

Caso de Estudio

HIDROVIA PARANA-PARAGUAY

Dirección de Planificación de Políticas de Transparencia

Oficina Anticorrupción

Abril de 2003

RESUMEN EJECUTIVO

1. **Pliego de Bases y Condiciones:** Varias de las irregularidades que se describen en el informe poseen su origen en el mal diseño del pliego, que suponemos con un alto grado de certeza que fue adrede, y en la forma elegida para la licitación (concesión de obra por peaje con riesgo empresario –más adelante se verá que este es inexistente). El Pliego sufrió de varias alteraciones y muchas de sus cláusulas fueron “negociadas” cuando se encontraba en vigor el contrato. A pesar de ello el pliego fue sistemáticamente violado en varios aspectos ya sea modificándose – por Acta acuerdo en 1997 ratificada por decreto 2687/2002 se acordó la no tributación del IVA sobre el subsidio - o directamente incumpliendo con artículos específicos – renegociación y ampliación del contrato 7 años antes de lo que se estipulaba-.

2. **Rentabilidad de la Obra en Concesión:** la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables no ha suministrado evidencias ni tampoco se ha hallado documentación que avale la hipótesis de que se haya estudiado verdaderamente la potencial rentabilidad del proyecto. De esta manera, se crean poderosas dudas sobre la razonabilidad de la TIR presentada por el Consorcio ganador en su Plan Económico Financiero. Se presume que tal situación favoreció una tarifa inflada.

La Ecuación económico-financiera resulta ser un instrumento que sirve únicamente de negociación para defender los intereses de la empresa concesionaria HIDROVIA S.A. como se verá en el informe, esta nunca se equilibra a pesar de existir una fuerte presunción de ganancias extraordinarias para la empresa. A esto se le agrega que la misma jamás fue sometida a una auditoría de costos y que el Órgano de Control Independiente que fue creado por Decreto aún no ha sido constituido.

A ello debe agregársele, además, que por medio de los decretos 576/02 y 577/02 se dolarizan las tarifas de peaje de la obra concesionada. De tal modo la rentabilidad en pesos, y en consecuencia la TIR de la ecuación económico-financiera, se incrementan de forma considerable.

Por último, se destaca la pobre eficiencia de HIDROVIA S.A. a cargo de la concesión. Comparando con otros proyectos de igual o similar envergadura, el costo por trabajo –medido como lo que le ingresa a la concesionaria en concepto de peaje y subsidios vis a vis metro cúbico dragado- resulta en exceso superior. Esta parte del estudio aún se encuentra en progreso pero las cifras y conclusiones preliminares indican la veracidad de la hipótesis descripta.

3. **Análisis de las ofertas:** Dentro de lo que fue el proceso de licitación se han podido detectar varias irregularidades en lo que hace al análisis de las ofertas. Entre ellas se destacan las principales:

Incumplimiento de requisitos mínimos: Incumplimiento del Consorcio en lo que respecta al Patrimonio Neto mínimo exigido en el Pliego, incumplimiento en la constitución de la Garantía de Contrato y omisión del IVA al subsidio del Estado en la oferta del Consorcio

Puntuación fraudulenta: El consorcio ganador no realizó el relevamiento de la vía navegable en la Oferta sobre 1 no obstante se le otorgó un puntaje superior al que le correspondía

Incumplimiento de plazos: Presentación del Plan Económico Financiero fuera de plazo y demora en la vista del expediente al resto de los oferentes

Incumplimiento de los derechos de los demás participantes: demora en la vista del expediente al resto de los oferentes

4. **Renegociación y ampliación del Contrato:** se realizó una renegociación de manera francamente ilegal al no respetarse los plazos para realizar la misma. El contrato se renegoció con el objeto de saldar una deuda –cuestionablemente calculada- que el Estado mantenía con la Concesionaria por incumplimientos en el contrato. La renegociación se produjo 7 años antes de lo estipulado en el pliego y a poco de comenzada la obra. Es más, mediante estas renegociaciones y actas acuerdo se aprovechó para “re-diseñar” y “re-escribir” ciertas cláusulas del pliego y el contrato original, como la no tributación del IVA sobre el subsidio, el mantenimiento del subsidio en la ampliación de la Concesión no obstante menor volumen de trabajo y sustancial incremento del beneficio, y aumentos de

tarifa de peaje –de un modo que el Pliego expresamente prohibía- y se otorga la posibilidad de realizar ajustes cada cierto tiempo.

5. **Adjudicación Directa de Contrato Público:** como consecuencia de la renegociación y debido a la indemnización por falta de entrega de equipos a la que el Estado se comprometió, se resuelve adjudicar en forma directa la reparación de equipos en plazos irrazonables – la reparación llevó más de un año teniendo en cuenta que no se le realizó reparación alguna durante el período en que no fue usada por falta de entrega, que derivó en el reclamo de la concesionaria, y además que esta fue enviada a España aún cuando existen astilleros y talleres especializados en el país (La Dirección de Investigaciones de la Oficina Anticorrupción está realizando la investigación pertinente)-.

6. **Inexistencia de un Órgano de Control Independiente:** A pesar de las varias reiteraciones y advertencias de AGN en sus informes, hasta la fecha no se ha conformado el órgano independiente de control. No es posible, de esta manera, contar con información veraz sobre el estado de la obra ni las ganancias y costos de la empresa concesionaria y tampoco es posible que se puedan realizar modificaciones a favor de los usuarios ni del Estado a manteniendo la ecuación económico-financiera.

7. **El Decreto 2687/2002:** en el análisis del mismo se ha detectado lo siguiente:

Mediante este decreto se omite la intervención de la Comisión Bicameral de seguimiento

Se transfiere la deuda contraída por el Estado con la concesionaria en concepto de pago atrasado de subsidios a los usuarios mediante un incremento del 45% (la tarifa es en dólares estadounidenses)

Mediante cláusulas de ajuste en dólares u otras divisas extranjeras se infringe la Ley 25.561 por la cual se pesifican todos los contratos de obra pública

Los contradictorios dictámenes de la Procuración del Tesoro de la Nación terminan por eximir al concesionario del pago del IVA sobre el subsidio del Estado aún a pesar de violarse la ley impositiva.

Caso de Estudio

HIDROVIA PARANA-PARAGUAY

Dirección de Planificación de Políticas de Transparencia
Oficina Anticorrupción

Objeto e Introducción

El presente informe tiene como principal objetivo presentar desarrollar una análisis crítico respecto de la planificación, diseño y desarrollo de la Licitación y el Contrato de la Hidrovía Paraná Paraguay.

En ese marco, se ha puesto el centro de atención sobre una serie de ineficiencias y, probables irregularidades que, a criterio de la Dirección de Planificación de Transparencias, han ocurrido durante la Licitación y Concesión del dragado y mantenimiento de la HIDROVIA Paraná-Paraguay, así como durante la ejecución del Contrato y su renegociación.

Los datos que surgen de la profusa documentación utilizada para este trabajo nos permiten afirmar que los problemas detectados son atribuibles a diversos grados de:

- 1) Falta de transparencia en el manejo de la gestión,
- 2) Ausencia de reglas claras y estables que gobernarán el proceso de licitación y la ejecución posterior del Contrato,
- 3) No constitución de controles independientes y efectivos

Un problema adicional se genera en el comportamiento estratégico de los actores involucrados -con esto nos referimos a lo que en la literatura económica se conoce como *buscadores de renta*- y sobre lo que más adelante abundaremos.

Como se afirmó precedentemente todo el proceso de Licitación y Concesión de la Hidrovía está teñido por la falta de transparencia en proceso que se ve reflejada en:

- Defectos graves en el diseño del Pliego de Bases y Condiciones,
- Tratamiento irregular del IVA respecto del subsidio,
- Falta de **racionalidad y manipulación de la ecuación económico-financiera**
- Irregularidades en las evaluaciones de las ofertas,
- Tratamiento desigual de los oferentes
- Asignación arbitraria de puntajes en las evaluaciones,
- Irregularidades en los análisis llevados a cabo por las comisiones técnicas,
- Falta de un organismo de control específico independiente e idóneo,
- Renegociación del contrato con ampliación ilegítima de los plazos de la concesión;
- Dolarización de la tarifa y subsidio concedido a la empresa HIDROVIA SA, Reconocimiento sobre la no tributación del IVA sobre el subsidio otorgado a la empresa concesionaria.

Debe tenerse presente que esta Dirección ha encontrado grandes dificultades a la hora de obtener la información para el estudio de este contrato de concesión en particular, por parte de los organismos gubernamentales correspondientes y del consorcio asistente del órgano de control de la concesión. Esta información o bien ha sido remitida de manera incompleta o en plazos excesivamente extensos.

Frente a esta actitud es de destacar la prontitud con que AGN y SIGEN han enviado la información solicitada y la enorme utilidad que los documentos de ambos organismos de control han significado para el éxito de este informe.

Terminología

La Licitación: Licitación Pública Nacional e Internacional por el régimen de Concesión de Obra Pública por Peaje para la Modernización, Ampliación, Operación y Mantenimiento de la Vía Navegable Troncal, comprendida ente 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 por el Canal Ingeniero Emilio Mitre.

El Consorcio: Consorcio oferente en la Licitación, JAN DE NUL-EMEPA-KOCOUREK-ALBANO

La Concesionaria: Empresa concesionaria formada por el Consorcio una vez adjudicada la obra: HIDROVIA SA (JAN DE NUL 50% EMEPA SA 50%)

La Comisión: Comisión Técnica Asesora creada por el MEOySP para evaluar a los oferentes de la licitación y seleccionar el adjudicatario. Integrada por: Rafael Conejero, Jesús González, Gualberto Venecia, Alberto Vidal, Diego Pinkler, Miguel Gallardo, Guillermo López del Punta, César Bogado, Marcelo Seillant, Julio Lucca, Daniel Tafalla, Jorge Fernando Cabrera.

La Secretaría: Secretaría de Transporte (Secretario durante el período de licitación: Edmundo del Valle Soria)

La Subsecretaría: Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables (SPyVN) (Subsecretario durante el período de licitación: Rafael Conejero)

La Dirección: Dirección Nacional de Vías Navegables (DNVN) (Director durante el período de licitación: Jesús González)

Descripción de las Irregularidades Detectadas

1. Diseño del Pliego de Bases y Condiciones

En primer término consideraremos las modalidades bajo las cuales se produjo la entrega de la concesión de la Hidrovía.

Teniendo en cuenta el marco jurídico vigente al momento de la decisión de concesionar el servicio de profundización y mantenimiento de la vía navegable, no quedan dudas de que era obligatorio llevar adelante un procedimiento de licitación pública (y dadas además las características propias del negocio esa licitación tenía que ser necesariamente internacional). Más allá, de las indudables ventajas que en términos de transparencia poseen las licitaciones por sobre estas modalidades de selección de los co-contratantes del Estado, no deja de ser cierto que determinadas manipulaciones en el proceso pueden ser generadoras de inequidades e, incluso, de irregularidades.

Por ello, se considera relevante analizar el pliego desde su gestación, a efectos de evaluar las condiciones de diseño y construcción de las cláusulas que rigieron el procedimiento licitatorio bajo análisis

En primer término al Secretaría de Transporte preparó un pliego de bases y condiciones para la licitación. Del desarrollo del proceso se desprende que ese primer pliego en su versión original, presentaba una gran cantidad de falencias y cuestiones discutibles, que fueron observadas por los posibles interesados durante el trámite del proceso. Estos aspectos fueron abordados por el convocante por medio de circulares aclaratorias. Las fuentes consultadas afirman que el pliego final es totalmente distinto al original, es decir que esas circulares no fueron aclaratorias del pliego, más bien lo modificaron radicalmente.

Otras falencias apreciables, no fueron subsanadas, se fueron resolviendo con posterioridad a la adjudicación de la concesión. Entre los aspectos más relevantes se cuentan: la situación del subsidio frente al IVA, la vista de los equipos que entregaría el Estado y la verificación de su real estado y el recálculo de la tarifa. Según surge de los distintos documentos considerados, estos temas no cerrados se fueron acordando entre el Estado e HIDROVIA S.A. luego de adjudicada la concesión.

En general, visto el pliego definitivo se puede concluir que este estuvo pobremente diseñado, que se modificó el pliego mediante las circulares y que ciertos aspectos fundamentales quedaron sin resolverse.

Durante los años 1993 y 1994 se le realizan modificaciones al pliego original que se ocupan de:

1. El precio único básico máximo que es el punto de referencia para las cotizaciones de la tarifa por parte de los oferentes
2. Los aportes del Estado definidos originalmente extendiéndolos a la totalidad del contrato, que pasan de 271 millones a 405 millones en los diez años de contrato original
3. Se incorporan aportes adicionales compensatorios del Estado a favor del concesionario para el caso de la pérdida de tráfico como consecuencia del funcionamiento de una vía navegable alternativa (canal Martín García) a pesar de ser una licitación a **riesgo empresario**.
4. La definición de los equipos, bienes e instalaciones del Estado por los cuales el concesionario podría optar por incorporar a las tareas, bajo su custodia

En el año 1997, el Acta Acuerdo cambia sustancialmente el contrato de la siguiente manera:

1. Amplía 30 km las obras concesionadas en el Canal Punta Indio
2. Autoriza el dragado experimental a 36 y 28 pies en distintos puntos de la vía troncal
3. Extiende el plazo original del contrato por 8 años más con el subsidio anual de \$ 40.000.000 (\$1 = u\$s 1), varios años antes de la fecha indicada por el pliego para poder realizar semejante ampliación
4. Autoriza el incremento de la tarifa básica de \$ 0.97 a \$ 1.222 (\$1 = u\$s 1) por TRN (Tonelaje de Registro Neto) –valor por encima de la segunda cotización en la licitación-

5. Se adjudica en forma directa la reparación de la draga Capitán Núñez por u\$s 11 millones

Documentación adjunta:

- Pliego de Bases y Condiciones con sus Circulares Aclaratorias
- Acta Acuerdo 03/10/1997

2. Ecuación económico financiera

Respecto de este punto del pliego, la pregunta a contestar es simplemente por qué la ecuación tiende a beneficiar al adjudicatario y carga con el riesgo al Estado. Es decir, que esta no parece estar diseñada como una ecuación, ya que en tiempos de bonanza la rentabilidad de la empresa HIDROVIA S.A. crece, la TIR es mayor a la pactada, y no se disminuye el subsidio para compensar; y luego, en tiempos de crisis se ajusta la tarifa en detrimento de los usuarios para mantener la TIR pactada. En otras palabras, HIDROVIA S.A. o bien gana o nunca pierde, por lo que cabe preguntarse cuál es riesgo empresario del que habla PLIEGO.

El Art. 57 de la Ley de Reforma del Estado (Ley N° 23.696) establece textualmente que: *“Las concesiones que se otorguen de acuerdo con la Ley 17.520 con las modificaciones introducidas por la presente ley, **deberán asegurar necesariamente que la eventual rentabilidad no exceda una relación razonable entre las inversiones efectivamente realizadas por el concesionario y la utilidad neta obtenida por la concesión.**”* (el resaltado es propio). De tal forma, cuando las ganancias excedan lo razonable, el Estado debería tratar de ajustar el valor de la TIR ya sea mediante una reducción en el subsidio o algún otro mecanismo legal que estime conveniente.

El Informe de Auditoria de SIGEN titulado Control de la Concesión de Dragado y Balizamiento-Vía Navegable Troncal Santa Fe-Océano y Canal Emilio Mitre-Río de la Plata de febrero de 2002, destaca particularmente el hecho que “[...] se ha observado un incremento de los ingresos reales obtenidos por la Empresa en concepto de peaje respecto de los estimados por ella al momento de la oferta.”, y además, “[no] se obtuvieron informes económico-financieros que verificaran los valores de rentabilidad y tasa interna de retorno (TIR) obtenidos por el Concesionario”.

Siguiendo con el análisis de la ecuación económico financiera, la auditoria también ha detectado falencias respecto de la estructura de costos de explotación la empresa “[...] se visualizaron significativos montos (en el orden de \$ 48.000.000 anuales durante el período 1998-2000), imputados a los rubros honorarios y Alquileres de los Estados Contables de Hidrovía S.A., no habiéndose obtenido informe circunstanciado sobre su **composición y razonabilidad**”. El resaltado es propio).

El informe concluye sugiriendo que por tratarse de una obra pública con pago de peaje y subsidio estatal, “se torna imprescindible” el seguimiento de la ecuación económico financiera así como de los costos de explotación. Esta Dirección propone ir más allá y sugiere una auditoria de costos de la empresa para determinar posibles irregularidades y manipulaciones de la ecuación económico financiera, las actualizaciones de las tarifas y las indemnizaciones recibidas.

Un hecho que cabe destacarse es que en el análisis de las ofertas no se ha podido encontrar documentación alguno que avale como razonable la TIR del plan económico financiero del consorcio ganador.

Documentación adjunta

- Informe de Auditoria de SIGEN: Control de la Concesión de Dragado y Balizamiento-Vía Navegable Troncal Santa Fe-Océano y Canal Emilio Mitre-Río de la Plata de febrero de 2002

3. Estudio de rentabilidad del proyecto

En este proyecto no se ha estudiado el posible impacto económico, ni proyectado cifras estimativas que sirva para el cálculo de una “tarifa testigo”. No existen o no se han suministrado documentos que desmientan la afirmación anterior.

El silencio con respecto a esta información favoreció la licitación de una tarifa inflada.

Análisis Comparativo de los Ingresos Anuales de HIDROVIA S.A.

| Año | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 ^(a) | Acumulado |
|---|----------------|------------------|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|
| Recaudación por peaje ¹ | 16.741.508 | 25.320.773 | 50.543.196 | 45.170.665 | 9.965.671 | 147.741.813 |
| Recaudación estimada al momento de la licitación ² | 16.245.000 | 20.914.000 | 30.910.000 | 34.935.000 | 8.907.000 | 111.911.000 |
| Diferencia | 496.508 | 4.406.773 | 19.633.196 | 10.235.665 | 1.058.671 | 35.830.813 |
| Indemnización tarifaria del Estado Nacional ³ | 39.200.000 | 39.200.000 | 39.200.000 | 39.200.000 | 39.200.000 | 39.200.000 |
| Relación Excedente/indemnización en % | 1.30 % | 11.50 % | 50.82 % | 25.50 % | 10.58 % | 21.70 % |

Fuente: Proyecto de Declaración, Diputado de la Nación Ricardo Vago, Buenos Aires 1 de junio de 2000

(El resaltado es propio)

Referencias:

1 – Incluye compensación por desvío de tráfico del canal Martín García s/Informe Jefe de Gabinete abril de 2000

2 – Propuesta económico -financiera de la oferta del concesionario

3 – Textual según cláusula 11 Acta Acuerdo 03/10/1997, el subsidio tiene carácter de indemnización a fin de reducir el precio del peaje

(a) Datos del primer trimestre del año 2000

Como puede apreciarse en el cuadro, la empresa HIDROVIA S.A. obtuvo en 4 años y medio, una ganancia extraordinaria bruta por recaudación de \$ 35.000.000 (\$1 = u\$s 1) respecto de las estimaciones que aportara para la realización del cálculo de la tarifa – un 21,70% más-.

Citando nuevamente al Art. 57, la Ley de Reforma del Estado (Ley N° 23.696) establece textualmente que: *“Las concesiones que se otorguen de acuerdo con la Ley 17.520 con las modificaciones introducidas por la presente ley, **deberán asegurar necesariamente que la eventual rentabilidad no exceda una relación razonable entre las inversiones efectivamente realizadas por el concesionario y la utilidad neta obtenida por la concesión.**”* (el resaltado es propio). De tal forma hubiera correspondido reducir el monto del subsidio de modo de mantener la TIR definida por el Plan Económico Financiero de la Oferta.

En este mismo orden de cosas, el Estado en la renegociación del contrato mediante el Acta Acuerdo del 03/10/1997 otorga por 8 años más el mismo subsidio pero sin que la empresa HIDROVIA S.A. realice inversiones de envergadura adicionales. De hecho, una vez terminadas las obras de dragado, que se llevan el mayor porcentaje de las inversiones, solo quedan las obras de mantenimiento que son relativamente baratas según informaran, mediante consulta de esta Oficina, otras empresas nacionales e internacionales del mismo rubro.

Asimismo, se han dolarizado las tarifas de peaje con lo que la rentabilidad en PESOS ARGENTINOS aumenta. De esta manera, se acentúa aún más la contradicción entre las decisiones tomadas por el Estado y lo estipulado en el Art. 57 anteriormente citado.

A mayor abundamiento, el Informe Final de la Evaluación de los Ingresos de la Concesión de la Ruta Navegable Océano – Santa Fe (Junio 1998), preparado por el **Licenciado Horacio A. Seillant** para la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, afirma que el la recaudación en concepto de peaje al 31/12/1997 (32 meses desde el inicio de la concesión) habría sido de \$ 42.072.000, es decir casi \$ 10.000.000 más de lo estimado por la concesionaria en su Plan Económico Financiero (Tener en cuenta que a esa fecha \$ 1 = U\$S 1). El informe atribuye esta diferencia principalmente a cambios en las fechas de inicio en la concesión y las etapas, “errores” de apreciación en el cálculo inicial de los ingresos por balizamiento, *“y principalmente, un tráfico superior al estimado”*.

A su vez, el informe sostiene que *“[...] por el tráfico alcanzado al 31/12/97, es de esperar que las previsiones realizadas por el Concesionario, para el presente año y los próximos, sean superados”*. Y, realizando un análisis de la tendencia considerando la tarifa vigente al año 1998 y el plazo total de la concesión estima que los ingresos por todo concepto ascenderían a \$ 1.529.807.000 (\$ 1 = U\$S 1, con la dolarización de la tarifa y recientemente del subsidio – por Decreto 2687/02 que lo menciona implícitamente en dólares estadounidenses en vez de moneda nacional, infringiendo la Ley 25.561, artículo 8 por el cual se pesificaron todos los contratos de obras y servicios públicos- esta cifra más que se triplica en pesos) de los cuales \$ 820.279.000 serían por peaje y \$ 709.528.000 por aportes Estatales –que según el Acta Acuerdo aprobada por Decreto 2687/02 no tributaría IVA. Según el mismo informe, los ingresos por peaje se incrementarían en un 52% valor presente a 1998, obteniendo al finalizar el décimo año de la concesión \$ 374.834.000 (con sus ingresos dolarizados, se puede suponer que serán dólares estadounidenses sin pérdida de generalidad en el análisis; debe tenerse en cuenta a su vez, que el contrato de concesión ha sido ampliado por 8 años más, con lo cual la cifra estimada podría más que duplicarse al finalizar el contrato)

El Decreto 2687/02 es ecuaníme al afirmar que el incremento en el tonelaje de comercio exterior gracias a la HIDROVIA ha sido sensiblemente mayor al 1000%, expresando explícitamente un aumento considerable en el tráfico. Siendo así no se comprende como nunca se revisó la ecuación económica financiera a favor del Estado.

Más adelante también se aportan evidencias de AGN en la cual se asevera que para los cálculos a futuro durante la renegociación del contrato se mantuvieron los valores originales y no se los modificó por datos reales, sesgando de esta manera las conclusiones de los análisis técnicos. Siendo que la SPyVN ya contaba con información acerca de las diferencias entre los datos estimados y los reales, y sobre cómo estas variables habrían impactado en la recaudación del concesionario, no se entiende la obstinación en seguir produciendo informes de ajuste de tarifas y demás, con datos erróneos.

Otra cuestión es, si la licitación era con riesgo empresarial: ¿por qué se la compensa por desvío de tráfico? La compensación por desvío de tráfico al canal Martín García a sumado en concepto de transporte internacional y local durante 1999 – Septiembre 2002 asciende a USD 7.907.659. Cabe destacar que es en un solo tramo de la HIDROVIA que este canal compite por tráfico, y que adicionalmente para ese tramo HIDROVIA SA cobra un peaje sustancialmente menor a RIOVIA SA (concesionaria del canal Martín García).

En conclusión, se puede afirmar que el negocio entregado en concesión es mucho más rentable de lo que aparenta y que además el Estado realiza aportes significativos que aumentan esa rentabilidad cuando por ley no debería ya que se viola el precepto de rentabilidad razonable de la Ley 23.696, artículo 57, por alterar significativamente la ecuación económico financiera.

Documentación adjunta

- Proyecto de Declaración, Diputado de la Nación Ricardo Vago
- Acta Acuerdo 03/10/1997
- Informe Final de Evaluación de los Ingresos de la Concesión de la Ruta Navegable Océano – Santa Fe, junio 1998
- Decreto 2687/2002
- Informe Contable Comisión de Seguimiento para el Control de las Concesiones de Dragado y Balizamiento, 30/11/2002

4. Situación del Subsidio respecto del IVA¹

Habría existido una violación directa a la ley 23.349 de Impuesto al Valor Agregado – IVA, al darse por presentado mediante nota de la Subcomisión Técnica Asesora a la Comisión Técnica Asesora del 16/02/1995 (firmada por **Cr. César Bogado** y el **Dr. Alberto Raúl Vidal**) un plan económico financiero, finalmente aprobado por el Estado Nacional, del entonces preadjudicatario Consorcio JAN DE NUL – EMEPA (ahora HIDROVIA S.A.) que omitía el pago del impuesto sobre el subsidio.

El perjuicio para el Estado se puede calcular utilizando la siguiente fórmula: **Perjuicio en U\$S = tasa IVA * U\$S Subsidio** (los números varían de acuerdo a la fecha)

Cabe ahora tratar la eventual responsabilidad de las autoridades encargadas de la licitación. En respuesta a una solicitud de información acerca de diversos temas tributarios relacionados con la Licitación que el entonces Director Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, **Jesús Jerónimo González**, dirigió a la DGI el 08/09/1993, el Cont. Púb. Pedro Carlos Cavallieri – en aquel momento Subdirector General de de Operaciones A/C Dirección General de la DGI – responde en una nota enviada el 09/11/93 expresando que “...cabe referirse primeramente al Impuesto al Valor Agregado, señalando que cuando la realización de obras, comprendidas en el artículo 3º inc. a) de la ley del gravamen, se retribuye mediante la concesión de una explotación –como es el caso consultado- resulta de aplicación el régimen especial previsto en el artículo 19 de dicha ley. **A esos efectos, la base imponible estará integrada tanto por los ingresos percibidos por el concesionario en forma directa –pagos efectuados por el Poder Ejecutivo Nacional, bajo el título de “aportes financieros”- como por aquellos que provienen de la explotación, correspondiendo practicar la determinación respectiva mediante la liquidación especial a que alude la citada norma.**”(el destacado es propio). Cabría conforme esto suponer que, al aprobar el plan económico financiero del mencionado consorcio, las autoridades responsables estaban siendo partícipes de una violación a la ley impositiva.

¹ Ver además punto 5 inciso f) Omisión del IVA al subsidio del Estado en la Oferta del Consorcio

Existe una causa iniciada por DGI – AFIP, por medio de la Resolución N° 434/2000 (DV RR10) del Jefe (Int.) de la Sección “H” a cargo de la División Revisión y Recursos de la Región 10 de la AFIP – DGI (asunto: HIDROVIA S.A. – CUIT N° 30-68304805-0 – IVA Períodos Fiscales 05/95 a 12/95 del 26/12/2000), por la cual se intima a HIDROVIA S.A. al ingreso de \$ 1.117.404,53 en concepto de impuesto, \$ 1.951.016,88 en concepto de intereses resarcitorios y \$ 782.183,17 en concepto de multa por omisión. (*Pesos año 2001, \$ 1 = U\$S 1*) por el no pago del IVA sobre el subsidio otorgado por el Estado para el período 05/95 a 12/95. El pleito aún se encuentra en litigio (Interposición de Recurso de Apelación – Prueba – Caso Federal – a cargo de **Vicente Oscar Díaz** CPCECF T° IV, F° 194 CUIT 20-04496442-3 y **Horacio D. Díaz Sieiro** CPACF T° 47, F° 710 CUIT 20-20425511-4 en representación de HIDROVIA S.A.; y Contesta Traslado de Apelación a cargo de Carlos P. Mastroilli en nombre y representación de AFIP – DGI).

Asimismo, la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ex Ministerio de Infraestructura y Vivienda señaló a fs. 107 del Expte. N° 253.462/ 2001, basándose en las disposiciones del Art. 3 inc. a) y del Art. 23 de la Ley del IVA, que *“la base imponible alcanza los ingresos directos que percibe el concesionario o los que reciba con motivo de la explotación [...] Por ello, no se visualiza de qué forma podría sostenerse que los importes abonados por el Estado Nacional no se verían alcanzados por el IVA en razón de constituir un subsidio o una indemnización.”*; pudiéndose afirmar entonces que los subsidios recibidos por HIDROVIA S.A. de manos del Estado Nacional se encuentran efectivamente gravados por el IVA, por lo que este deben tributarse.

También se ha dispuesto – mediante la 11ª cláusula del Acta Acuerdo del 3 de octubre de 1997 – la excepción del pago del IVA sobre el subsidio. Al respecto, tanto la Procuración del Tesoro de la Nación en su Dictamen N° 55 del 25 de marzo de 2002, así como la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ex Ministerio de Infraestructura y Vivienda, determinaron que corresponde declarar la nulidad de dicha cláusula. Un nuevo dictamen de la Procuración del Tesoro (N° 477/02) revierte esta posición. En consonancia con este nuevo dictamen, se sanciona el Decreto 2687/02 (analizado en el último punto de este estudio).

Documentación adjunta

- Nota de la Subcomisión Técnica Asesora a la Comisión Técnica Asesora del 16/02/1995
- Plan Económico Financiero del Consorcio
- Nota del Subdirector General de de Operaciones A/C Dirección General de la DGI del 09/11/93
- Resolución DGI – AFIP N° 434/2000 (DV RR10)
- Acta Acuerdo 03/10/1997
- Dictamen N° 55 de la Procuración del Tesoro de la Nación del 25/03/2002
- Dictamen 477 de la Procuración del Tesoro de la Nación del 22/11/2002

5. Análisis de las ofertas

Respecto del análisis de las propuestas, en general se descubrieron los siguientes incumplimientos:

- Incumplimiento de requisitos mínimos para presentación de ofertas
- Incumplimiento de pautas de puntuación
- Incumplimiento de plazos
- Violación de los derechos de igualdad de los participantes

Acto seguido, se describirán los casos que permitieron detectar estos incumplimientos:

a) Patrimonio Neto mínimo exigido en el Pliego - Incumplimiento del Consorcio:

En el Art. 4.1 del Pliego de Bases y Condiciones se encuentra estipulada la obligación de demostrar un patrimonio neto de *pesos un millón (\$1.000.000)* por cada punto porcentual de participación que tengan en la sociedad como mínimo.

El Consorcio ganador intentó subsanar la imposibilidad de cumplir con esta condición (EMEPA, la socia argentina, no contaba con el patrimonio neto mínimo exigido por el Pliego) presentando para ello garantías otorgadas por las firmas Don Benjamin S.A. y Procesamiento Industrial de Laminados Argentinos Residuales S.A., ambas vinculadas a EMEPA.

Del Pliego se interpreta que **esta sustitución es válida únicamente si la firma que otorga la garantía cumple con el patrimonio neto mínimo exigido en el Pliego** para los integrantes del Consorcio. Pese al incumplimiento de esta cláusula, la Comisión Técnica Asesora calificó al Consorcio que integraba EMEPA para la apertura del Sobre de Oferta Nro.2 (Resolución MEOySP N° 464, 07/04/1994). De esta manera se obliga al Consorcio, en caso de resultar adjudicatario, a sustituir las garantías por una fianza bancaria. La misma no llega a constituirse pero JAN DE NUL solicita mediante nota del 15/02/1994 reemplazar dicha fianza mediante una garantía solidaria hasta el monto de la obligación contraída por EMEPA. El día 16/02/1995, 4 (CUATRO) días antes de la firma del contrato se sugiere aprobar el proyecto de estatuto social y acta constitutiva de HIDROVIA SA (nota de la Subcomisión Legal a la Comisión Técnica Asesora del 16/02/1995 firmada por Dr. Diego Pinkler y Dr. Jorge F. Cabrera) aceptándose la garantía solidaria.

Asimismo, el Juez Federal Osvaldo Guglielmino otorga una medida cautelar respecto de un recurso jerárquico interpuesto por PENTAMAR-GREAT LAKES (uno de los oferentes calificados para la apertura del sobre N° 2 Resolución MEOySP N° 464, 07/04/1994), ordenando la suspensión de los actos licitatorios (Resolución con fecha 27/11/1994). Este recurso jerárquico es desestimado mediante Decreto 2071/94

Documentación adjunta

- Pliego, Anexo I, Sección I páginas 22 y 23, artículo 4.1 –Oferentes
- Observación del oferente PENTAMAR-GREAT LAKES al sobre N° 1 de la oferta del Consorcio, punto 1, y respuesta a la misma del Consorcio, punto 2.1

- Observación del oferente ENCARTEX al sobre N° 1 de la oferta del Consorcio, punto 1
- Evaluación de las ofertas sobre N° 1, aspectos legales, efectuada por la Subcomisión Técnica Legal
- Observaciones de la Comisión Técnica Asesora al Consorcio respecto de la documentación legal, comercial y antecedentes, FOLIO 1, punto 2.1
- Resolución MEOySP N° 464 que define quienes califican para abrir el Sobre N° 2 mencionando los requisitos a cumplimentar por cada uno de los seleccionados en caso de resultar preadjudicatario, incluye tabla con calificación de aspectos técnicos (FOLIOS 2931 a 2935)
- Solicitud de medida cautelar de PENTAMAR-GREAT LAKES
- Resolución del Juez Guglielmino a la solicitud de medida cautelar
- Decreto 2071/94 desestimando medida cautelar
- Nota del vicepresidente del BNA al Secretario de Transporte respecto de la crisis financiera originada en México
- Nota del Consorcio excusándose aduciendo la crisis Mexicana
- Aval de JAN DE NUL sustituyendo garantía bancaria de EMEPA
- Aprobación de la Subcomisión Legal de la sustitución presentada por el Consorcio
- Nota a la Dirección General de Asuntos Jurídicos al Subsecretario Legal

b) Falta de relevamiento de la vía navegable en la Oferta sobre 1:

En el punto 6.4.2.4 del Pliego de Bases y Condiciones – Propuesta Técnica – se establece que el criterio para la aprobación de la propuesta técnica estará basado en la calificación de dos rubros principales: Un *Estudio Hidrográfico* con antigüedad menor a 2 (DOS) años a la fecha de la Licitación y, *Mediciones y datos propios para la verificación y/o calibración de los métodos aplicados en los estudios hidrosedimentológicos.*

El Consorcio JAN DE NUL-EMEPA no realizó relevamiento propio de la HIDROVIA, incumpliendo de esta forma con lo exigido por el Pliego. Por este motivo, la Comisión debería haber calificado el rubro “*Medición de datos propios*” con un puntaje menor a 3. Esta calificación hubiera producido la descalificación del Consorcio que finalmente ganó. Pero esto no sucedió debido a que se le otorgó un puntaje de 4.8. (Folios 2888, 2889, 2895 del expediente de la licitación).

En el análisis de la propuesta Técnica efectuado por la Comisión consta que el Consorcio JAN DE NUL-EMPEA utilizó el relevamiento hecho por la DNCPyVN (Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables) en lugar de efectuar uno propio. Cabe mencionar que los otros oferentes realizaron sus propios relevamientos a su costo y cargo (relevamiento y batimetría de aprox. 800 km de vía navegable con embarcaciones). En dicho análisis para el rubro 1 (“Estudio Hidrográfico”) la calificación para JAN DE NUL es de 9,6 puntos sobre 10 (calificación inapropiada, de haberse seguido las reglas del pliego). Esta situación afectó la igualdad de los oferentes en la evaluación de las ofertas.

Documentación adjunta

- Pliego: Sección I, artículo 6.4.2.2 – Propuesta Técnica, Análisis Rubros 1 y 3, páginas 35 y 36
- Análisis de la propuesta Técnica efectuada por la Comisión, Análisis del Rubro 3, JAN DE NUL, FOLIO 2895, 2888, 2889
- Observación del oferente PENTAMAR GREAT LAKES al sobre N° 1 de la oferta del Consorcio, punto 2
- Observación del oferente ENCARTEC al sobre N° 1 de la oferta del Consorcio, punto 3
- Resolución MEOySP N° 464

c) Presentación del Plan Económico Financiero fuera de plazo:

De acuerdo con el Pliego, el Consorcio JAN DE NUL-EMEPA debió haber presentado el Plan Económico Financiero dentro de los 60 días posteriores a la preadjudicación (20/05/94) es decir antes del 19/05/94. El MEOySP por Resolución N° 91 del 23/01/1995 posterga la fecha de vencimiento de la presentación al 02/01/1995. La presentación fue hecha el 27/01/1995.

Documentación adjunta

- Pliego: Anexo I, Sección I, páginas 38 y 39, artículos 6.9 y 6.10 – Presentación del Plan Económico Financiero
- Resolución MEOySP N° 91
- Circular aclaratoria N° 1, pregunta N° 27, página 13
- Nota del Consorcio presentando Plan Económico Financiero

d) Demora en la vista del expediente al resto de los oferentes:

La vista del expediente fue concedida 2 días hábiles antes de la firma del Contrato (20/02/95). Violándose el derecho de los demás oferentes de poder presentar impugnaciones en tiempo y forma.

e) Omisión del IVA al subsidio del Estado en la Oferta del Consorcio:

El Art. 1.14 de la Sección 1, Anexo 1 del Pliego de Bases y Condiciones, establece el **Régimen Tributario**, por el cual se determina que las prestaciones del concesionario estarán sujetas a la legislación impositiva general y ordinaria vigente en cada momento, siendo **responsabilidad absoluta y exclusiva del oferente** el conocimiento de todo tipo de impuestos, tasas o contribuciones que afecten al concesionario o a las prestaciones objeto de la concesión. Con excepción al impuesto a las ganancias o el que lo reemplace,

todos los demás tributos nacionales, provinciales y municipales que pudieran afectar al concesionario serán considerados como costos a los efectos del cálculo de la tarifa.

El Plan Económico Financiero presentado por el entonces Preadjudicatario, Consorcio JAN DE NUL – EMEPA, ponía de manifiesto la intención del mismo de no tributar IVA por el subsidio a recibir del Estado. Consecuentemente, se encuentra con mayores posibilidades de ofrecer una tarifa menor al resto, **violándose de esta manera el principio de igualdad de los oferentes**. No obstante ello, la Comisión Asesora aprueba el Plan Económico Financiero y el Estado Nacional le adjudica la Licitación (nota de la Subcomisión Técnica Asesora del 16/02/1995).

Además se le permite luego de adjudicada aumentar la tarifa.

Documentación adjunta

- Pliego, Anexo I, Sección I, página 12, artículo 1.6, punto 1.6.1 – Legislación aplicable
- Pliego, Anexo I, Sección I, página 17, artículo 1.14 – Régimen tributario
- Pliego, Anexo I, Sección I, página 38, artículos 6.9 y 6.10 – Presentación del Plan Económico Financiero
- Resolución del MEOySP N° 1538, Anexo I, FOLIOS 108 y 109, artículo 2.2 – Aportes Financieros
- Resolución MEOySP N° 1538, Anexo I, Sección VIII, artículo 7 – Tarifa a cotizar – FOLIO 123
- Nota de la DGI al Director Nacional de Puertos y Vías Navegables
- Consulta aclaratoria al pliego, nota de MEOySP del 29/11/1993, consulta de PENTAMAR-GREAT LAKES, pregunta 3
- Circular Aclaratoria N° 1, pregunta N° 27, página 13
- Plan Económico Financiero del Consorcio

- Resolución MEOySP N° 666, preadjudicación del contrato, orden de merito de los oferentes
- Acta N° 19 de la Comisión Técnica Asesora
- Nota de la Subcomisión Legal a la Comisión Técnica Asesora analizando el Plan Económico Financiero
- Nota del Consorcio al MEOySP y respuesta de este último acerca de la facturación del Subsidio
- Dictamen de la Procuración del Tesoro de la Nación aclarando la situación respecto del IVA, fecha 25/03/2002
- Acta acuerdo de Reformulación del Contrato, fecha 03/10/2002, cláusula 11

f) Incumplimiento en la constitución de la Garantía de Contrato:

En la Resolución 1359 del MEOySP que modifica el Pliego de Bases y Condiciones, se estipula que la garantía debía ser presentada a los 30 días de la preadjudicación, en este caso el 19/05/94. El Consorcio JAN DE NUL-EMEPA no presenta en plazo la garantía de contrato exigida, demorándose hasta el mismo día de la firma del Contrato 20/02/95 para hacerlo.

La Resolución 1359 establece que: *“De no presentarse dicha garantía en el plazo aquí previsto el preadjudicatario perderá automáticamente la garantía de mantenimiento de oferta y se procederá a convocar al oferente que siguiere en orden de mérito.”* La demora en la constitución de la garantía por parte del Consorcio JAN DE NUL-EMEPA se debió principalmente a la insistencia para que se le aprobara una garantía integrada en parte por FERROBONOS, los cuales ni siquiera cotizaban en el mercado.

A pesar de no haber cumplido con los requisitos mínimos exigidos en el Pliego, se permite que la oferta de JAN DE NUL-EMEPA siga compitiendo, asignándosele puntuaciones por encima de lo que las reglas disponen, u otorgándole una cierta ventaja al ampliarle el plazo de presentación de ofertas y garantía. De esta manera, se viola una vez más el principio de igualdad de los oferentes.

Documentación adjunta

- Pliego, Sección I artículo 7.1, páginas 39 y 40 – Garantía de cumplimiento del contrato
- Modificación al Pliego, Resolución 1359, artículos 5.4 y 7.1, FOLIOS 96 a 100
- Observaciones de la Subcomisión Legal acerca de la garantía presentada
- Cédula de Notificación intimando al Concesionario a subsanar diferencias
- Nota del Consorcio al Lic. Rafael Conejero (presidente de la Comisión)
- Nota del vicepresidente de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado al Secretario de Transporte
- Nota de la Subcomisión Legal respecto de los FERROBONOS
- Notas cursadas entre las subcomisiones respecto de la valorización de los FERROBONOS
- Acta N° 40 de la Comisión
- Nota del BNA y Acta N° 41 de la Comisión aprobando la constitución de la garantía por parte del Concesionario
- Nota de la Dirección General de Asuntos Jurídicos al Subsecretario Legal
- Acta N° 41 aprobando la garantía del Contrato

6. *Renegociación y ampliación del Contrato*

La renegociación del Contrato de Concesión tuvo como objetivo **compensar** al Concesionario por el retraso en la entrega del material que el Estado se había comprometido a conceder mediante el Pliego de Bases y Condiciones y por los gastos de reparación de la Draga 256-C “Capitán Núñez” –parte del material comprometido en el Pliego- adjudicada en forma directa sin licitación (ver más adelante).

El retraso en la entrega del material comprometido hizo que la empresa HIDROVIA S.A., conformada por el Consorcio JAN DE NUL-EMEPA, incurriera en costos adicionales y que debiera utilizar reemplazos para el material faltante (Dragas, buques de balizamiento, etc.)

Por ello, el Estado otorga como compensación **la ampliación de 10 a 18 años** del período de concesión. Esta ampliación se otorga 7 años antes de la finalización del período de Concesión original (10 años), contradiciendo lo establecido en el Pliego que indicaba que la concesión solo podría renovarse al término del mismo.

Además se amplió el objeto del contrato entregándose a HIDROVIA S.A. el tramo Km 205,3 - Km 239,1 del canal Punta Indio para dragado y señalización, y se le agregó la constitución de zonas de cruce y de áreas de dragado experimental, todo ello sin mediar licitación y a los efectos de saldar la deuda contraída por el Estado.

Esta deuda fue calculada por la Subcomisión Técnica y la Subcomisión Contable y no consta –al menos de la documentación analizada por esta Oficina- que este cálculo hubiera sido evaluado por algún organismo de control estatal.

6.1. Estado del material a entregar por el Estado

En el Pliego de Bases y Condiciones se estableció el artículo 2.1.1 –Inspección de los equipos de la DNCPyVN: “Los adquirientes del Pliego podrán inspeccionar, antes de la fecha de la presentación de las ofertas, la totalidad de los equipos, repuestos e instalaciones en tierra que aportará el concedente, por cuyo uso podrá optar el oferente en la presente licitación, no pudiendo con posterioridad a la presentación de la oferta alegar ignorancia o falta de información sobre el real estado de los mismos”, que permitía a las empresas licitantes la posibilidad de tomar vista del equipo, material e instalaciones que ofrecía el Estado, cuya aceptación no era obligatoria.

La intención del Estado –al menos de lo que surge de la lectura del Pliego- era abaratar los costos de la empresa que resultara ganadora. De este modo se puede inferir lógicamente que el plan económico financiero de cualquiera de las empresas licitantes debería reflejar cualquier costo accesorio a tales equipos y materiales para así llegar a un precio de oferta final más acorde con los gastos y una rentabilidad razonable.

El Estado, a través del ente licitante, tenía pleno conocimiento de las condiciones en que se encontraban los equipos y materiales ofrecidos. En el Anexo II del pliego (*Información técnica relativa a equipos de la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES – Estudio ECOCONSULT- Evaluación de dragas*), constaba el estado de las dragas al momento de la licitación. Además, existía un informe del año 1993 del Departamento de Construcciones Navales y Logística, dependiente del DNVN, en el que consta el estado de los equipos a entregar. Para la Draga la 256-C “Capitán Núñez” -draga que generó una cuantiosa deuda para el Estado tanto por gastos de sustitución por falta de entrega como luego por reparación; y que dio pie a esta renegociación- se concluye que “[t]odos los elementos se encuentran en buen estado de funcionamiento con excepción del ítem 8.5.6. que no funciona”. El ítem en cuestión es el sistema automático de mezcla liviana “RADIOACTIVO”, un instrumento que sirve para medir la cantidad de material succionado por la draga.

El ente licitante también era conciente de las condiciones en que debía poner a las embarcaciones que ofrecía para la obtención de los certificados necesarios para su utilización. Las respuestas N° 20, 31 y 87 de la Circular Aclaratoria N° 1 son precisas en este sentido, “*Las dragas y embarcaciones citadas en el anexo I contarán con el certificado de seguridad a la navegación actualizado y otorgado por la Prefectura Naval Argentina y los certificados de las Sociedades de Clasificación Lloyds Register y/o American Bureau según su clasificación de origen, a excepción de la draga 400-C, el balizador 562-B y la mula 262-B, los cuales sólo tendrán certificados de la Prefectura Naval Argentina. [...]*”.

Finalmente, no se registraron objeciones sobre el estado el material ni de los equipos por lo que se presume la aceptación de los equipos en las condiciones que presentaban al momento. Es dable suponer que cualquier costo accesorio a la aceptación –que, como se dijo, no era obligatoria- del equipo y material ofrecidos, se podría haber calculado en base a la información que se tenía en ese momento y agregarlo al Plan Económico Financiero con la oferta.

Es en el contrato de concesión (en el artículo 13 y anexos III y IV) donde se establece el plazo en que debían ser entregados los equipos. Por lo tanto, podría haberse previsto el tiempo necesario para entregar los equipos en tiempo y forma. No obstante, el plazo plasmado en el contrato resultó claramente exiguo. Este hecho determinó que el Estado incumpliera el contrato y que tuviera que reconocer una deuda con la empresa ganadora, que finalmente derivó en la ampliación del contrato.

Documentación adjunta

- Pliego, Sección I, página 9, artículo 1.3 – Plazo de la concesión
- Acuerdo de renegociación y ampliación del contrato
- Contrato de la concesión

- Nota del Diputado de la Nación Ricardo Vago a la Sindicatura General de la Nación, 05/06/2000
- Proyecto de Declaración de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, 15/06/2000
- Proyecto de Resolución de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, 04/08/2000
- Decreto N° 253/95 Adjudicación y contrato de la concesión

Informe de Subcomisión Técnica y Subcomisión Contable – Reclamo por equipos no entregados, 20/06/1997

7. Mantenimiento del subsidio en la ampliación de la concesión no obstante menor volumen de trabajo y sustancial incremento del beneficio²

La ampliación del plazo se otorgó en las mismas condiciones establecidas en el Pliego de Bases y Condiciones, por lo que HIDROVIA S.A. continúa percibiendo el subsidio original.

En la Resolución 1358 del MEOySP modificatoria el Pliego, en el Art. 2.2. se detallan los Aportes Financieros del Concedente, manteniendo el mismo monto de subsidio del Estado (\$40.000.000 anuales que por el Decreto 2687/2002 se convierten en U\$S 40.000.000) que en el contrato original no obstante el volumen de las obras del período ampliado (solamente dragado de mantenimiento y mantenimiento del balizamiento) es sustancialmente menor que el del período original (dragado de apertura más actualización balizamiento más dragado de mantenimiento más mantenimiento del balizamiento) y **el volumen de tráfico pasante por la vía es mucho mayor.**

En la renovación de la Concesión se mantuvo el mismo monto de subsidio de la Concesión original para mantener la TIR de la ecuación económico financiera, dado que se consideró el mismo volumen de tráfico que al momento de la oferta (el estimado por el consorcio de

² Ver también punto 3 Estudio de Rentabilidad del Proyecto

conformidad con el órgano licitante). Sin embargo, la realidad mostraba un dramático aumento del volumen de tráfico (Actuación N° 361/99 –AGN-, aprobada por Resolución N° 21/02 del 22/04/2002, ver punto 8 de este informe) con lo cual el cálculo se realizó sobre la base de datos proyectados en la oferta, y no de datos reales.

Todo esto en contradicción del Art. 57 de la Ley de Reforma del Estado (Ley N° 23.696) descrito anteriormente en el punto 3 de este informe.

Documentación adjunta

- Nota del Diputado de la Nación Ricardo Vago a la Sindicatura General de la Nación, 05/06/2000
- Proyecto de Resolución de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, 04/08/2000
- Proyecto de Declaración de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, 15/06/2000
- Ley 23.696 –Reforma del Estado-, artículo 57
- Plan Económico Financiero del Consorcio
- Resolución N° 1358 del MEyOySP modificando el Pliego, Anexo I, Sección I, artículo 1.5 – Etapas de la concesión
- Resolución N° 1358 del MEyOySP modificando el Pliego, Anexo I, Sección I, artículo 2.2 – Aportes financieros
- Acta acuerdo de reformulación del contrato
- Decreto 2687/02
- Actuación N° 361/99 –AGN-, aprobada por Resolución N° 21/02 del 22/04/2002
- Artículos diarios La Nación, 28/09/2001 –La Licitación de la Hidrovía está bajo la lupa de la Justicia; Ámbito Financiero, 19/09/2001 –Denuncian al Estado por pago de subsidio; Buenos Aires Herald, 21/09/2001 –Dredging lawsuit filled.

8. Aumento de tarifa de peaje y posibilidad de reajuste

Los cambios en la tarifa están regulados por el Art.1.9, Sección I, Anexo I del Pliego de Bases y Condiciones, que indica: *“Toda modificación deberá estar debidamente justificada en el análisis e informes técnicos, económicos financieros y legales previos y en la prueba de los hechos, actos y sus consecuencias que hayan dado lugar a la misma.”*; asimismo, este artículo expresa que *“La concesión está basada en el principio de riesgo empresario, por lo tanto no podrán ser invocadas razones de modificaciones en las condiciones del mercado de bienes y/o servicios comprometidos en la concesión que fueren ajenas a decisiones expresas del Poder Ejecutivo Nacional”*

En contraposición a lo estipulado por este artículo, la Resolución N° 922 del MEOySP - que modifica la redacción del citado artículo - altera sustancialmente el concepto de *“riesgo empresarial”*, al incorporar al Pliego el siguiente texto: *“sin perjuicio de ello, en el caso que se construyeran vías navegables, alternativas que provoquen una pérdida en el tráfico y por ende disminución de los ingresos por el cobro de tarifas, el Estado Nacional realizará aportes compensatorios adicionales a los estipulados en el art. 2.2 que cubran la caída.”* Así, en el acuerdo de Renegociación del Contrato se convalida un aumento de la tarifa de peaje y la posibilidad de que se lleven a cabo los reajustes convenientes.

La tarifa básica establecida en el Contrato de Concesión, que le permitió a HIDROVIA S.A. ganar la licitación, era de 0.97 \$/TRN (Tonelaje de Registro Neto). En el año 1997, HIDROVIA S.A. reclamó una redeterminación de la tarifa amparándose en un aumento de la estructura de costos entre 1995 y 1997. *“[Se] planteó el mantenimiento de la TIR proyectada como la reexpresión de la Ecuación Económico Financiera original a mantener constante, basándose en que dicho cálculo justificó su oferta inicial”* (Actuación N° 361/99 –AGN-, aprobada por Resolución N° 21/02 del 22/04/2002). A partir de ello, la Subcomisión Contable redactó un informe que entregó el 22/05/1997 denominado *“Redeterminación de la Tarifa”* en el que

aconsejaba reconocer un incremento en la tarifa que eleve el peaje a 1,222 \$/TRN. Tarifa que luego fue aprobada en el Acta Acuerdo del 03/10/1997. Sin embargo, esto viola las estipulaciones del Art. 19 del Pliego, que expresa: *“las variaciones de los precios en la estructura de costos de la concesionaria, no habilitarían a una redeterminación tarifaria; sólo podría ser llevada a cabo a través de una modificación unilateral de los términos del contrato por el Poder Ejecutivo Nacional.”* (Actuación N° 361/99 –AGN-, aprobada por Resolución N° 21/02 del 22/04/2002).

Aún tomando como válida la premisa que debe mantenerse la TIR, en el cálculo para una readecuación de la tarifa deberían haberse tomado los datos reales de inversión y gastos efectuados y de los ingresos reales percibidos en lugar de los proyectados en el Plan Económico Financiero original presentado al momento de la oferta (que son los datos que utilizó la Subcomisión Contable para argumentar la validez del aumento en el peaje). Esta observación es compartida por la AGN, en su Actuación N° 361/99 (aprobada por Resolución N° 21/02 del 22/04/2002), en la que informa que *“[...] para autorizar un recálculo tarifario, deben adecuarse los datos de la nueva proyección a los valores reales ya verificados. [...] En tal sentido, cabe destacar que la variación sufrida en el tráfico pasante (medido en Tonelaje Neto de Registro) que surge del tercer informe anual elaborado por el Consorcio Consultor y presentado a la Comisión de Seguimiento; que para los ejercicios 1996 y 1997 refleja un incremento del 16,60% y 34,52% respectivamente [...]. Ignorar las variaciones en el tráfico ya producidas implicaría aceptar un presupuesto fundado en estimaciones a priori que convalidan conclusiones que potencian los desvíos producidos hasta la fecha”*. Al haber existido ingresos superiores a los proyectados, la TIR queda subvaluada y por lo tanto la variable de ajuste, que fue la tarifa, resulta superior a lo debería ser.

De haberse mantenido la ecuación económico financiera del contrato original, tal como lo establece el Acta Acuerdo del 03/10/1997, nunca podría haber ocurrido, bajo estas condiciones, un aumento en el peaje.

Documentación adjunta

- Pliego, Anexo I, Sección I, página 15, artículo 1.9 - Tarifas

- Pliego, Anexo I, Sección I, página 12, artículo 1.6,punto 1.6.1 – Legislación aplicable
- Resolución MEOySP N° 922, modificación artículo 1.9 del Pliego
- Circular Aclaratoria N° 1, página 9, pregunta N° 18
- Circular Aclaratoria N° 1, páginas 25 y 26, pregunta N° 66
- Decreto 253/1995 adjudicación y contrato de la concesión, en especial artículo 11 del contrato.
- Acta de acuerdo de reformulación del contrato, fecha 03/10/2002, cláusula 6
- Actuación N° 361/99 –AGN-, aprobada por Resolución N° 21/02 del 22/04/2002
- Informe Subcomisión Contable – Redeterminación de la Tarifa 22/05/1997

9. *Indemnización por falta de entrega de equipos*

En el acuerdo de reformulación del contrato firmado el 03/10/1997 se incluyó una indemnización al Concesionario del orden de los u\$s 39.000.000 por la entrega tardía de equipos de dragado por parte del Estado y para la reparación de la Draga 256-C “Capitán Núñez”³.

Anteriormente, en el contrato de concesión se había previsto la imposibilidad –artículo 13 del contrato- de proveer en tiempo y forma al Concesionario la draga “Capitán Núñez”. Por lo tanto, se resuelve reemplazar dicho equipo con las dragas 261-C “Córdoba” y 259-C “Mendoza” incluyéndose además la responsabilidad de la Dirección Técnica de los equipos por parte del Estado.

³ Ver punto 6 - Renegociación y ampliación del contrato- y 10 - Adjudicación directa de la reparación de las dragas-

Asimismo, en una nota cursada por la Subcomisión a la Comisión, se recomienda “[...] apruebe la sustitución de dragas propuesta, debiéndose dejar expresamente acordado en el contrato de concesión la renuncia por parte del concesionario a reclamar todo tipo de indemnización o compensación derivada o que tuviera su origen en la misma.”.

Posteriormente, una vez iniciada la concesión, el Estado no cumple con la sustitución de equipos prevista y dio lugar a una compensación que se compone de:

u\$s 9.952.00 + IVA en reconocimiento por tareas de reparación de la draga 256-C “Capitán Núñez”

Indemnización por gastos de sustitución de equipos del Concesionario por u\$s 22.722.073 + IVA (incluye también gastos por sustitución de los balizadores 573-B y 574-B)

u\$s 80.792 + IVA por mes hasta la entrega del balizador 574-B

Documentación adjunta

- Pliego, Anexo I, Sección I, páginas 17 a 19, artículos 2.1, 2.11, 2.1.2
- Pliego, Anexo II, Sección IX
- Circular Aclaratoria N° 1, pregunta N° 20
- Circular Aclaratoria N° 1, pregunta N° 88
- Circular Aclaratoria N° 2, pregunta N° 4
- Acta N° 7 de la Comisión Técnica Asesora, punto 3
- Acta N° 39 de la Comisión Técnica Asesora, 08/02/1995
- Nota de la Subcomisión Legal a la Comisión, 17/02/1995
- Nota de la Subcomisión Legal a la Comisión, 17/02/1995

- Nota del Director al Subsecretario, 17/02/1995
- Nota de la Dirección General de Asuntos Jurídicos al Subsecretario Legal
- Nota de la Sindicatura General de la Nación al Secretario, 20/02/1995
- Decreto 253/95
- Acta Acuerdo de la Reformulación del Contrato, 03/10/1997
- Nota del Diputado de la Nación Ricardo Vago a la Sindicatura General de la Nación, 05/06/2000
- Proyecto de Resolución de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, 04/08/2000
- Proyecto de Declaración de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, 15/06/2000

10. Adjudicación Directa de la Reparación de las Dragas

La reparación de las dragas comprometidas por el Estado en el Pliego a la empresa HIDROVIA S.A. se adjudicó en forma directa, en lugar de realizarse un llamado a licitación. Esto, a su vez, generó que la deuda del Estado con la Concesionaria aumentara.

La Actuación N° 233/99 , aprobada por Resolución AGN N° 4 del 23/02/01, que realiza un informe acerca del programa 91, “*Formulación y conducción de políticas portuarias y de vías navegables*” -ejercicio 1998-, en ámbito de la Subsecretaria de Puertos y Vías Navegables, analiza los expedientes que dan cuenta del procedimiento empleado para gestionar la reparación de embarcaciones que concluyó con su pago mediante legítimo abono (Resoluciones N° s 128, 195, 286 y 288/98 de la Secretaría de Transporte), y formula los siguientes comentarios que dan cuenta de diversas irregularidades:

“No hay elementos que demuestren la necesidad de los trabajos realizados ni quién los autorizó. Se desconoce si todos los servicios prestados eran los que efectivamente se requerían.”

La real prestación de los servicios pagados descansa en los agentes o funcionarios que conformaron los remitos de las empresas, emitidos en oportunidad de la finalización de los trabajos. Entre las personas que certifican dichas prestaciones figuran capitanes, jefes de máquinas, técnicos e ingenieros. Existen servicios por valor de \$ 184.140 conformados en 1994 por una persona que fue dada de baja en el año 1990. Asimismo, se compulsaron remitos que amparan servicios por \$ 581.812, recibidos de conformidad por personas cuyas funciones o capacidad técnica no guardan relación con las prestaciones certificadas.

El Informe Técnico encomendado a fin de merituar la autenticidad de los trabajos reclamados por las prestatarias sólo se refiere a las firmas, sellos y aclaraciones de los responsables de las unidades. No se expide acerca del estado previo ni posterior de las unidades reparadas, ni hace mención de haber analizado documentación de las embarcaciones o de algún otro elemento técnico que dé cuenta de la realización de los trabajos.

En las actuaciones se incluyó un cuadro comparativo integrado con cotizaciones solicitadas a distintas empresas del ramo, **sin agregar las constancias que acrediten tales requerimientos y sin adjuntar las respuestas** que testimonien las cotizaciones obtenidas. Habiéndose solicitado la confirmación de los precios cotizados a diversas empresas consultadas, la firma Proamar SA. informó que no le fueron requeridas cotizaciones por las reparaciones consignadas en el Expediente 554-002671/97-MEyOSP.

Con posterioridad, el organismo auditado informó que lo actuado con relación a este punto tuvo carácter excepcional, para establecer si los precios reclamados se ajustaban a valores de mercado. Asimismo señala que la solicitud de cotización a Proamar S.A. se realizó en forma telefónica. [...]”.

Documentación adjunta

- Actuación AGN N° 233/99, Resolución AGN N° 4 del 23/02/01

11. Inexistencia de un Órgano de Control Independiente

Por medio del Decreto 863/93 se crea el Órgano de Control Independiente, con la responsabilidad de realizar la supervisión técnica y ambiental, así como la auditoría económico-administrativa, contable y legal de las obras y actividades contratadas por licitación. Este órgano nunca se puso en funcionamiento. En este sentido, el Art. 13 de dicho Decreto estipulaba que hasta tanto se constituyera el mencionado órgano, sus funciones y atribuciones estarían a cargo de la Secretaría de Transporte, asistida por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables y la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, quienes hasta el día de hoy ofician de órgano de control.

En todos y cada uno de los informes de control externo efectuados por AGN, aprobados por las Resoluciones N° 91/98 del 26/06/1998, N° 40/00 del 08/05/2000, N° 4/01 del 23/02/2001, N° 21/02 del 22/04/2002 y N° 37/02 del 14/05/2002, y **remitidos a las autoridades competentes**, se pone de manifiesto la **inexistencia del órgano de control independiente** que debería haber sido creado. Asimismo, se recomienda enfáticamente la creación del mismo.

La Subsecretaría de Puertos (y los demás organismos que la sucedieron institucionalmente) estaba sobre aviso de la situación (Art. 2° de las Resoluciones AGN anteriormente mencionadas). Sin embargo, hasta la fecha, las autoridades responsables de la administración de la Hidrovía Paraná – Paraguay siguieron ocupando el rol de control independiente provisorio, sin que en ninguna oportunidad el organismo auditado respondiera a las observaciones realizadas por el informe de la AGN.

Para asistir en las tareas del órgano de control operante se contrató con fecha 26/05/95 al Consorcio Consultor integrado por Delloitte & Co., Estudio Gradowczyk & Asociados, S.A.T., Hydrocéano Consultores S.A., Estudio Severgnini, Robiola, Grinberg & Larrechea, por un lapso de 4 (CUATRO) años –no se sabe con certeza si el contrato ha sido renovado o se paga por legítimo abono al Consorcio Consultor que continúa operando-. El mismo realizó informes respecto del cálculo, la facturación y cobro de la tarifa en concepto de peaje. Sin embargo, al no haber entregado la documentación de respaldo, la AGN afirma (en su actuación N° 829/97 aprobada por Resolución 40/00 del 08/05/2000) que no

puede expedirse sobre la **fidelidad** de los datos proporcionados, limitando de esta forma el alcance de la auditoría realizada.

Asimismo, el control en la aplicabilidad del régimen tarifario termina siendo delegado en la Subcomisión Contable dependiente de la Comisión de Seguimiento para el Control de la Concesión de Dragado y Balizamiento, creada por Resolución N° 1/95 –SSP y VN– para brindar apoyo técnico al Subsecretario de P y VN que luego fuera modificada por Resolución N° 12/95 –SP y VN– para así ejercer funciones de control. Sin embargo, según consta en el informe de AGN, aprobado por Resolución 40/00, las tareas de campo sobre el tema fueron realizadas por el Consorcio Consultor y no por la Subcomisión Contable, que como se afirma en el mismo informe, “*La información detallada por el Consorcio Consultor [...] al resultar incompleta por la falta de registro de datos, no refleja el estado de trámite actual de las actuaciones.*”.

Por otro lado, la auditoría efectuada por SIGEN (Informe de febrero de 2002) sobre el control realizado por la Subsecretaría de Transporte, ha señalado diversas falencias que se citan a continuación:

“En relación a los aspectos técnicos, los procedimientos de control utilizados para cada actividad (vgr. Dragado, balizamiento, etc.), no se encuentran plasmados en un manual formalmente aprobado.

Respecto de las inspecciones de dragado, que deben contemplar entre otros aspectos, las zonas dragadas y de descarga, el material dragado, etc., a la fecha de la presente auditoría no se están realizando por parte de inspectores de la Subsecretaría. Tampoco se encuentra formalmente instrumentada la realización de inspecciones periódicas a los efectos de verificar el mantenimiento técnico de los equipos e instalaciones en tierra entregados al Concesionario.

No se halla establecida la rotación en forma periódica de los Inspectores de la Dirección Nacional de Vías Navegables, que se realizan tareas de relevamiento batimétrico y control de balizamiento para la Concesión con otros Inspectores de la SSTFFyM⁴.

Es dable mencionar que, de acuerdo a lo expresado en el Proyecto de Resolución de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, el órgano de control debería contar con la representación formal de los usuarios y de las Provincias, así como con audiencias públicas como mecanismo de consulta.

Documentación adjunta

- Pliego, Sección I, página 14, artículo 1.7 – Terminología – ORGANO DE CONTROL
- Pliego, Sección I, página 45, artículo 10.4 – Control de las obras
- Pliego, Sección I, página 60, artículo 18 – Funcionamiento del órgano de control
- Resolución MEOySP N° 1538, modificatoria del Pliego, artículo 18 – Funcionamiento del órgano de control
- Proyecto de Resolución de Honorable Cámara de Diputados de la Nación, fecha 04/08/2002
- Nota del Diputado de la Nación Ricardo Vago a la Sindicatura General de la Nación

12. Dolarización de la tarifa de peaje

Por Resolución N° 38/2002 del Ministerio de Economía publicada el 14/04/2002 en el Boletín Oficial se dispone que todos los organismos de regulación y control del Estado

⁴ SSTFFyM: Subsecretaría de Transporte Ferroviario, Fluvial y Marítimo

deberán abstenerse de adoptar decisiones o acciones que puedan afectar directa o indirectamente los precios y tarifas de los servicios públicos. Sin embargo, se da a conocer por intermedio de dos decretos (576/02 y 577/02) la dolarización de las tarifas de peaje de la vía navegable troncal Santa Fe – Océano (tráfico internacional = 93% de la recaudación total).

Cabe destacar además, que en el caso de HIDROVIA SA se la había excluido de someterse al proceso de renegociación de contrato que se lleva a cabo entre la especialmente creada Comisión de Renegociación de Contratos y las empresas de Servicios Públicos.

Documentación adjunta

- Editorial diario la Nación, 07/05/2002 – Traspie en la renegociación de contratos
- Decreto 576/02
- Resolución N° 38 Ministerio de Economía

13. Eficiencia de HIDROVIA S.A.⁵

El siguiente cuadro permite observar el precio que la empresa HIDROVIA S.A. recibe por metro cúbico dragado.

⁵ Esta sección se encuentra aún en etapa de investigación, se está juntando material e información para un análisis más completo de la falta de eficiencia de la empresa contratada.

| AÑO | VOL. DRAGADO (M3) | PEAJE (USD) + Desvío MG hasta 2002 | SUBSIDIO (USD) | INGRESO TOTAL (USD) |
|---|--------------------|------------------------------------|----------------------|-----------------------|
| 1995 | 28.972.531 | - | 5.000.000 | |
| 1996 | 32.565.417 | 17.176.522 | 39.200.000 | 56.376.522 |
| 1997 | 31.266.430 | 25.642.450 | 39.200.000 | 64.842.450 |
| 1998 | 25.494.488 | 50.977.647 | 39.200.000 | 90.177.647 |
| 1999 | 25.521.250 | 46.367.840 | 39.200.000 | 85.567.840 |
| 2000 | 15.089.190 | 45.364.374 | 39.200.000 | 84.564.374 |
| 2001 | 20.743.000 | 49.673.637 | 39.200.000 | 88.873.637 |
| 2002 | 18.803.532 | 46.663.746 | 39.200.000 | 85.863.746 |
| 2003 | 18.803.532 | 45.000.000 | 39.200.000 | 84.200.000 |
| 2004 | 18.803.532 | 45.000.000 | 39.200.000 | 84.200.000 |
| 2005 | 18.803.532 | 45.000.000 | 39.200.000 | 84.200.000 |
| 2006 | 18.803.532 | 45.000.000 | 39.200.000 | 84.200.000 |
| 2007 | 18.803.532 | 45.000.000 | 39.200.000 | 84.200.000 |
| 2008 | 18.803.532 | 45.000.000 | 39.200.000 | 84.200.000 |
| 2009 | 18.803.532 | 45.000.000 | 39.200.000 | 84.200.000 |
| 2010 | 18.803.532 | 45.000.000 | 39.200.000 | 84.200.000 |
| 2011 | 18.803.532 | 45.000.000 | 39.200.000 | 84.200.000 |
| 2012 | 18.803.532 | 45.000.000 | 39.200.000 | 84.200.000 |
| 2013 | 4.700.883 | 11.250.000 | 9.800.000 | 21.050.000 |
| ACUMULADO | 391.192.041 | 743.116.216 | 681.200.000 | 1.419.316.216 |
| PRECIO UNITARIO CONCESION (1995 - 2013) | | : | 3,63 USD / M3 | |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de la Comisión de Seguimiento para el Control de las Concesiones de Dragado y Balizamiento

Costo unitario del metro cúbico dragado:

Precio unitario para el contrato principal (período de concesión original: 1995 - 2005)

3,10 USD / M3

Precio unitario para la reformulación de contrato (período de concesión ampliado: 2005 – 2013)

4,48 USD / M3

El precio unitario calculado incluye las tareas de balizamiento y de cobranza de peaje. Según informaran empresas internacionales del rubro consultadas, los costos que insumen estas tareas tienen poca incidencia en el monto total de la Concesión.

Los volúmenes de sedimentación anuales surgen de un promedio anual = 18.803.532 m3 estimado por la Consultora que asesora a la Subsecretaría en un estudio de factibilidad para la profundización de la Hidrovía de 32' a 36'.

El volumen de dragado de apertura considerado en el cálculo surge del relevamiento efectuado por la D.N.C.PyVN.

Las recaudaciones de Peaje acontecidas hasta el año 2001 han sido tomadas de fuentes oficiales. A partir del año 2002 hasta el fin de la Concesión (Abril del 2013) se proyectó una recaudación constante con valores en el orden de los recaudados los últimos años (1998 al 2001), sin incluir la compensación por desvío al canal Martín García—hecho que subestima este promedio-.

A los efectos de ilustrar la diferencia de rentabilidad a favor lograda por HIDROVIA S.A. en la Reformulación de Contrato (Fecha: 10/10/1997) se descompone en dos el precio unitario de dragado: 1) Precio unitario resultante del Contrato original correspondiente al período de concesión original (1995 al 2005); y 2) Precio unitario resultante de la Reformulación de Contrato correspondiente al período ampliado de concesión (2005 al 2013).

Precios unitarios de dragado de referencia en otros contratos similares en la zona:

| OBRA | CONTRATISTA | USD / M3 |
|---------------------|-------------------|----------|
| Canal Martín García | RIOVIA S.A | 2,12 |
| C. Acceso B. Blanca | PENTAMAR -(HAM) | 1,7 |

| | | |
|----------------------|------------|------|
| C. Acceso Montevideo | BOSENKALIS | 0,78 |
|----------------------|------------|------|

Nota: los valores son aproximados y corresponden a lo informado por fuentes de esta Oficina Anticorrupción. Estos pueden haber variado por la devaluación y el costo del USD.

Tal como lo muestra el cuadro, el precio de dragado por metro cúbico de HIDROVIA S.A., es por mucho el más alto. Por otra parte, luego de la renegociación se obtuvo un mayor precio por misma obra.

Otro aspecto que muestra la falta de eficiencia económica de la empresa HIDROVIA S.A. es que existen empresas que estarían dispuestas a realizar el mismo trabajo a un costo mucho menor para el Estado y los usuarios (como lo demuestran las notas de GREAT LAKES DREDGE & CO. al Presidente de la Comisión de Renegociación de Contratos de Obras y Servicios Públicos 10/03/02 y 22/03/2002). Es decir, sin el aporte del Tesoro que HIDROVIA recibe anualmente de USD 40.000.000.

Documentación adjunta

- Nota Propuesta al Gobierno: Empresas de dragado ofrecen bajar costos para la Hidrovía, La Nación 21/05/2002
- Notas de GREAT LAKES DREDGE & CO. al Dr. Jorge REMES LENICOV Presidente de la Comisión de Renegociación de Contratos de Obras y Servicios Públicos.
- Informe Contable Comisión de Seguimiento para el Control de las Concesiones de Dragado y Balizamiento, 30/11/2002

14. Análisis del Decreto 2687/2002

Omisión de intervención de la Comisión Bicameral de seguimiento

El artículo 20 de la Ley 25.561 (Ley de Emergencia Pública) establece que la Comisión Bicameral de seguimiento deberá controlar, verificar y dictaminar sobre lo actuado por el Poder Ejecutivo. A la actualidad, esta Comisión no ha tenido intervención.

Sustitución de deuda del Estado

La sustitución de deuda del Estado (subsidio) por un aumento de tarifa de peaje (45%) que recae en un tercero (usuario) configura una delegación o transferencia de deuda que requiere la conformidad expresa del tercero, requerimiento éste que no se ha cumplimentado

Cláusulas de ajuste en dólares u otras divisas extranjeras

Al referirse el Decreto en análisis a la deuda que mantiene el Estado con el concesionario en el pago del subsidio y a la tarifa de Peaje en el tipo de moneda “dólares estadounidenses”, se infringe la Ley 25561, en su artículo 8º, por el cual se pesifican todos los contratos de obras y servicios públicos. (Art. 8 de la Ley 25561: “*Dispónese que a partir de la sanción de la presente ley, en los contratos celebrados por la Administración Pública bajo normas de derecho público comprendidos entre ellos los de obras y servicios públicos quedan sin efecto las cláusulas de ajuste en dólar o en otras divisas extranjeras...*”).

Procuración del Tesoro de la Nación: Dictámenes

Existe en verdad un cambio de criterio respecto al tratamiento del IVA entre el Dictamen Nro.477 del 22 de noviembre de 2002 y el Nro. 55 del 25 de marzo del mismo año. El Decreto analizado se fundamenta en el Dictamen 477/02 de la Procuración del Tesoro de la Nación, en el que se especifica que los aportes no se encuentran alcanzados por el impuesto al valor agregado. Por ello, la Procuración dictamina que no existe razón que justifique la declaración de nulidad, expresada en el Dictamen Nro. 55, de la cláusula undécima del Acta Acuerdo que declara no alcanzados por el impuesto al valor agregado a los aportes previstos en el numeral 2.2. del Pliego de Bases y Condiciones.

Documentación adjunta

- Decreto 2687/2002
- Dictámenes 477/02 y 55/02 de la Procuración del Tesoro de la Nación