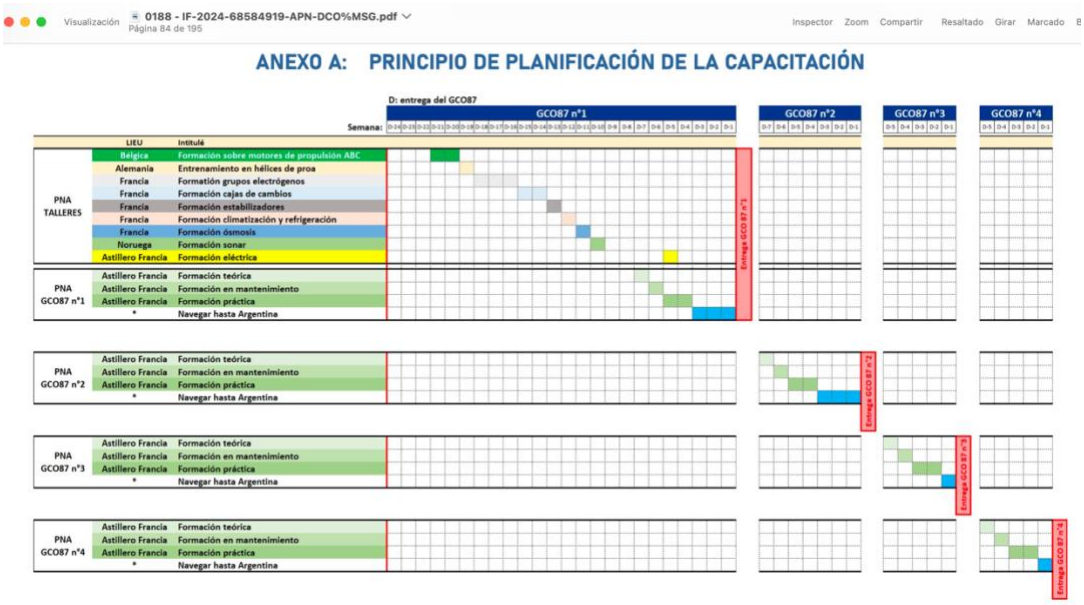
Sobre el final del año 2023, un grupo de sindicalistas, empresarios y funcionarios (civiles y militares), casi todos muy afines al gobierno en ejercicio hasta diciembre 2023, organizaron el fraude que encierra esta licitación. Esto fue denunciado por mí en la Justicia y en la prensa con varias publicaciones entre las que encuentran las siguientes dos:

https://www.serindustria.com.ar/un-fraude-de-prefectura-devela-corrupcion-en-la-armada/

https://agendamalvinas.com.ar/noticia/la-bomba-de-prefectura

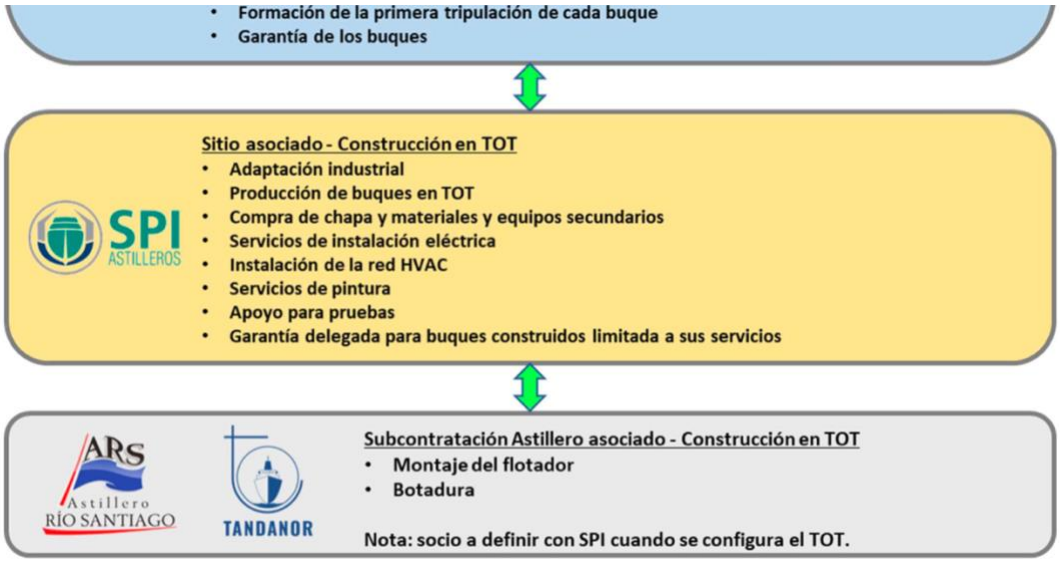
La última de estas notas devela la verdadera intención del multimillonario fraude avalado por la anterior administración y que solicitamos se impida su desarrollo bajo este nuevo gobierno. El negociado consiste en evadir el pago de los impuestos nacionales que corresponderían por las supuestas construcciones nacionales que en realidad, nunca se realizarán como dispone el Pliego de Bases y Condiciones.

Una prueba del fraude planeado de que los cuatro barcos se construirán en el exterior o se presentarán como exportados desde Francia se observa en la misma oferta del astilleros estatal francés cuando presenta el Plan de Capacitación (pag 84 del documento 0188-IF- 2024-68505344-APN-DMAT%PNA), que en las últimas líneas de la programación de trabajos de cada uno de los cuatro barcos figura la línea “Navegación a Argentina”… A confesión de parte, relevo de prueba.



En la pag. 97 del mismo documento antes mencionado el astillero francés presenta un esquema donde informa que **un astillero argentino sería el encargado de varias tareas, bajo la ambigua denominación de "sitio asociado"** a pesar de que ese "sitio asociado" no tiene "sitio" (capacidad física) para realizar esa obra ni tampoco para su botadura. Estos son los dos aspectos fundamentales para ser considerado como "sitio de construcción asociado" y que no están presentes en la oferta.

Seguramente por esta razón es que en el mencionado esquema el "sitio asociado" da a entender que dada su incapacidad como astillero, aparentemente subcontrataría a algún otro astillero asociado con capacidad real para realizar las construcciones. Pero sorprendentemente **nunca menciona sus nombres ni define cuál de ellos sería el socio** (solo muestra dos logos), lo que es de por si inaceptable, ya que SPI no podría cumplir con las construcciones por si mismo. Por lo tanto la oferta de Kership no se ajusta al pliego, y por lo tanto debe ser rechaza.



No existe en la oferta absolutamente ninguna prueba de que los eventuales reales astilleros constructores (Tandanor o Rio Santiago, según los logos presentados) estén comprometidos a cumplir ese rol fundamental para el objetivo de la oferta y la licitación. Tampoco existen cartas de intención ni contratos al respecto, lo cual oscurece aún más todo este esquema claramente fraudulento.

Esta serie de ambigüedades son absolutamente inaceptables dada la importancia de la definición de un aspecto clave como ser quien será en realidad el astillero constructor argentino, si es que realmente habrá alguna construcción nacional, cosa cada vez menos clara. Esto se agrava aún más dados los antecedentes de los involucrados. Todo es demasiado extraño, rebuscado y claramente inconveniente al interés nacional, además de no respetar la letra y el espíritu del pliego.

En realidad la lógica hubiese sido que el astillero estatal francés hubiese contratado a alguno de los grandes astilleros estatales nacionales no identificados (sólo se ven dos logos en la presentación de la oferta) quienes, eventualmente podrían subcontratar a otros astilleros o talleres menores (como el designado “sitio asociado”). ¿Por qué no hay ningún compromiso escrito de los grandes astilleros estatales? Más

interrogantes. Más dudas. Más razones para abortar de inmediato este millonario fraude en ciernes.

Adicionalmente, en la página 108 del mencionado documento se encuentra otra prueba de otro tipo de fraude. Bajo el título de "Pruebas y Entrega" el astillero francés indica ambiguamente que las pruebas de muelle y parte de las pruebas de mar se realizarían en Argentina pero en otro lugar indica que, en realidad, tras la botadura **todas** las pruebas se harían en Francia. Más allá de esta ambigüedad inaceptable lo más importante es que se expresa que se planea llevar los barcos construidos en Argentina hasta Francia, ponerles pabellón francés, completar innecesariamente allí las pruebas de mar y traerlos nuevamente a la Argentina para cambiarles el pabellón. Esta descripción es tan absurda que su sola mención devela, por parte del oferente, una bajísima consideración de la capacidad técnica, profesional y de integridad de las personas a cargo de su evaluación por parte de la PNA y del Ministerio de Seguridad. Es inaceptable la tan baja consideración del oferente respecto de la Comisión Evaluadora del Ministerio de Seguridad. **Si hay algo que sin duda debe hacerse en Argentina son justamente las pruebas de mar, ya que los buques patrullarán aguas argentinas y no francesas**. Además, si el oferente considerase necesario que en las pruebas de mar participen tripulantes o técnicos franceses sería infinitamente más conveniente en costos y plazos que se traslade a esas personas en avión antes que la locura de llevar los barcos hasta Francia para hacer lo que aquí se puede hacer igual o mejor. Lo inexplicable suele esconder razones ocultas.

La operación planteada es tan irrazonable del punto de vista operativo y económico que llama a indagar en las reales intenciones que esconde este complejo entramado. Todo indica que en realidad lo que se estaría intentando es evitar el pago de los impuestos nacionales que deberían aplicarse a la construcción nacional (condición DDP). Esto significa una defraudación de entre 20 y 30 millones de dólares por barco, es decir un fraude al Estado Argentino de hasta 90 millones de dólares. Sin duda un

negociado colosal y suficiente para generar recursos que allanen el camino de este fraude tan obvio como millonario.

3.4.8. Pruebas y entrega

Se realizarán Pruebas de Aceptación en Puerto (HAT) y Pruebas de Aceptación en Mar (SAT) en cada buque GC087 para demostrar que el buque funciona correctamente.

KERSHIP supervisará todas las pruebas en Argentina y Francia.

Las SAT comenzarán en Argentina (entre la botadura y el traslado a Francia), y se completarán en Francia antes de la entrega técnica. Las pruebas de mar se llevarán a cabo en Francia.

Para ello, cada buque GC087 construido en Argentina será trasladado a Francia por vía marítima (remolque, transporte en gabarra o equivalente) antes de cualquier abanderamiento. Una vez en Francia, el buque será registrado provisionalmente bajo pabellón francés para que pueda ser autorizado a navegar. La primera salida al mar y las pruebas de aceptación en el mar (SAT) se realizarán en aguas francesas.

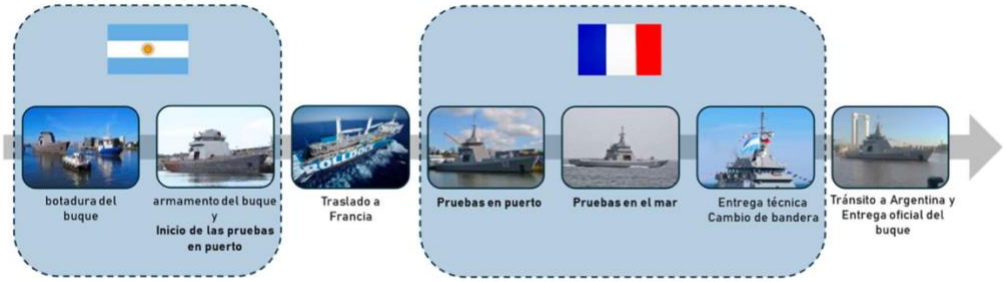


Ilustración 10. Principio de la secuencia de pruebas hasta la entrega.

Finalmente, entre las pag 137 y 146 del citado documento se presenta un MOU entre Kership y SPI, del cual surgen varias cuestiones que hacen inaceptable la oferta de Kership por las múltiples falencias existentes y ambigüedades manifestadas. Aquí se mencionan algunas:

- El acuerdo (punto 1.2) se basa en que las construcciones nacionales se harán en las instalaciones de SPI. Ambiguamente se aclara que "de ser necesario" podría subcontratarse otro astillero, cuando en realidad siempre se supo que **ES IMPOSIBLE CONTRUIR LOS OPV EN LAS INSTALACIONES DE SPI**. Esto genera una nueva ambigüedad y muestra un claro ocultamiento del fin fraudulento real del acuerdo.

0188 - IF-2024-68584919-APN-DCO%MSG.pdf
Página 138 de 195

Inspector Zoom Compartir Resalta

1.2. A este respecto, las Partes han acordado lo siguiente:

- detalle de condiciones iniciales de la subcontratación entre KSH y SPI referente a la Licitación con el propósito específico de desarrollar una cooperación viable con respecto a la construcción de al menos dos (2) OPV en las instalaciones de SPI (especificándose que SPI podría subcontratar parcial o totalmente, la construcción de dichos OPV a otros astilleros Argentinos ", de ser necesario);

- Se plantea la posibilidad de aplazar el cronograma de trabajos sin considerar la opinión del comitente.

0188 - IF-2024-68584919-APN-DCO%MSG.pdf
Página 139 de 195

Inspector Zoom Compartir Resalta

MOU KSH/SPI – LICITACIÓN PREFECTURA NAVAL ARGENTINA PARA 4 OPV – EXCLUSIVIDAD Y SUBCONTRACTACIÓN
Privado y Confidencial

1.4. En cualquier momento durante la ejecución del Propósito previsto, las Partes acordarán mutuamente sobre el potencial aplazamiento del cronograma y/o la modificación de las condiciones financieras. Tales modificaciones deberán ser cursadas por escrito.

- La relación real entre SPI y Kership para cumplir este aspecto fundamental de la oferta es inaceptablemente endeble ya que en el punto 2.1 del MOU solo se menciona que "se harán los mayores esfuerzos por firmar un contrato futuro". ¿Y si esos esfuerzos no alcanzaran? Nuevamente, otro condicionamiento a la propuesta de la oferente.

  Más abajo, en el mismo item del MOU, se evidencia que el compromiso de ejecutar esta parte del fundamental de la oferta es absolutamente frágil. **Es increíble leer que toda esta oferta se condicione a que SPI "se compromete" a encontrar un astillero con la capacidad apropiada para cumplir el objeto de la licitación**. Obvio es decir que debió acompañar un compromiso en firme de un subcontratista con capacidad técnica suficiente, para que la oferta de Kership pueda al menos ser considerada.

Increíblemente continúa diciendo que el “objetivo” de SPI es conseguir que los reales astilleros constructores argentinos intervengan “sin generar costos adicionales”. Una nueva condicionalidad de la oferta.

Y, finalmente, deja toda su propuesta condicionada a que en el futuro, eventualmente Kership acepte a los sub-sub-contratistas que serían los reales constructores nacionales, aun no contratados y no comprometidos con la oferente, dado que no existe un documento en toda la documentación de la oferta que asegure su participación y en que condiciones.

Nunca se incluye ningún documento que comprometa en lo más mínimo a ninguno de los astilleros nacionales realmente capaces de realizar las obras.

Jurídica, contractual y negocialmente la oferta es improponible.

Sin lugar a dudas hay ninguna seguridad técnica y jurídica sobre que se cumplirá el objetivo de la licitación, por lo que la descalificación del oferente francés deviene inevitable.

2. SUBCONTRATACIÓN

2.1. Las Partes aceptan y acuerdan de ahora en más que, si la Licitación mencionada en el exordio fuese otorgada a KSH, harán sus mayores esfuerzos para firmar un futuro contrato, sin demorada injustificada, definiendo sus relaciones sub-contractuales según el siguiente criterio principal:

- SPI operará como subcontratista de KSH para la construcción de al menos dos (2) de los mencionados OPV a ser producidos en Argentina en referencia a la Licitación sobre los valores acordados entre las Partes según el Anexo 1, y consecuentemente actuarán bajo la supervisión del personal de KSH;

- 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.

- SPI formalizará y firmará el subcontrato requerido con los astilleros Argentinos estatales elegidos, cuando se reúnan estas 3 (tres) condiciones:
    - si la Licitación es adjudicada a KSH y
    - si entra en vigencia un subcontrato entre SPI y KSH, y
    - la aprobación previa por escrito de KSH con respecto a dicha elección del astillero local.

IV.- CONCLUSIÓN – UNA OFERTA INADMISIBLE– PETITORIO

Me he presentado en estos actuados en mi condición de ciudadano y, seguramente, alguna de las partes pretenderá cuestionar mi legitimación para formular las peticiones que aquí se realizan.

Debo destacar que la Ley de Bases ha sustituido el criterio del “interés legítimo” por el del “interés jurídicamente protegido” para admitir la legitimación de los ciudadanos en el procedimiento administrativo y que, dada mi condición de ingeniero naval, podría ser requerido por astilleros argentinos para la construcción de buques como los aquí requeridos para su compra, de modo que no es posible negar el interés jurídicamente protegido de mi parte.

Si ello no fuera suficiente, dígase que el artículo 5° del Decreto 1030/2016, reglamentario del sistema de contratación administrativa, establece: “Toda denuncia, observación, impugnación, reclamo o presentación similar que se efectúe sobre las actuaciones, fuera de las previstas en el presente reglamento, podrá ser tramitada fuera del expediente del procedimiento de selección, y en principio no dará lugar a la suspensión de los trámites. Sin embargo, **la jurisdicción o entidad contratante podrá, de oficio o a pedido de parte y mediante decisión fundada, suspender el trámite por razones de interés público, o para evitar perjuicios graves al interesado, o cuando se alegare fundadamente una nulidad absoluta**. El trámite se realizará conforme con las disposiciones de la Ley N° 19.549, sus modificaciones y normas reglamentarias” (el destacado es propio)

He acudido a la transcripción del precepto porque alude a “toda denuncia” -concepto que en el procedimiento administrativo incluye también a quien posee intereses simples, aunque tal no es mi caso- y exige, cuando menos, la suspensión de los trámites cuando se denuncia una nulidad absoluta, como la que se ha mostrado de modo patente a lo largo de este escrito y surge de la compulsa de los actuados administrativos que se sustanciaran.

Por otra parte, no es dudoso que existe un claro interés público comprometido en la salvaguarda del erario público y en el cumplimiento del requisito de la “…razonabilidad del proyecto y su eficacia para cumplir con el interés público y el resultado esperado”, que casualmente es el primer principio establecido por el artículo 3° del decreto 1023/2001 para indicar que “ toda cuestión vinculada con la contratación deberá interpretarse sobre la base de una rigurosa observancia de los principios que anteceden”. Este principio es claramente vulnerado en la especie cuando se pretenden invertir los dineros públicos, previstos para la adquisición de un buque de reconocida solvencia para su uso, en la adquisición de un prototipo, que se presenta además con una sistema de financiamiento condicionado.

Por todo lo expuesto, de la Señora Ministro solicito:

a) Tenga por formulada esta denuncia.
b) Tenga presente la existencia de una causa formada ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Criminal y Correccional Federal Nro. 1, que se encuentra en trámite.
c) Tenga presente las denuncias que aquí se formulan sobre la ilicitud del llamado a licitación en curso, por incumplimiento de los requisitos de procedimiento previo exigidos para ello.
d) Tenga presentes las denuncias que se formulan respecto del incumplimiento de las exigencias del Pliego por parte del único oferente calificado, debiendo destacarse que no he abundado en las demás ofertas por haber sido desestimadas por la Comisión Evaluadora, organismo que -sin embargo- no ha reparado en las groseras violaciones que se denuncian aquí respecto de la oferta de “Kership”.
e) Decrete, sin más trámite, la suspensión del trámite de esta licitación pública.
f) Oportunamente, resuelva la nulidad del llamado a licitación y requiera a las autoridades competentes el cumplimiento del procedimiento que exige la ley, en la especie, antes de realizar una nueva convocatoria.
g) Este escrito se remitirá tanto por correo electrónico, y para mayor seguridad se acompañará (junto a una copia del libro mencionado más arriba) por Mesa de Entradas del Ministerio.
h) Hago saber que presentaré una copia de este escrito en la causa penal en trámite.

Saludo a la Señora Ministra atentamente.