

INFORME EN RESPUESTA AL RECLAMO IMPROPIO INTERPUESTO POR DREDGING INTERNATIONAL NV SUCURSAL ARGENTINA

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en el marco del expediente de referencia, en el cual tramita presentación efectuada por Cristian Pablo Lacoste, D.N.I. 20.617.010 en su carácter de representante legal de **DREDGING INTERNATIONAL NV SUCURSAL ARGENTINA** (en adelante, "**Dredging**" o "**la Impugnante**").

A los efectos de un mejor tratamiento y de dotar al presente informe de claridad procederá a su división en tres partes: **(i)** Antecedentes de la Licitación Nacional e Internacional N°1/2024 (en adelante, "**la Licitación**"), **(ii)** Análisis de las pretensiones de la Impugnante y finalmente, **(iii)** se emitirá la opinión de esta Instancia en forma de conclusión.

Asimismo, con miras a un mejor análisis de las pretensiones y de los fundamentos de la impugnación, en el punto 2 precedentemente indicado, se procederá a señalar las pretensiones o argumentos de la Impugnante (en ocasiones mediante un resumen y en otras mediante transcripciones) y a continuación de cada uno de ellos se realizarán las consideraciones y críticas que correspondan.

1. ANTECEDENTES DE LA LICITACIÓN

A. LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

La Hidrovía Paraguay-Paraná se encuentra en la Cuenca del Plata. Ésta se extiende desde la desembocadura del Río de la Plata y se proyecta sobre la jurisdicción de cinco (5) países: Argentina, Uruguay, Brasil, Paraguay y Bolivia.

La Cuenca del Plata abarca gran parte del sur, del sudoeste y del centro-oeste de Brasil, el sudoeste de Bolivia; gran parte de Uruguay; todo el Paraguay y casi todo el norte, la Mesopotamia y la pampa húmeda de la Argentina. Se trata de un sistema fluvial que se encuentra conformado por el Río de la Plata y sus afluentes, cuyas vías navegables principales son la Hidrovía Paraguay-Paraná y el Río Uruguay.

La referida cuenca es una de las reservas hídricas más importantes del mundo y, por su extensión, es la segunda cuenca más grande de América del Sur luego de

la amazónica. Dada su extensión y su ubicación estratégica, concentra uno de los polos económicos más importantes de toda la región.

En abril del año 1969 se celebró en Brasil la Reunión Extraordinaria de Cancilleres, oportunidad en la que se firmó el Tratado de la Cuenca del Plata entre la Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay¹. A través de él, se buscó promover el desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca y de sus áreas de influencia. Además, entre otras cosas, se habilitó a los Estados contratantes a celebrar acuerdos específicos o parciales –ya sea bilaterales o multilaterales– que tengan por objetivo la consecución de los objetivos generales referidos al desarrollo de la Cuenca.

Luego de la firma del Tratado de Navegación de los Ríos Paraná, Paraguay y de la Plata el 23 de enero de 1967, en julio de 1969 Argentina y Paraguay celebraron el llamado Acuerdo binacional para la regularización, canalización, dragado, balizamiento y mantenimiento del río Paraguay², el cual regula el tramo binacional de la **Hidrovia Paraná-Paraguay**.

La Hidrovia Paraguay-Paraná es el corredor de mayor desarrollo y trascendencia económica. Esta ruta fluvial tiene una extensión de tres mil seiscientos cincuenta (3.650) kilómetros desde la desembocadura del Río de la Plata hasta la región del Mato Grosso, en Brasil. Es una de las vías navegables más extensas del mundo, y funciona como una conexión natural entre los países del Mercosur que puede ser utilizada por los transportes de carga más competitivos del mundo.

A través del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)³ suscrito en 1992 entre la República Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, se acordó un marco normativo para el transporte por la Hidrovia Paraguay-Paraná que tiene por objetivo eficientizar y modernizar las operaciones de navegación y de transporte comercial en la región. De las disposiciones de aquél acuerdo se deriva el deber estatal de garantizar, por sí o por terceros, la navegabilidad de la VNT.

1 Aprobado por Ley N° 18.590 (Boletín Oficial N° 21.886) y en vigencia desde el 14 de agosto de 1970.

2 Aprobado por Ley N° 18.435 (Boletín Oficial N° 21.815).

3 Aprobado por Ley N° 24.385 (Boletín Oficial N° 28.022).

Si bien los países contratantes no pueden establecer ningún tributo o derecho sobre el transporte sin el previo acuerdo de los demás países signatarios, el referido Tratado prevé la posibilidad de que se cobre una tasa retributiva en virtud de las tareas y servicios realizados con el objetivo de favorecer la libertad de tránsito en la Hidrovía.

El énfasis en la necesidad de asegurar la navegabilidad de la vía fluvial se debe a que el mantenimiento de la Hidrovía es una manera concreta de garantizar una ruta por medio de la cual se pueda acceder al mercado de ultramar en condiciones competitivas.

Ahora bien, debido al marco normativo en el cual se inserta, y como consecuencia natural de su ubicación estratégica única, la VNT concentra el mayor movimiento logístico portuario de la Argentina. De hecho, la vía aglomera cerca de sesenta (60) terminales portuarias a lo largo de su cauce y **constituye la ruta fluvial por la que se traslada aproximadamente el ochenta por ciento (80%) de la exportación del país.**

La magnitud y la complejidad de las tareas demandan la implementación de prácticas operativas y ambientales que se encuentren a la altura de los más altos estándares globales para procurar asegurar la continuidad y regularidad de las prestaciones que hacen a la navegación interjurisdiccional. Ello, en cumplimiento del deber de proveer a: (i) la defensa de la competencia; y (ii) procurar la calidad y eficiencia de los servicios públicos, de conformidad con lo establecido en el artículo 42 de la Constitución Nacional.

En ese contexto, **en atención a las especiales condiciones de la Hidrovía y el gran interés público comprometido**, es claro que, las tareas de dragado, re-dragado, mantenimiento, balizamiento y control hídrico de la VNT constituyen tareas particularmente complejas que no pueden ser asumidas por cualquier actor de la industria del dragado. **Por el contrario, es imperativo que quien la opere cuente con los debidos antecedentes técnicos y económicos para asegurar su correcto funcionamiento.**

Cabe destacar, por su parte, que, en la República Argentina, conforme al mencionado Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira), y de acuerdo con lo establecido por medio de

la Ley N° 27.419 de Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la Integración Fluvial Regional, garantizar la libre navegación en condiciones competitivas constituye un deber estatal.

B. EL CONTRATO DE CONCESIÓN CELEBRADO CON HIDROVÍA S.A.

En virtud del artículo 1° de la Ley N° 17.520 de Concesión de Obra Pública, y en el contexto de la normativa nacional e internacional, por medio del Decreto N° 863 del 29 de abril de 1993 se facultó al entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a llamar a Licitación Pública Nacional e Internacional, por el régimen de Concesión de Obra Pública por Peaje, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de re-dragado y mantenimiento de la Hidrovía.

La licitación fue convocada por medio de la Resolución 507 del 31 de mayo de 1993 y, posteriormente, por medio del Decreto N° 253 del 24 de febrero de 1995 se aprobó el contrato de concesión suscripto entre el entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos e Hidrovía S.A., una sociedad conformada por un consorcio entre Jan De Nul N.V. - Kocourek S.A. De Construcciones C.I.F. E I. - Horacio O. Albano Ingeniería y Construcciones S.A.C.I.F.I. y Emepa S.A., en los términos de la Ley N° 17.520.

En enero del año 2002, el Congreso de la Nación sancionó la Ley N° 25.561 de Emergencia Pública y Reforma del Régimen Cambiario, por la cual se autorizó al Poder Ejecutivo Nacional a renegociar los contratos celebrados por la Administración Pública bajo normas de derecho público (artículo 9°).

Así, el contrato de concesión suscripto en 1995, entre el Estado Nacional e Hidrovía S.A., fue renegociado por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos y la sociedad concesionaria y, en virtud de ello, el 20 de octubre de 2009, ambas partes celebraron el “Acta Acuerdo de Renegociación Contractual Integral”⁴, la cual fue luego ratificada por el Poder Ejecutivo Nacional a través del Decreto N° 113 del 22 de enero de 2010.

⁴ Cabe señalar que, mediante la celebración del Acta Acuerdo de 2009, se introdujeron modificaciones al contrato de concesión original y, en ese contexto, las partes pactaron una

Producto de la renegociación y del contrato de ampliación que suscribieron las partes en consecuencia, el contrato de concesión se extendió por ocho (8) años más, hasta el 30 de abril de 2021.

El 28 de agosto de 2020, cuando el contrato de concesión de la VNT se encontraba próximo a su vencimiento, el entonces Ministerio del Interior, el ex Ministerio de Desarrollo Productivo, el ex Ministerio de Transporte, y las Provincias de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe suscribieron el denominado “Acuerdo Federal”⁵.

En ese contexto, y “a los fines de garantizar la continuidad y la regularidad en la prestación de los servicios comprendidos por el Contrato de Concesión”, por medio del Decreto N° 949⁶ del 26 de noviembre de 2020 se delegó por el plazo de dos (2) años en el entonces Ministerio de Transporte, la facultad de efectuar el llamado a la Licitación Pública Nacional e Internacional, por el régimen de concesión de obra pública por peaje, en el marco de la Ley N° 17.520, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y mantenimiento de la VNT.

En aquella oportunidad también se expresó que, en atención al carácter estratégico de los servicios prestados por Hidrovía S.A., resultaba necesario instruir al Ministerio de Transporte a que adopte las medidas necesarias para garantizar la continuidad del servicio que se prestaba en el marco del Contrato de Concesión

ampliación de la zona de la concesión. Como consecuencia de ello, el 17 de agosto de 2010 el Estado Nacional e Hidrovía S.A. suscribieron un contrato de ampliación por medio del cual la zona concesionada a la empresa se extendió desde el kilómetro 584 del Río Paraná (el tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe) hasta el kilómetro 1238 del río, denominado “Confluencia”.

⁵ En ese acuerdo se señaló que, dada la proximidad del vencimiento del plazo de la concesión de la VNT, resultaba esencial buscar mecanismos de participación y trabajo conjunto con las distintas jurisdicciones que permitieran capitalizar la experiencia anterior y planificar las mejoras para un desarrollo integral y sustentable de la vía fluvial, el abaratamiento de los costos, la modernización del sistema portuario y la integración con las demás modalidades de transporte.

⁶ Tal como se estableció por el artículo 1° del Decreto N° 949/20, la zona comprendida en la Licitación debía corresponder al tramo que va desde el kilómetro 1238 del Río Paraná (punto denominado “Confluencia”), hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná–Océano Atlántico.

Además, a través del artículo 2° del Decreto N° 949/20, se delegó en el entonces Ministerio de Transporte la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la licitación para las tareas de dragado y re-dragado, mantenimiento y señalización, con relación a otros tramos de la vía navegable que no estuvieran comprendidos en el tramo descrito en el artículo 1°.

aprobado por el mencionado Decreto N° 253/95 y sus Actas de renegociación, hasta la posterior adjudicación de la licitación que iba a convocarse.

Además, por Resolución 307 del 21 de diciembre de 2020, el ex Ministerio de Transporte creó el “Consejo Federal Hidrovía”⁷ como un “*espacio asesor de coordinación política y estratégica para la administración de la Hidrovía Paraguay-Paraná*”.

C. EL CONTRATO DE CONCESIÓN CELEBRADO CON LA EX ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S.E.

Ante el transcurso del tiempo sin que se hubiere llamado a licitación, el Poder Ejecutivo Nacional dictó el Decreto N° 427 del 30 de junio de 2021, a través del cual se otorgó la concesión de la operación para el mantenimiento del sistema de señalización, las tareas de dragado y re-dragado y el correspondiente control hidrológico de la VNT a la ex Administración General de Puertos S.E. (en adelante, “AGP”). Mediante el mismo decreto se modificó el objeto social de la AGP y se incorporó la posibilidad de que ella asumiera la responsabilidad del dragado y balizamiento de la VNT. Por otra parte, se delegó en el ex Ministerio de Transporte la obligación de confeccionar, suscribir y aprobar el contrato de concesión que debía ser suscripto entre el Estado Nacional y la AGP.

Aquél contrato se celebró y fue aprobado por Resolución N° 308 de 2 de septiembre de 2021. Con la finalidad de preservar el interés público comprometido en la continuidad de los servicios, se le otorgó la concesión a la AGP por el plazo de doce (12) meses, prorrogable hasta la toma de servicio por parte de quien o quienes resultaren adjudicatarios de la licitación encomendada por el Decreto N° 949/2020.

En línea con lo establecido por el Decreto N° 427/2021 -que habilitaba a la AGP a llevar a cabo la ejecución de los actos y obras necesarias para el dragado, balizamiento y control hidrológico de la VNT “*por sí o por terceros*”-, el balizamiento

7 El Consejo Federal Hidrovía era presidido por el Ministro de Transporte e integrado por representantes de los entonces Ministerio del Interior, Ministerio de Desarrollo Productivo y de cada una de las provincias que habían suscrito el Acuerdo Federal en agosto del 2020 y tenía como objetivo, entre otras cosas, “brindar asesoramiento permanente en todo lo relativo a la concesión de la hidrovía Paraguay-Paraná”.

de la VNT fue adjudicado por la AGP a EMEPA S.A. mediante la Licitación Pública N° 22/2021⁸.

Por otro lado, mediante la Resolución N° 136 del 9 de septiembre de 2021, la AGP aprobó el llamado a la Licitación Pública Nacional N° 13/2021 para la contratación de la obra “Dragado de Mantenimiento de la Vía Navegable Troncal”, por el término de ciento ochenta (180) días corridos prorrogables, aprobó el Pliego de Bases y Condiciones Particulares y las Especificaciones Técnicas referidas a la licitación y, con fundamento en razones de urgencia y a fin de no discontinuar la prestación del servicio, autorizó la contratación directa con la firma Compañía Sudamericana de Dragados S.A. por los trabajos de dragado de la VNT y por el término de noventa (90) días.

Si bien se esperaba que en aquel plazo la Licitación Pública Nacional convocada mediante la Resolución AGP N° 136/21 resultara adjudicada, ello no ocurrió. Luego de que se hubiera indicado en el Dictamen de Precalificación⁹ que la única oferta que se encontraba calificada para pasar a la instancia de apertura y análisis del Sobre N° 2 era la de la firma Compañía Sudamericana de Dragados S.A, la AGP dejó sin efecto la Licitación N° 13/2021 por medio de la Resolución N° 38 del 18 de marzo de 2022¹⁰.

Por medio de la citada Resolución se expresó que, en virtud de que había quedado una sola propuesta en condiciones de ser precalificada para una segunda instancia de evaluación, “se [había] visto acotado el grado de participación real y efectiva pretendido por esta Sociedad del Estado, al frustrarse así la posibilidad de conocer mayor cantidad de ofertas económicas”. Fue en ese orden de ideas que se dejó sin efecto la Licitación N° 13/2021.

Cuatro (4) meses después, el ex Ministerio de Transporte prorrogó la concesión a la AGP por Resolución N° 515 del 30 de julio de 2022. Así, el contrato se prorrogó

⁸ La Licitación fue aprobada por Resolución N° 58 del 13 de abril de 2022 de la entonces Administración General de Puertos.

⁹ El Dictamen de Precalificación había sido publicado en la página oficial de la AGP y comunicado a las firmas oferentes, a raíz de lo cual se verificaron una serie de impugnaciones.

¹⁰ De conformidad con lo que se indica en la Resolución N° 38/22, la presentación de ofertas que no se ajustaban a las disposiciones del Pliego de Bases y Condiciones se debió a que existieron interpretaciones divergentes en torno a su alcance

desde el 11 de septiembre de 2022 hasta la toma de servicio por parte de quien o quienes resultaren adjudicatarios de la licitación encomendada por el Decreto N° 949/2020, de conformidad con lo que se había establecido por medio del contrato celebrado el 2 de septiembre de 2021.

D. LA LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL E INTERNACIONAL N° 1/2024. LAS INSTANCIAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Por medio del Decreto N° 669 del 6 de agosto de 2024, las actividades de dragado, re-dragado, mantenimiento, señalización, balizamiento y control hidrológico de las vías navegables de jurisdicción nacional fueron declaradas servicio público.

Seguidamente, por Decreto N° 709 del 9 de agosto de 2024, el Poder Ejecutivo Nacional delegó en la entonces Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables dependiente de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía, la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado, re-dragado y mantenimiento de la VNT.

En concreto, a través del artículo 1° del Decreto referido se delegó en la ex Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables “la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional por el régimen de concesión de obra pública por peaje y/o de concesión de servicio público mediante el cobro de tarifas, peajes u otras remuneraciones, según el caso; todo ello en el marco de la Ley N° 17.520 y sus modificatorias, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado, re-dragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal (en adelante, “**VNT**”) comprendida entre el kilómetro 1238 del Río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná–Océano Atlántico”.

A su vez, por el artículo 2° del citado decreto se delegó en la ex Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la licitación para las tareas de dragado y re-dragado, mantenimiento y señalización, con

relación a otros tramos de la vía navegable de jurisdicción nacional que no se encontraran comprendidos en el artículo 1° del decreto.

En esa oportunidad, el Poder Ejecutivo señaló que “a la fecha no se [registraban] avances significativos en el procedimiento de selección referido en el artículo 1° del Decreto N° 949/20, y el plazo de la delegación establecida en su artículo 2° se [encontraba] vencido”.

Con la finalidad de impulsar la participación de distintos sectores de interés en la confección de la documentación licitatoria, por medio de la Disposición N° 20 del 22 de agosto de 2024 la entonces Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables creó la “Mesa de Diálogo Interdisciplinaria para el Desarrollo Fluvial de la Vía Navegable Troncal”. En ese marco, se llevaron a cabo cuatro mesas de diálogo¹¹ coordinadas por la ex Dirección Nacional de Control de Puertos y Vías Navegables. El desarrollo de esta instancia de participación tuvo por resultado:

- (i) la generación de espacios de trabajo que propiciaran y permitieran debatir las cuestiones solicitadas por la ex Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables; y
- (ii) la habilitación de una instancia en la que los distintos sectores interesados pudieran realizar contribuciones y sugerencias.

Los aportes de los distintos participantes se encuentran registrados en los expedientes correspondientes¹².

La AGP realizó una reseña, luego de su análisis técnico, por Informe N° IF-2024-118902468-APN-DIYDP#AGP sobre la variedad de las cuestiones detalladas

¹¹ La Mesa de Coordinación Intergubernamental de la Vía Navegable Troncal, la Mesa de Articulación Portuaria de la Vía Navegable Troncal, la Mesa de Integración Regional de la Vía Navegable Troncal y la Mesa de Articulación Intersectorial de la Vía Navegable Troncal.

¹² Las mesas de trabajo se reunieron en tres (3) oportunidades cada una y lo trabajado en ellas consta en los expedientes electrónicos en los que se documentó su implementación:

(i) EX-2024-85966433-APN-ST#MEC - Mesa de Diálogo Interdisciplinaria para el Desarrollo Fluvial de la Vía Navegable Troncal

(ii) EX-2024-101511477-APN-ST#MEC - Mesa de Integración Regional de la Vía Navegable Troncal;

(iii) EX-2024-101512628-APN-ST#MEC - Mesa de Articulación Portuaria de la Vía Navegable;

(iv) EX-2024-101510722-APN-ST#MEC - Mesa de Articulación Intersectorial de la Vía Navegable Troncal;

(v) EX-2024-101634148-APN-ST#MEC - Mesa de Coordinación Intergubernamental de la Vía Navegable Troncal.

por los distintos participantes; y, a través del Informe N° IF-2024-122421156-APN-DIYDP#AGP sobre los contenidos y propuestas que fueron tomadas en consideración al momento de avanzar en el proceso de elaboración de los Pliegos de Bases y Condiciones Generales (en adelante, “**PByCG**” o “**el/los Pliego/s**”). Las mesas de diálogo aportaron elementos fundamentales para la elaboración de los Pliegos de la Licitación Pública Nacional e Internacional en cuestión y permitieron incorporar propuestas y mejoras.

Finalmente, por Disposición N° 34/24 del 19 de noviembre de 2024 (en adelante, “**la Disposición**”) de la ex Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables se aprobaron los Pliegos de Bases y Condiciones y de Especificaciones Técnicas y se llamó a la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/2024 por el régimen de concesión de obra pública por peaje en el marco de la Ley N° 17.520 y sus modificatorias, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado, re-dragado y mantenimiento de la VNT, con fecha de apertura del Sobre N°1 para el día 29 de enero del 2025 a las 13:00 horas, plazo que fue prorrogado para el 12 de febrero del 2025 a las 13:00 horas¹³.

Cabe mencionar que dentro del proceso licitatorio se han constatado la participación de ocho (8) “constructores” (en los términos del sistema CONTRAT.AR). Los participantes han realizado diversas consultas las que se están respondiendo debidamente.

En resumen, por los antecedentes de hecho y derechos expuestos resulta indispensable llevar a cabo este proceso de selección a fin de garantizar el adecuado funcionamiento de la Hidrovía.

2. ANÁLISIS DE LA PRESENTACIÓN DE LA IMPUGNANTE

A continuación, en este punto se analizarán en forma conjunta los puntos “II”, “IV” y “V” del recurso, en atención a que en ellos es donde se encuentran los fundamentos de las pretensiones de la Impugnante.

¹³ Por Disposición N° 36 del 10 de diciembre de 2024 de la entonces Subsecretaria de Puertos y Vías Navegables se estableció que la fecha de cierre de presentaciones de ofertas y la apertura del Sobre N° 1 será el día 12 de febrero del 2025 a las 13:00 horas. Lo que también fue aprobado por la circular modificatoria N° 1.

También se analizarán los puntos “VIII” y “XI”, titulados respectivamente “SUSPENSIÓN DE EFECTOS” y “PRUEBA” a fin de dotar de completitud al informe.

A. Síntesis de la Presentación

Manifiesta la Impugnante que el Pliego otorgaría ventajas competitivas insuperables a favor del actual dragador que es parte del grupo empresario que opera la VNT desde hace más de 29 años que desalientan e incluso podrían tornar inviable la presentación de ofertas por nuevos operadores.

Agrega que las tareas de dragado y de balizamiento son prácticas comunes en la infraestructura fluvial, y, por lo tanto, existen numerosas compañías internacionales con la experiencia, tecnología adecuada y capacidad financiera suficiente para realizar este tipo de obras.

Compañías con experiencia técnica en condiciones similares o más complejas, como las que operan en otros ríos importantes a nivel global, deberían poder participar de la licitación bajo condiciones de igualdad.

Señala que, por lo tanto, el Pliego debería ser modificado en los siguientes aspectos que darían cuenta de del direccionamiento e irrazonabilidad de la Disposición y del Pliego; en esa línea sostiene:

“Exigencia de requisitos económicos y técnicos irrazonables:

o Requisitos técnicos:

- o Se requiere volúmenes mínimos ejecutados en un único proyecto y con equipos propios, de forma tal de distorsionar la experiencia técnica de los oferentes para favorecer el posicionamiento del dragador actual o de otra compañía del mismo grupo empresario.*
- o Se requiere acreditar una cantidad mínima de equipos propios, cuando ello no es necesario para garantizar la disponibilidad de los equipos. Esta exigencia no solo se aplica como requisito técnico, sino que también se requiere como exigencia para el cómputo de todos los antecedentes.*

o Experiencia específica en volúmenes totales de dragado

- o Experiencia específica en vías navegables **similares a la VNT.**
- o Volúmenes máximos mensuales bajo **condiciones específicas de calado.**
- o Experiencia específica **regional.**
- o Experiencia específica sobre **obras de mantenimiento de profundidad permanente** en los últimos 10 años
- o Experiencia específica del representante técnico en los últimos 10 años en **Argentina.**
- o Criterios **incorrectos para la evaluación financiera:** al sobrevalorarse las ratios financieras, se permite que empresas con ratios de solvencia innecesariamente altos (por ejemplo, en virtud de la imposibilidad de distribuir dividendos por aplicación de los controles de cambios) se diferencien artificialmente de sus competidores. Este requisito favorece en forma injustificada determinado perfil financiero, coincidente con el del actual dragador de la VNT y su grupo empresario.

Ausencia de parámetros objetivos para evaluar la propuesta **metodológica y el plan de trabajo.**

Arbitrariedad de la evaluación de los factores económicos:

infravaloración de las ofertas económicas.

Exiguo plazo para la presentación de ofertas establecido en la **Disposición 34:** es incompatible con la dinámica propia de una licitación nacional e internacional.

Ilegítima garantía de impugnación: por su propia naturaleza (contraria al principio de gratuidad previsto en la Ley de Procedimientos Administrativos 19.549, la "LPA") y por la irrazonabilidad de su monto.

Uniones transitorias de empresas: se ha vedado su utilización injustificadamente.

Ausencia de etapa de observación de proyecto de pliego e instancias de participación ciudadana"

Luego señala de forma genérica y dogmática que la importancia de la VNT exige que los funcionarios actúen “...*honrando sus obligaciones y deberes...*” y garanticen un procedimiento que respete los principios de las contrataciones y que permita a más empresas participar de la licitación.

La Impugnante sostiene que la Disposición y el Pliego serían contrarios a los principios de transparencia, concurrencia, igualdad de trato, no discriminación y competencia efectiva, que importarían la prohibición de incluir restricciones abusivas de la competencia en las bases y condiciones de los procedimientos de contratación públicos (inclusive las especificaciones técnicas), a partir de un Pliego que -a su juicio- sería calificado como un “traje a medida” del actual dragador o de otra compañía de su mismo grupo empresario.

Dicho argumento se encuentra fundado en los puntos que se detallan a continuación. Luego de la explicación de dichos argumentos, se demostrará la razonabilidad y la legalidad de cada una de las disposiciones de la Disposición y de los Pliegos, criticadas por la Impugnante.

B. Creación de obstáculos injustificados a través de la inclusión de requisitos económicos y técnicos irrazonables e infundados

Manifiesta que el Pliego habría incluido requisitos económicos y técnicos que condicionarían y limitarían en forma inaceptable la concurrencia competitiva y que demostrarían la voluntad implícita de favorecer al grupo empresario que realiza los trabajos de dragado en la VNT desde 1995, apartándose de esta manera de las previsiones legales.

(i) Antecedentes económicos mínimos a acreditar en el Sobre N° 1

Sostiene que el Pliego establece antecedentes económicos mínimos que deben acreditar los oferentes en el Sobre N° 1, bajo apercibimiento de descalificar su oferta en caso de incumplimiento.

Que, en cuanto a los antecedentes económicos mínimos, el Pliego exige que los oferentes acrediten un patrimonio neto mínimo de USD 300.000.000, una

facturación anual mínima de USD 450.000.000 y una rentabilidad mínima mayor a cero, según el estado contable del último ejercicio fiscal sin ajustes adicionales.

También que el Pliego dispone que tales requisitos pueden ser cumplidos con estado financieros consolidados, auditados y publicados del grupo económico del oferente; y que ese requisito es, a su entender, otra clara evidencia del direccionamiento a favor de la actual contratista: *“En efecto, según surge del sitio web oficial del grupo Jan De Nul, el ejercicio 2023 arrojó un patrimonio neto de € 3.380.000.000 y una facturación de € 2.900.000.000”*.

El requisito de exigencia de un patrimonio neto mínimo y una facturación anual mínima se establece a efectos de excluir aquellos sujetos que carezcan de la capacidad económico financiera para afrontar las obligaciones resultantes de una concesión tan relevante como la que es objeto de la licitación. Este tipo requisito tiene relación con las pautas identificadas respecto a los grupos económicos de los dragadores con experiencia internacional. Tal es así que el propio Impugnante reconoce tener una facturación superior a la exigida en el Pliego al manifestar que posee una facturación de EUR 3.2585 M en 2023 (cap. III).

Una simple consulta en los sitios web de las principales empresas internacionales de dragado permite identificar cifras que demuestran que una facturación anual de USD 450.000.000 es obtenida por lo menos por 5 de esas compañías, por lo cual el requisito resulta más que razonable.

No existe el direccionamiento denunciado si se tiene en cuenta que los propios montos informados por DEME, en cuanto Jan De Nul tendría un patrimonio neto que excede 10 veces el requisito previsto en el Pliego y una facturación que excede 7 veces. Es decir, no podría haber un direccionamiento con un requisito tan bajo para los parámetros que podría cumplir el supuesto beneficiario.

(ii) *Antecedentes técnicos mínimos a acreditar en el Sobre N° 1*

En cuanto a los antecedentes técnicos mínimos, el Pliego establece que se debe acreditar un proyecto de dragado, ejecutado con equipos propios, y que cumpla con un volumen ejecutado mínimo de 15.000.000 m³ computables en un año y en un

único proyecto. A su vez, también se deben acreditar 6 dragas de succión en marcha propias que cumplan con determinadas características técnicas.

La Impugnante considera que el volumen de dragado exigido en un único proyecto resulta un requisito muy exigente que solo podría ser acreditado por compañías que hubieran ejecutado obras muy similares al dragado de mantenimiento de la VNT.

Además, establece que, dadas las características especiales de la VNT, no existen muchas empresas que podrían acreditar este tipo de experiencia en el marco de un único proyecto, lo que limitaría irrazonablemente la concurrencia de ofertas.

A su juicio, pueden existir proyectos que no involucren volúmenes tan elevados de dragado, pero igualmente sean complejos y exigentes. Afirma que el volumen en sí mismo en una única obra no implica, de por sí, mejores capacidades técnicas ni mayor experiencia, y que obras de menor volumen pueden presentar otros desafíos que las tornen más demostrativas de la experiencia y capacidad de la compañía dragadora.

Considera irrazonable que el Pliego sólo considere como demostrativo de la capacidad técnica de un proyecto al volumen de dragado y no otras cuestiones (tipo de material a dragar, las profundidades de los canales y las características de los lechos marinos o fluviales, las condiciones del entorno la accesibilidad al sitio de dragado y la profundidad).

Sostiene que menos aún significa un parámetro relevante para medir la experiencia o capacidad técnica el requisito de que esos proyectos hayan sido ejecutados con equipos propios.

Manifiesta que, no sólo las características técnicas de las dragas resultan arbitrarias (por ejemplo, exigir un calado máximo inferior a 8.5m), sino que además la exigencia de acreditar la propiedad de los equipos necesarios para realizar las tareas a contratar resultaría un obstáculo irrazonable a la concurrencia.

Sostiene también que en la VNT se ha dragado con equipos de un calado superior por lo que esto demostraría la irrazonabilidad – por violar el sub-principio de

necesidad- de este requisito. En ese orden de ideas según su exposición exigir un calado máximo inferior a 8.5m no es técnicamente necesario y, por lo tanto, resultaría irrazonable.

En otro orden, sostiene que, con respecto a la exigencia de titularidad de los equipos, el ejercicio de la actividad náutica no está limitada a quienes son propietarios de los buques o artefactos navales que se utilizan. Así, indica que la disponibilidad del equipamiento no sólo se deriva de su titularidad, sino que podría acreditarse también por cualquier otro medio, como, por ejemplo, un contrato locación a casco desnudo o un contrato de leasing con opción de compra aceptada contemporáneamente con el llamado a licitación.

Manifiesta que no resultaría razonable la inclusión de estas exigencias, y permite suponer que podría haberse dispuesto a los efectos de otorgar ventajas competitivas a algunos interesados. Suma a ello que la actual contratista ya cuenta con seis (6) dragas de esas características en el país.

Concluye que estos requisitos parecieran estar particularmente incluidos para que sean cumplidos en su totalidad por la actual contratista lo que demostraría que el Pliego está dirigido.

El volumen dragado exigido en un único proyecto resulta razonable para evaluar la idoneidad técnica de un oferente en atención a las características de la VNT y las exigencias que tendrá que cumplir el concesionario para ejecutar las tareas previstas en el Pliego. La acreditación de un antecedente positivo en obras similares a la que se licita, es una forma válida de evaluar las cualidades técnicas del oferente para llevar a cabo la prestación del servicio licitado.

Frente a ello corresponde señalar, en primer lugar y como bien afirma la Impugnante, que la naturaleza, las condiciones y la extensión de la VNT la convierten en una vía única en el mundo con características específicas que poseen una influencia determinante a la hora de llevar a cabo las tareas técnicas de dragado y balizamiento.

Por ello, en atención a la finalidad perseguida por el Pliego y por la Disposición, y en atención a que la eventual tarea de dragado y re-dragado de la VNT exigirá

resultados de un calibre similar al exigido como antecedente, es claro que su acreditación constituye una forma válida de evaluar la experiencia que tiene el oferente.

En concreto, y tal como quedará demostrado, el requisito establecido por medio del artículo 23 del PByC es:

- *adecuado* para probar la idoneidad técnica de un oferente en tanto demuestra que un oferente ha realizado proyectos que aparezcan un alto volumen de dragado en el plazo de un (1) año;
- *necesario* en tanto constituye una forma válida y eficiente de que un oferente pueda dar cuenta de que se encuentra en condiciones de realizar la tarea que eventualmente le podría ser encomendada a la hora de ocuparse del dragado y re-dragado de la VNT; y
- *proporcionado* en tanto denota una manifiesta relación entre lo que se exige como requisito (una prueba concreta de que la empresa puede hacer frente a proyectos únicos con altos volúmenes de dragado por año) y el fin al que se busca llegar mediante la Licitación convocada.

Ahora bien, en cuanto a la necesidad de que se trate de un determinado volumen de dragado un único proyecto, es importante resaltar que la gestión de grandes cantidades requiere de capacidades técnicas especiales en tanto, como es obvio, su ejecución presenta complejidades desde el punto de vista de los recursos humanos, materiales y la experiencia práctica en su ejecución.

A diferencia de lo que sostiene la Impugnante, no es equivalente que se acredite experiencia en la ejecución de diversas obras de baja complejidad que, acreditar experiencia en obras que -por los volúmenes involucrados- presentan altos niveles de complejidades propias.

En otras palabras: no es lo mismo acreditar experiencia en la ejecución de veinte (20) casas de dos (2) pisos que, la ejecución de un (1) edificio de cuarenta (40) pisos. La complejidad involucrada en los proyectos de gran magnitud es distinta a aquella involucrada en la sumatoria de proyectos de menor envergadura.

Claro es que, pretender acreditar la idoneidad técnica para poder llevar a cabo las tareas exigidas en la VNT mediante la acumulación de diversos proyectos que se llevan a cabo en condiciones diversas y en el marco de vías fluviales que poseen características disímiles entre sí constituye, sencillamente, un error.

Corresponde destacar que, conforme lo ha detallado la Impugnante en su escrito de impugnación y conforme resulta fácilmente acreditable al constatar las páginas oficiales del grupo económico al cual pertenece, ella cuenta con una reputación internacional en el mercado que demuestra que está en condiciones de cumplir con los requisitos que aquí esgrime irrazonables.

Conforme surge de su propia página web, DEME cuenta con veinte (20) dragas de succión por arrastre con capacidades de cántara que van desde más de treinta mil (30.000) m³ hasta dos mil trescientos (2.300) m³. Se trata, según ellos, de una de las flotas más modernas y versátiles de la industria. Cuentan, además, con diez (10) dragas de succión con cortador, autopropulsadas o estacionarias, tanto grandes como pequeñas, tres (3) dragas tipo retroexcavadoras, dos (2) dragas de inyección de agua, ocho (8) embarcaciones de apoyo (gánguiles, embarcaciones con rastras, etc.) y diez (10) dragas pequeñas.

Además, cuenta con más de treinta (30) equipos para realizar obras off shore, construcción de puertos, entre otras actividades.

Pues bien, no solo la Impugnante, sino varias de las empresas del rubro se encuentran en condiciones de cumplir con el requisito bajo análisis, se evidencia que mediante la inclusión de una exigencia de esta naturaleza en el Pliego se tutela el interés público al mismo tiempo que se garantiza el respeto al principio de concurrencia.

A continuación, la Impugnante manifiesta que la exigencia de titularidad de los equipos se justifica en la necesaria plena disponibilidad de los equipos para atender las distintas necesidades de ejecución de los trabajos. **Es una exigencia razonable que se pretenda que el Concesionario cuente con equipos propios suficientes, pues demuestran su idoneidad en la materia, su trayectoria como empresa dragadora, y la solvencia técnica para asumir las obligaciones.**

En este momento, resulta fundamental destacar que el objeto de la licitación fue calificado como servicio público y, como toda prestación de un servicio público, se encuentra regida por el principio rector más importante del mismo, la prestación ininterrumpida del servicio. Por lo tanto, resulta de amplia relevancia la exigencia de la titularidad de los equipos por parte del grupo económico para garantizar la plena disponibilidad de estos. De esta manera el prestador podrá garantizar, por sí mismo, la prestación ininterrumpida del servicio.

Además, cómo se mencionó anteriormente, la propia Impugnante cuenta con muchas más dragas disponibles que las exigidas en el Pliego según lo que surge de información contenida en la propia página de DEME (<https://www.deme-group.com/activities/dredging>). A los fines de acreditar lo que se sostiene por medio del presente, se deja constancia de que el siguiente enlace de drive contiene incorporados una serie de documentos de libre acceso de empresas dragadoras que desarticulan sus dichos y argumentos en este punto, inclusive las de Dredging:

<https://drive.google.com/drive/folders/1UF7EI3YfEy0teQ1v-pyX1-W6uoKXJ4Ct>

A estos efectos se realizó un simple relevamiento de información pública para relevar la cantidad de dragas con que cuentan los oferentes de la Licitación N° 13/2021 de AGP y otras empresas de dragado con experiencia internacional, y el resultado es que todas resultan propietarias de más de 6 dragas cada una (entre 15 a 20 dragas cada una, de distintas características).

Por último, respecto de la exigencia de contar con equipos de dragado con un calado inferior a 8,5 metros, dicho requisito se establece por las características propias del entorno, **principalmente en lo que respecta a las zonas de descarga**. Recordemos que dicha zona de descarga es aprobada a discrecionalidad de la Administración, por lo tanto, el presente requisito se da en anticipo a que el futuro adjudicado deberá poder tener fácil acceso a estas zonas para otorgar una producción aceptable de sus tareas. Por lo tanto, resulta necesario este requisito que se contempla en el Pliego, ya que equipos de dragado con un calado superior a 8,5 metros difícilmente podrán acceder a estas zonas de descarga.

En efecto, si bien han trabajado dragas de mayor calado, lo han hecho en ocasiones puntuales, y no sostenidas en el tiempo, por lo que no acredita que el dragado de toda la VNT se pueda realizar con ese tipo de embarcaciones.

Desde el 2006 a la fecha solo se utilizaron dragas de calado mayor a 8,5 metros en dos ocasiones: la draga Pedro Álvares Cabral, de 11.20 metros de calado entre abril y junio 2016 (es decir, durante la última crecida extraordinaria) y la draga Galileo Galilei, de 9,75 metros de calado en mayo 2024. Queda más que claro que las dragas de mayor calado son la excepción y no la regla. Siempre fueron utilizadas en trabajos puntuales y excepcionales por las condiciones hídricas del río.

En definitiva, la experiencia adquirida en la actual concesión por parte del estado y en la concesión anterior, permite considerar que determinadas características de calado son mejores para ejecutar las tareas y es por eso que se requiere que el oferente cuente con ese tipo de embarcaciones.

C. Garantía Especial. Deuda de actuales proveedores

El Pliego establece una garantía especial que debe presentar el oferente que resulte adjudicatario por USD 78.878.596,83 y que, una vez firmado el contrato, debe pagar.

En su opinión, resultaría evidente el claro direccionamiento y la total improcedencia de la licitación ya que **este pago debe ser realizado al actual contratista de la VNT.**

Desde su punto de vista, existiría un manifiesto y evidente beneficio para el actual contratista de la VNT (o para otra compañía del mismo grupo empresario) en tanto sería ella **“acrededor de la deuda en cuestión y, como tal, puede decidir, por ejemplo, no cobrarla o cobrarla de forma diferida en el tiempo. Por el contrario, cualquier otro oferente no tiene dicho poder de decisión, encontrándose obligado a constituir la garantía en los términos requeridos en el Pliego – en caso de resultar adjudicatario - y proceder al pago en las condiciones establecidas en el Pliego”**.

Entiende la Impugnante que ello afecta el principio de igualdad y no discriminación y, que el Pliego se torna ilegítimo.

También sostiene que es irrazonable que todos los oferentes, salvo uno (el actual concesionario, según sostiene) deban considerar un monto mayor al de las garantías de oferta y mantenimiento del contrato.

Finalmente sostiene que no es razonable a la licitación y los oferentes con las deudas que de la AGP.

Pese a las manifestaciones efectuadas por la Impugnante respecto a la ilegitimidad, arbitrariedad y confiscatoriedad de la cláusula, lo cierto es que no acompaña ningún fundamento normativo o jurídico que sustente sus afirmaciones.

Lo único que acompaña como fundamento son vagas elucubraciones respecto de futuras maniobras que podría llegar realizar el grupo Jan De Nul, en su calidad de acreedor de la ex AGP –actual ANPYN-, en caso de ser oferente en la Licitación. Las conjeturas que esgrime la Impugnante se fundan en meras suposiciones, puesto que ella, al igual que todos, ignora si el actual operador de la VNT se presentará y, en caso de que lo hiciere, si lo hará en su actual composición societaria.

De manera que quien resulte adjudicatario de la Licitación deberá hacer frente a la garantía señalada, carece de relevancia el hecho de que exista una deuda entre la ANPYN y sus proveedores. Asimismo, el hecho de que la obligación de pagar la garantía sea generalizada desvirtúa cualquier especulación que se pudiera realizar respecto de la posibilidad de “administrar” una deuda, atento a que quien resulte adjudicatario tendrá una obligación de pago con esta repartición aún si se tratara de la empresa que actualmente realiza la tarea de dragado.

Aún más, la actual contratista de la VNT, en caso de presentarse y resultar adjudicada del contrato en cuestión, estaría en los hechos viéndose perjudicada por no poder cobrar a una deuda que tiene a su favor. Por lo tanto, sufriría el mismo daño económico que todos los demás posibles oferentes. Por ende, no se demuestra beneficio alguno para con la actual contratista de la VNT.

D. Experiencia técnica de dragado a incluir en el Sobre N° 2

La Impugnante manifiesta que los antecedentes técnicos específicos que deben acreditar los oferentes en el Sobre N° 2, en la práctica, actuarían como una modalidad restrictiva de la competencia y como prescripciones discriminatorias que obligan a participar en condiciones no igualitarias.

Considera que son extremadamente altos desde el punto de vista técnico - operativo y que, sumado a ello, todos los parámetros de experiencia técnica deberían haber sido cumplidos con equipos propios. Esto no tendría sustento en razones técnicas ni jurídicas.

A continuación, se procederá con un detalle de aquella experiencia técnica de dragado que la Impugnante entiende cómo irrazonable y se procederá a explicar la razonabilidad de cada una de estas.

(i) Experiencia de dragado realizada con equipos propios

La Impugnante señala que es una modalidad internacionalmente aceptada el charreo de dragas para el desarrollo de tareas de dragado. Por lo que, para acreditar y evaluar la experiencia técnica de un posible oferente, resultaría por demás irrelevante requerir que esa experiencia haya sido cumplida con equipos propios.

Opina que muchas de las exigencias incluidas como requisitos habilitantes de la adjudicación sólo podrían ser cumplidos por el actual dragador o por alguna compañía del mismo grupo empresario; o bien aquellos obtendrían una ventaja competitiva inigualable y permitirá que alcancen los mayores puntajes en la evaluación técnica.

En relación a lo aquí expuesto por la Impugnante, se reitera el hecho de que el objeto de la licitación fue calificado como servicio público y que, como toda prestación de un servicio público, se encuentra regida por el principio rector más importante del mismo que es el de la prestación ininterrumpida del servicio. Consecuentemente, la valoración del Sobre N° 2 y las diferentes requisitorias que se efectúan están íntimamente vinculadas y se relacionan de manera directa con la trascendencia de dicho principio.

La forma más eficaz para garantizar la continuidad del servicio es valorar la capacidad técnica que resulta imprescindible para determinar si los oferentes podrán

cumplir o no con la prestación del servicio en una concesión de semejante envergadura, sin depender de terceros que no formen parte del grupo económico que resulte adjudicado.

Es importante señalar que **la Impugnante incurre en un error de interpretación, ya que la acreditación de los antecedentes, tal como lo dice el Pliego, pueden realizarse a través de una empresa vinculada o relacionada que pertenezca al mismo grupo económico**; aspecto que demuestra la voluntad de la Administración de contar con la mayor cantidad de participantes en el proceso.

De esta manera, se entiende que el antecedente con dragas propias puede ser acreditado por una empresa del mismo grupo económico.

Ahora bien, en varios grupos económicos de empresas dedicadas al dragado sucede que una (o varias) de las empresas del grupo es la propietaria de las dragas y equipos, y luego se las alquila a las diferentes empresas de ese mismo grupo económico que ejecutan las diferentes obras.

En ese orden de ideas, es posible que la Impugnante haya interpretado que para que el antecedente sea tomado como válido, el antecedente lo debería haber ejecutado la empresa del grupo económico propietaria de las dragas.

A modo de ejemplo explicativo, se agrega:

La empresa "A" y la empresa "B" pertenecen al mismo grupo económico.

La empresa "A" es propietaria de una draga.

La empresa "B" tiene un antecedente de haber realizado una obra con la draga propiedad de la empresa "A".

Según el Pliego, se interpreta que el antecedente de la empresa "B" es válido, por haberse realizado con dragas del mismo grupo económico.

No obstante, el hecho que la Impugnante haya interpretado que el antecedente no sería válido porque la draga no era draga de propiedad de la empresa "B", sino de otra empresa del mismo grupo, constituye un error de interpretación del Pliego.

Aquella determinación es de toda lógica si se toma en cuenta la dinámica que se verifica en este mercado en particular: es común que, en los grupos económicos de empresas dedicadas al dragado, una (o más de una) de las empresas del grupo sea la propietaria de las dragas y equipos y que, luego aquella maquinaria sea utilizada por las diferentes empresas del mismo grupo económico a raíz de la celebración de un contrato de alquiler o un préstamo efectuado bajo alguna modalidad contractual similar.

Esto acredita la manifiesta voluntad de la Administración de contar con la mayor cantidad de participantes y oferentes en el proceso licitatorio. Los Pliegos de la Licitación se han elaborado con la concurrencia de oferentes como principio rector.

(ii) Factor EVT: experiencia específica en volúmenes totales dragados

Uno de los requisitos consiste en que el oferente acredite un volumen total dragado de obras en puertos y canales a efectos de la mejora y/o mantenimiento de las condiciones de la navegación, con equipos propios, mayor a 50.000.000 m³ en los últimos diez (10) años. En caso de no poder acreditar esa suma, el oferente se encontrará descalificado.

Desde su perspectiva, sería un parámetro excesivamente elevado para ser utilizado como piso mínimo, con la consecuencia de descalificar a los oferentes que no logren acreditar dicha cantidad de m³ dragados. Continúa y agrega que, no sólo limitaría a los oferentes con una suma mínima exorbitante, sino que, en el Anexo V del Pliego -que establece la matriz de evaluación del Sobre N°2- se detalla la asignación de puntaje para cada factor, y quien acredite una cantidad de m³ mayor a 200.000.000, contará con el máximo de los puntajes establecidos para todos los factores técnicos: veinticinco (25) puntos. Por lo tanto, el actual contratista contaría con el antecedente, lo que generaría una ventaja competitiva por sobre los otros oferentes.

El argumento es palmariamente improcedente debido a que el Pliego, en su artículo 23 2.2.c y 2.3.h establece que pueden realizarse las acreditaciones de antecedentes a través de una empresa vinculada o relacionada que pertenezca al mismo grupo económico.

Por lo demás, cabe mencionar que el requisito exigido no es un criterio elevado para evaluar la idoneidad técnica entre las principales empresas de dragado del mundo.

En efecto, en el promedio del período junio 2006 a septiembre 2024, el volumen anual dragado en la VNT ha sido veinticuatro millones (24.000.000). Atento a que a través de este requisito se pretende lograr acreditar la capacidad técnica de los oferentes para afrontar las tareas de dragado de la VNT, el monto (aproximadamente el veinte por ciento - 20%- del volumen total de la VNT) resulta totalmente proporcionado con los fines de la licitación.

(iii) Factor EVS: experiencia específica en volúmenes totales en vías navegables con características similares a la VNT en los últimos 10 años

En su parecer, estos antecedentes técnicos exigidos serían un expreso e indudable condicionamiento de la concurrencia competitiva, que estarían direccionados a favor del grupo empresario que draga la VNT.

Se exige acreditar experiencia de dragado en vías navegables con características similares a la VNT. Por “similares” se entiende a aquellas obras realizadas en cauces fluviales con longitud mayor a 250 km.

Menciona en primer lugar, que en el mundo existen pocos cauces fluviales utilizados para el comercio y conectados con puertos que tengan esa longitud. Prosigue y argumenta que sólo existen quince (15) ríos navegables de una longitud mayor a 250 km y que son utilizados para el transporte comercial y otras actividades. De estos, únicamente dos (2) se encuentran en América Latina: río Amazonas y el río Paraná y el resto se ubican, principalmente, en Rusia, China, India y Estados Unidos; mercados a los que no tendría acceso.

Expresa que, dadas sus particulares características, no existirían en el mundo canales similares a la VNT, por consiguiente, el actual dragador o alguna compañía del mismo grupo empresario sería la única oferente que podría obtener el mayor puntaje en este ítem (15 puntos). Estima que no existen, en los hechos, circunstancias fácticas que justifiquen la exigencia de este tipo de experiencia. Afirma que existen otros cauces fluviales y proyectos de dragado que no tienen una longitud mayor a 250

km, pero revisten mayor complejidad técnica y exigen mayores capacidades que las requeridas por la VNT.

Finalmente, comenta que dicho requisito le permitiría obtener al contratista actual (o a una compañía de su grupo empresario) una clara ventaja en la fórmula final de las ofertas por sobre sus competidores.

En referencia a este punto, corresponde poner de resalto que el Pliego exige acreditar experiencia específica en volúmenes totales dragados en vías navegables con características similares a la VNT en los últimos diez (10) años. A tales efectos, toma como “similares” a las obras desarrolladas en cauces fluviales con longitud mayor a doscientos cincuenta (250) km. La complejidad y volumen de los trabajos contemplados en la licitación exigen que el Estado Nacional solicite a los oferentes antecedentes suficientes que permitan analizar su capacidad técnica para constatar que puedan afrontar los trabajos a encomendar.

Los criterios son razonables en tanto tienen vinculación directa con el objeto de la contratación.

Además, la Impugnante contradice sus propios dichos, a la vez que describe grandes obras realizadas en Uruguay y en otros países, y acompaña la documentación de la CARU. Es de resaltar que la Impugnante incurre permanentemente en manifestaciones dogmáticas y en contradicciones como la señalada en este párrafo.

El requisito previsto en el Pliego se refiere a acreditar experiencia en el dragado y el mantenimiento de la profundidad de ríos o puertos. La extensión de la VNT es, efectivamente, un factor central que repercute en la complejidad del trabajo que deberá ser llevado a cabo por quien resultare adjudicatario de la Licitación. No sólo se trata de realizar las tareas necesarias en una vía fluvial que sedimenta a niveles elevados, sino que además aquellas tareas deben ser llevadas a cabo a lo largo de un amplio recorrido.

Así, al ser el objeto de la Licitación es adjudicar las tareas de dragado, re-dragado, balizamiento, mantenimiento y control hidrológico al oferente que se encuentre en mejores condiciones de prestar aquellos servicios de manera idónea y

continuada (en esto no se puede perder de vista la declaración de servicio público realizada por medio del Decreto N° 669/24), el requisito en cuestión, establecido en los Pliegos, resulta completamente razonable. En concreto, como el objetivo del proceso licitatorio es la selección de la empresa más idónea para llevar a cabo las tareas mencionadas, es totalmente adecuado que una de las pautas para acreditar aquella idoneidad sea la de poder acreditar experiencia específica en volúmenes totales dragados en vías navegables con características similares a la VNT en los últimos diez (10) años.

En efecto, no resultaría eficiente que como pauta para evaluar la idoneidad de un oferente determinado se establecieran parámetros correspondientes a vías fluviales ostensiblemente más cortas que la VNT.

No es correcto afirmar que sólo Jan De Nul tendría experiencia en el dragado de ríos de la magnitud de esta concesión. Además, el requisito tiene una reducción significativa de la longitud del río, de 1238 km a 250 km. A nivel mundial, existen varios ríos con una mayor longitud, como el Orinoco, la Amazonia, Mississippi, entre otros varios. Nuevamente puede observarse la manipulación que efectúa la Impugnante ya que argumenta abstractamente y apartada de lo que en realidad se prevé como requisito.

Por otro lado, también es falso que el requisito EVS limita estos antecedentes a América Latina, sino que se puede presentar cualquier obra en otros países.

Así, se remarca que el requisito impugnado por la Impugnante se ajusta a derecho: la exigencia contemplada no es solamente razonable, adecuada a la finalidad de la Licitación y necesaria; sino que al mismo tiempo, garantiza la concurrencia por medio de la adecuación de las características particulares que ostenta la VNT, a efectos de asegurar a la posibilidad de que los oferentes presenten propuestas por las que puedan dar cuenta efectiva de su capacidad técnica para poder garantizar la prestación del servicio en una licitación de semejante envergadura.

- (iv) Factor EVM: experiencia en volúmenes máximos mensuales dragados para obras en puertos y canales en los últimos 10 años, excluyendo refulado/rellenos

Sostiene nuevamente la Impugnante que se favorece al actual dragador, ahora sobre este punto, que el Pliego exige un volumen mínimo mensual de 1.500.000 m³. De no acreditarse ese volumen, el oferente será descalificado. En caso de que el volumen acreditado sea superior, se sumará puntaje a ser ponderado en una fórmula polinómica. El Impugnante expresa que este punto resulta sumamente exigente en comparación con el mantenimiento de la VNT en los últimos años, *“... Esto torna a este requisito en irrazonable por innecesario y desproporcionado respecto de los últimos datos recopilados”*.

Agregan que el grupo empresario que opera la VNT en la actualidad supera ampliamente este umbral mínimo con el dragado de la VNT, lo que le permitiría obtener hasta 15 puntos de ventaja. En efecto, la VNT, requiere que se drague de forma permanente, y resulta un alto volumen de dragado mensual. Ventaja que se incrementa cuando se excluyen expresamente como volúmenes a computar los correspondientes a refulado o rellenos, lo que dicen que no tiene sentido técnico alguno.

Por último, dicen que, *“considerando la velocidad de dragado, el proceso de refulado o relleno de tierras es generalmente más lento en comparación con operaciones de dragado y vertedero en similares condiciones. Por lo tanto, el uso de tales antecedentes puede ser considerado una medida conservadora de la capacidad técnico-operativa en comparación a proyectos de dragado y vertedero (el último siendo la práctica más predominante en la VNT)”*.

Resulta relevante mencionar que, en la VNT, durante 2022 se dragaron seis (6) millones de metros cúbicos y en 2023 se dragaron trece (13) millones de metros cúbicos, lo cual representa un promedio mensual de ochocientos (800) mil metros cúbicos dragados en los últimos dos (2) años

Sin embargo, estos datos de los últimos años (desde 2020 hasta la fecha) se dieron en medio de una bajante extraordinaria, sin precedentes en cuanto a la duración, cuyo último antecedente de estas características data de hace aproximadamente 70 años (cabe recordar que debido a este fenómeno se decretó la emergencia hídrica en el país).

Tanto la licitación del año 1994, la concesión vigente, como el pliego de la Licitación actual, establecen que en el río Paraná se deben mantener las profundidades en función de la altura del río. Es decir, cuando los niveles del río sean iguales o mayores al nivel de referencia, se deben mantener las diferentes profundidades desde el pelo de agua; cuando los niveles del río sean menores al nivel de referencia interpolado, se deberá mantener las profundidades con respecto al nivel de referencia.

Además, se establecen los niveles de referencia como las cotas tales que tengan un ochenta por ciento (80%) de probabilidad de ser superadas en el tramo entre Santa Fe (hidrómetro de Paraná) – San Pedro (hidrómetro de San Pedro) y de un noventa por ciento por ciento (90%) en el tramo Confluencia (hidrómetro de Paso de la Patria) – Hernandarias (hidrómetro de Hernandarias), según valores de la serie de alturas hidrométricas correspondientes al periodo años 1970/1990.

En los últimos años se dio el segundo caso, es decir, que el nivel del río estuvo por debajo del nivel de referencia. Esto genera que contractualmente las profundidades se mantengan con respecto a ese nivel de referencia, por lo que las profundidades reales y navegables son menores a las establecidas en condiciones normales.

Además, en los ciclos de aguas bajas, el río tiene poca capacidad de transporte de sedimentos, por lo que la sedimentación, y por ende el volumen a dragar para mantener las profundidades, baja considerablemente.

Al tratarse de una concesión a 30 años no es razonable considerar los volúmenes de dragado de mantenimiento de un corto periodo, más aun si ese periodo se vio afectado por un evento extraordinario.

Si se toman todos los valores históricos con la profundidad actual, es decir, desde el 2006 en adelante, tienen relación con los volúmenes exigidos en el Pliego, tal como puede observarse en el IF-2024-126460663-APN-SSPYVN#MEC agregado al presente expediente.

La exclusión de obras de refulado o relleno en el volumen se justifica en que, en la VNT, no existe tal refulado o relleno, sino el mantenimiento de un canal

navegable con perfiles de diseño (cajón) y profundidades mínimas definidas. Es por eso que sería contradictorio con la finalidad perseguida evaluar la idoneidad del oferente al considerar antecedentes con volumen que incluyan refulado o relleno.

Por lo tanto, en relación a lo dicho sobre refulado o rellenos, éstos se excluyen porque no se trata del mismo tipo de obra. Para refulados o rellenos, la habilidad está en cómo se deposita el material, y no en cómo se extrae.

Otra vez, resultan irrazonables e inexactas las manifestaciones de la Impugnante, la que argumenta en abstracto y al margen de los datos concretos y de los antecedentes fácticos.

(v) Factor EVL: experiencia específica regional en volúmenes dragados para obras en puertos y canales de en los últimos 10 años

El Impugnante expresa que *“tratándose de un servicio eminentemente técnico y de la acreditación de idoneidad técnica, no debería ponderarse mejor si los antecedentes operativos de los oferentes refieren a obras realizadas en la región o en otros lugares del mundo. Este factor carece de toda razonabilidad, exponiendo la clara intención de los autores del Pliego: mantener al actual concesionario de la VNT, simulando un proceso competitivo cuando, en los hechos, la competencia está restringida”* y agregan que el actual concesionario cuenta con amplia experiencia en la región y eso permite sospechar que este requisito se incluyó para beneficiarlo con una ventaja de 15 puntos en este factor.

Sobre este punto es importante **remarcar que la experiencia requerida se exige sobre obras en puertos y canales, y no en la Vía Navegable Troncal como señala la Impugnante**, viéndose una clara interpretación errónea por parte de la Impugnante (error recurrente a lo largo de todo el libelo).

Este punto no excluye al oferente que no cuente con este tipo de experiencia, sino que funciona como un valor agregado, además de que hace referencia al **término en la región, y eso incluiría una extensión más amplia a la planteada, como América del Sur y Caribe.**

La exigencia de antecedentes en la región no responde a un criterio arbitrario ni direccionado, sino a la necesidad de garantizar que los oferentes

posean experiencia en proyectos con características similares a las condiciones propias de Argentina. Factores como los tipos de suelos, las condiciones hidrológicas y climáticas de la región, y comunidad económica, hacen que esta experiencia sea especialmente relevante. La idoneidad técnica para enfrentar las particularidades locales se asegura de manera eficaz al evaluar antecedentes en contextos comparables.

La **propio Impugnante reconoce la importancia** de considerar en los antecedentes técnicos la experiencia en obras. Debe tenerse en cuenta en estos casos el tipo de material a dragar, la profundidad del canal y las características de los lechos marinos o fluviales.

Este punto no excluye al oferente que no cuente con este tipo de experiencia (solo implica la sumatoria de puntaje diferenciado).

Es preciso hacer hincapié en que, conforme la presentación realizada por la Impugnante, el grupo económico al que pertenece cuenta con presencia en la Argentina desde el año 1995, año en el que constituyó una sucursal en el país que opera en el país desde el año 2020. En la región, Dredging tiene a su cargo el dragado del Canal Martín García por contrato con la Comisión Administradora del Río de La Plata, el cual fue adjudicado luego de que se hubiere llevado a cabo la Licitación N° 1/2017 de la misma comisión.

Sobre este último punto, no existe un perjuicio concreto con los requisitos exigidos por los Pliegos en términos de razonabilidad; se trata en cambio, de la intención de la Impugnante de que las exigencias de la licitación sean modificadas en un sentido que favorezca su situación particular.

(vi) Factor EPP: experiencia específica sobre obras de mantenimiento de profundidad permanente

Sobre este punto argumentan que *“resulta particularmente exigente en tanto existen escasas vías navegables que requieren dragado de mantenimiento durante todo el año. La VNT es una. De hecho, un alto porcentaje de las vías navegables regionales y mundiales realizan campañas de dragado específicas y no un dragado constante”*, y agrega que sólo serán considerados para este factor aquellos

antecedentes que correspondan a obras cuya ejecución sea por un plazo mayor a doce (12) meses.

Los Pliegos se ajustan a derecho atento a que no exigen requisitos desproporcionados o desmesurados con relación al objeto de la licitación. De esta manera, Dromi comenta que los Pliegos son una *“reglamentación circunstanciada en función del objeto cuya contratación se requiere”* y deben contener las condiciones *“especiales y por los que se refieren a las características técnicas de la cosa licitada”*¹⁴. Como ya se ha hecho referencia en capítulos precedentes, la VNT posee características que la hacen única y particular en el mundo. En ese contexto, el Estado Nacional necesita que los oferentes demuestren que cuentan con la idoneidad necesaria para poder llevar a cabo las tareas específicas que se requieren sobre la VNT, las cuales están expresamente señaladas en los Pliegos.

Es necesario señalar que desde la Ex Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables se propuso puntuar la experiencia en obras que requieran elaborar y ejecutar eficientemente estrategias de dragado, dragados preventivos, que optimicen la utilización de los equipos. A todo esto, debe tenerse en cuenta la extensión física de la VNT (aprox. 1450km).

Lo que se busca justamente es la experiencia en trabajos de dragados constantes en el tiempo. Vale la pena aclarar que la licitación en trato requiere dragado de mantenimiento continuo durante todo el año por un plazo de 30 años como mínimo.

De acuerdo al objeto de la licitación, según Decreto N° 709/24 las tareas a ejecutar por el concesionario son durante todo el año y por un período sostenido por 30 años. Por ello, a los efectos de evaluar la idoneidad técnica es necesario considerar antecedentes cuya ejecución sea por un plazo mayor a 12 meses, lo cual no resulta en absoluto un requisito exigente y resulta claramente razonable.

(vii) Factor RTT y Factor RTV: experiencia específica del representante técnico en función de la duración en dragado y del volumen de las obras de dragado

¹⁴ Roberto Dromi, “Licitación Pública” – 2ª edición actualizada; págs. 247-249, Ediciones Ciudad Argentina, 1995, Bs.As., Arg.

En este punto, señala la Impugnante que, se valorará la experiencia en el cargo en los últimos 10 años, en Argentina. En los pliegos de la licitación de la ex AGP y del Procedimiento Participativo de Elaboración de Pliegos, se había incluido el factor de experiencia del representante técnico, pero sin exigir que aquella deba ser acreditada dentro de Argentina.

Manifiesta que, "...los requisitos incluidos en los pliegos anteriores ya resultaban particularmente exigentes e irrazonables. El hecho de que actualmente se pondere que hayan sido prestados en Argentina demuestra el claro direccionamiento del Pliego a favor del actual dragador de la VNT o de otra compañía de su mismo grupo empresario. En efecto, es posible que su representante técnico sea el único que podrá acreditar esta experiencia y, por lo tanto, nuevamente, se le podrá otorgar el mayor puntaje a su oferta.

De esta forma, el requisito se traduce en una barrera de exclusión de potenciales oferentes y direccionamiento del Pliego, lo que es contrario a los principios de concurrencia, competencia, igualdad y no discriminación, aplicables a los procedimientos de selección de contratista.

Respecto al resto de los requisitos de experiencia, el Pliego exige que el representante técnico (i) cuente con un mínimo de treinta y seis (36) meses de antecedentes de obras en el país; (ii) se encuentre matriculado y habilitado para ejercer como Ingeniero Civil; y (iii) cuente con antecedentes de mínimo dos (2) obras de más de 1.000.000 m³ equivalentes por año".

Considera que solamente el Representante Técnico del actual proveedor cumpliría con los requisitos y que su exigencia carece de fundamentación técnica.

El pliego de bases y condiciones que rigió el proceso licitatorio de la concesión original de la VNT en el año 1993 exigía que el oferente designe un representante técnico titular y uno suplente con probada experiencia en la ejecución de vías navegables. Sin embargo, no exigía que esa experiencia se hubiera desarrollado en Argentina ni establecía este requisito como un punto especial de ponderación en la evaluación de la oferta técnica. Esto demostraría que contar con experiencia dentro de la Argentina, no garantiza seguridad especial respecto del representante técnico.

Por el contrario, enfatiza las irregularidades y la sospecha del direccionamiento del Pliego.

A su juicio, contar experiencia técnica específicamente en Argentina -ya sea para el representante técnico o para el oferente en sí mismo- es un requisito injustificado que, en muchos casos, excluiría a posibles oferentes, y en todos los casos, le garantizaría al actual dragador de la VNT una ventaja inigualable respecto al resto de los oferentes.

Finaliza y argumenta que, este requisito resultaría incompatible con el carácter internacional, se obstruiría la llegada de competidores internacionales con igual (o incluso mejor) capacidad técnica que los oferentes nacionales.

Respecto a este requisito, es importante que el Representante Técnico tenga experiencia en el país por ser una obra que se ejecuta en Argentina.

En primer lugar, corresponde destacar que este requisito ha sido exigido comúnmente en diversas licitaciones. En este sentido, y al título ejemplificativo, en la Licitación N° 13/2021 de la ex AGP -en la que la contraparte participó- se exigía que el representante técnico acredite una experiencia mínima de quince (15) años en obras de similar magnitud en sistemas fluviales. Si bien en esa oportunidad se estableció una exigencia mucho mayor, ese requisito no fue objetado, razón por la cual carece de sentido que en esta oportunidad sí lo sea.

Es necesario que el Representante Técnico sea un profesional idóneo que pueda resolver y llevar adelante la obra de una manera integral. Para garantizar aquello, es lógico establecer como requisito que la persona que esté a cargo de la obra cuente con experiencia previa en el país, tenga conocimiento del mercado regional, conozca las particularidades de la zona, sus dificultades y las principales problemáticas locales. Es manifiesto que todas estas cuestiones colaboran para asegurar un desenvolvimiento exitoso en sus funciones.

A lo anterior se agrega el requisito de que el Representante Técnico cuente con matrícula habilitante en la Argentina, a los efectos de garantizar la intervención de un profesional colegiado, quien debe conocer la normativa que compone el marco jurídico y administrativo locales, los actores, usos y

costumbres. Al ser una obra tan compleja en cuanto a extensión, intereses y actores involucrados, así como también de importancia nacional, es necesario que el Representante Técnico sea un profesional idóneo que pueda resolver y llevar adelante la obra de una manera integral.

El requisito de contar con un Representante Técnico con un mínimo de 36 meses de experiencia en el país tampoco puede considerarse desproporcionado. Por el contrario, el plazo es razonable y proporcional a la dimensión y complejidad de los trabajos licitados, y el plazo reseñado es el equivalente a solo el diez por ciento (10%) del tiempo total de la concesión.

Dado que la VNT es un recurso estratégico de carácter nacional, resulta por demás necesario que el Representante Técnico comprenda la importancia estratégica que tiene su mantenimiento y su normal funcionamiento para la economía del país.

Es razonable interpretar que ese conocimiento, o al menos parte de él, se logra con la experiencia previa en el país que es exigida. En este sentido, la exigencia es adecuada, necesaria y proporcional por cuanto se trata de una forma sencilla y eficaz de garantizar un determinado nivel de conocimiento que la Administración considera deseable. El requisito de experiencia en el país es un medio eficiente para asegurar conocimiento específico en la materia, y no repercute de manera negativa sobre ningún derecho ni de la Impugnante ni de ninguno de los involucrados.

En cuanto el piso mínimo que establecen los Pliegos no es desmesurado si se tiene en cuenta el tiempo que duraría la eventual concesión y la importancia que ella reviste. A ello se agrega que es injustificada la referencia a las exigencias previstas en los términos de la concesión original de 1993, pues de ese tiempo hasta ahora han transcurrido alrededor de 32 años, y **el rol del Representante Técnico es distinto y más exigente que aquel dispuesto en la concesión original, prueba de esto surge de la exigencia de su matriculación. De aquí se desprende lo previsto en el Pliego a los efectos de garantizar la intervención de un profesional colegiado.**

Por lo tanto, carece de sustento lo manifestado por la Impugnante y deja en evidencia que sólo quiere entorpecer el procedimiento licitatorio en miras de obtener algún cambio que lo beneficie.

E. Experiencia para el servicio de balizamiento

En relación a este punto la Impugnante afirma que la Ex Subsecretaría utilizó un criterio opuesto al que se utilizó para el servicio de dragado, en el que se permite que compañías con poca experiencia en balizamiento puedan presentarse como oferentes, y sostiene que esto es evidenciado con lo requerido en el Pliego como antecedentes técnicos. Específicamente en lo relativo a la experiencia específica en la implementación o mantenimiento de sistemas de balizamiento en función de la cantidad de ayudas a la navegación bajo gestión, donde se fijó un piso mínimo de haber implementado o mantenido veinte (20) señales.

Agregan por último que les resulta llamativo que, *“contrario al nivel de exigencia requerido para competir como Oferente del dragado, se permitan y acepten antecedentes notablemente inferiores para el balizamiento de la vía navegable más importante del país”*.

Sobre este punto o aspecto es importante señalar lo obvio, esto es que los antecedentes requeridos para el servicio de balizamiento son menores, ya que se trata de tareas que presentan una menor complejidad y por tanto requiere menor habilidad técnica que el servicio de dragado.

El balizamiento implica únicamente la instalación y mantenimiento de señales náuticas, una tarea que, aunque no menos importante, no presenta la misma complejidad técnica ni los mismos riesgos que el dragado, que requiere maquinaria especializada y conocimientos técnicos avanzados. En ese entendimiento, resulta irrazonable exigir la acreditación de los mismos antecedentes que para el dragado (otra vez la Impugnante vuelve a ser irrazonable en sus manifestaciones y argumentos). Además, el concepto de balizamiento como tal no es el mismo que el entendido en la concesión anterior, hoy exige un cambio conceptual, ya que existe un cambio y adecuación tecnológica asociada que le da un nuevo carácter a la prestación.

Por lo demás, y atento a lo expuesto previamente, es claro que, el hecho de que se deba acreditar una menor cantidad de experiencia en balizamiento, favorece la competencia.

En efecto, si se analizan los antecedentes y las características propias de la Hidrovía en este campo, se contempló que de exigirse experiencia de mantenimiento de la cantidad de señales de la VNT a nivel local sólo podría ser cumplido por las dos empresas que conformaron la empresa Hidrovía S.A. en la concesión anterior.

Al reducirse los requisitos de experiencia en balizamiento, se amplía el espectro de empresas que pueden participar en la licitación, y se promueve una mayor competencia y potencialmente mejores condiciones para el proyecto.

Contrario a lo que sostiene la Impugnante a lo largo de todo su escrito, la baja experiencia en balizamiento requerida, es prueba contundente que los Pliegos no se encuentran direccionados: Jan De Nul cuenta con una amplia experiencia debido a su participación en Hidrovía SA.

La Impugnante considera que lo determinado por los Pliegos en los Anexos IV (páginas 938/939) y V (página 991), al establecer que los antecedentes vinculados a la provisión de elementos de ayudas a la navegación y el mantenimiento técnico de las mismas pueden ser acreditado a través de terceros genera un direccionamiento en favor del grupo Jan De Nul.

A su criterio, *“este requisito, que resulta ser indispensable para poder participar de la licitación (atento que su no acreditación conlleva la desestimación de la oferta), no solo es omitido en el texto principal del Pliego, sino que, además, no es contemplado para la evaluación de las ofertas a presentarse”*. Asimismo, considera que al momento de evaluar las ofertas no se requiere experiencia en producción y/o provisión de *“ayudas a la navegación”* y que tampoco se detallan los factores EBT y BET (específicos de balizamiento), exigidos como un requisito esencial dado que su no presentación importaría la descalificación de la oferta.

Frente a los cuestionamientos esgrimidos debe señalarse que, a diferencia de las tareas de dragado que requieren una gran capacidad técnica en su ejecución, existen diferentes compañías en el mercado nacional e internacional que se dedican a la provisión y/o producción de ayudas a la navegación, por lo que la demostración de capacidad del oferente en estos rubros no resulta necesaria para la correcta ejecución del contrato de concesión.

En conclusión, podemos afirmar que lo que se pretende es conocer la calidad de las ayudas a la navegación que cada oferente acompañe en su oferta. No corresponde efectuar una valoración sobre la forma en que las mismas se producen o fabrican, sino que la evaluación se centra sobre el servicio a brindar. Del mismo modo sucede con las dragas que cada oferente presente. En virtud de ello la evaluación concreta en este punto se realizará al momento de evaluar el plan de trabajo presentado en la oferta.

F. Incorrectos criterios incluidos para realizar la evaluación financiera

Expresa la Impugnante que, los criterios que establece el Pliego para la evaluación financiera “*con puntaje*” del Sobre N° 2 serían otro ejemplo del direccionamiento del Pliego. Al no reflejar razonablemente la consistencia financiera de los oferentes, infiere que estos criterios fueron diseñados para favorecer un perfil de endeudamiento.

En primer lugar, manifiesta que las ratios se superponen. Expresa que, el Patrimonio Neto representa la diferencia entre el activo y el pasivo. Una mayor ratio de Activo/Pasivo implica necesariamente una menor ratio de Pasivo/Patrimonio Neto, ya que, al aumentar la diferencia entre el activo y el pasivo, también aumenta el Patrimonio Neto, lo que reduce el nivel relativo de endeudamiento.

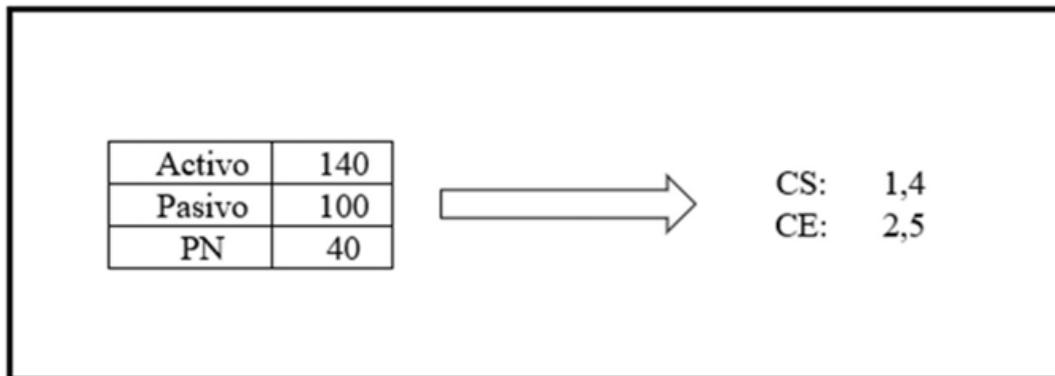
Por este motivo, el Coeficiente de Solvencia (definido como “CS” en el Pliego) se puede calcular con el Coeficiente de Endeudamiento (definido como “CE” en el Pliego) y viceversa.

El CE sería igual a $1/(CS-1)$.

Por su parte, el CS es igual a $(1/CE)+1$.

Por lo tanto, uno de los dos coeficientes es redundante.

Un CS de 1,4 es exactamente lo mismo que un CE de 2,5. Los valores del cuadro no son idénticos en todos sus valores, pero los dos se mueven juntos porque son interdependientes. Representado en términos gráficos:



Sostiene que, no se advierte por qué el Pliego incluye dos coeficientes que se superponen, ni por qué se proponen valores promedio o puntajes distintos para calificar a los oferentes. Esta falta de rigurosidad técnica permitiría inferir otro direccionamiento.

Por otra parte, el Cociente de Liquidez Corriente (definido como “CLC” en el Pliego), si bien no es redundante está estrechamente relacionado porque refleja la porción líquida del CS.

Manifiesta que, las ratios de solvencia no necesariamente reflejan una mayor capacidad para enfrentar obligaciones futuras. Aunque son proporciones entre los componentes, no muestran los valores absolutos.

A su juicio, por este motivo, los puntajes que se incluyen en el Pliego y su impacto en la ponderación final de la oferta, resultan, manifiestamente arbitrarios.

Manifiesta que los defectos de diseño del Pliego en este punto determinan que se valore (es decir, se otorgue un puntaje mayor) incrementos en la ratio de baja utilidad marginal y que esta distorsión sería mayor, aún debido a la duplicación en la ponderación del CE y el CS, así como al incremento de la ponderación favorable para ratios excesivamente altos en comparación con las ratios altas base. En adición comenta que, como resultado, la fórmula polinómica sobrevalora el peso de las ratios financieras, lo que en contrapartida implica que se subvaloren las ofertas económicas y en definitiva determina que los usuarios de la VNT, con este Pliego, y así pagaría más de lo necesario.

De esa forma, al otorgar un peso significativo a tres (3) ratios que tienen un impacto limitado en la capacidad del oferente para cumplir sus obligaciones, se permitiría que empresas con ratios de solvencia altos puedan diferenciarse artificialmente de sus competidores a partir de cuestiones irrelevantes para el objeto de la Licitación. Es decir, que según su desarrollo no sólo no se justificaría ponderar tanto el CE como CS, sino que tampoco se justificaría utilizar una escala ascendente para las ratios que exceden la ratio base en los términos que establece el Pliego.

Manifiesta que no correspondería otorgar a estos parámetros un puntaje ascendente sino considerar un nivel de solvencia base que constituya el límite para calificar o no a los oferentes para la apertura del Sobre N° 3.

Luego agrega que el último informe financiero del grupo económico del actual dragador de la VNT destaca que a lo largo de los años ha mantenido un elevado nivel de fondos propios, y reconoce que ha estado libre de deuda neta desde 2014. Así, este grupo tiene ratios de solvencia anormalmente altos porque tiene ganancias acumuladas muy altas que reinvierte en el grupo, y, de esta manera, prescinde de la necesidad de recurrir al financiamiento.

Finalmente considera que, el Pliego presenta bajo el ropaje de un análisis de capacidad financiera de los oferentes, otro ejemplo del “traje a medida”.

En primer lugar, las “ratios” financieros mínimos que contemplan los Pliegos (solvencia, liquidez y endeudamiento), se ajustan a criterios razonables. Dada la magnitud del proyecto, se requiere la realización de grandes inversiones, para lo cual el Concesionario deberá tomar deuda o realizar aportes de capital que permitan hacer frente a esos desembolsos. La capacidad de hacer frente a esas inversiones/desembolsos estará determinada por la estructura patrimonial del oferente y por ello las “ratios” reflejan claramente la posición patrimonial del Oferente que permitirá evaluar adecuadamente si podrá cumplir con las necesidades financieras de la concesión.

Tal es así que ratios similares (o incluso más exigentes) han sido utilizados en licitaciones internacionales anteriores. Elemento que de por sí desarticula lo sostenido por la Impugnante.

A modo de ejemplo en el pliego de AGP publicado mediante Resolución N° 180/2022 para la contratación de las tareas de “Dragado de mantenimiento de la vía navegable troncal” se incluyeron las mismas ratios de factor de Rentabilidad, Solvencia Total, Liquidez y Endeudamiento. En el pliego de la Licitación 13/2021 expresamente se estableció que *“La AGPSE podrá realizar todas aquellas averiguaciones destinadas a verificar la capacidad económica y financiera de los Oferentes, incluyendo el análisis del balance que se solicite de acuerdo a Pliego, de toda la documentación contable complementaria que estime necesaria, y la determinación e interpretación de aquellos indicadores (tales como liquidez, endeudamiento total, endeudamiento a corto plazo, solvencia total, etc.) que considere pertinentes a tal fin”*.

Es importante remarcar que nada dijo la Impugnante en esa oportunidad sobre este tipo de requisitos.

Requisitos similares sobre solvencia y endeudamiento se han establecido en otras licitaciones públicas internacionales como la de la Obra de Ampliación de la Capacidad del Río Salado – Tramo IV – Etapas III y IV (<https://www.mininterior.gob.ar/licitaciones/descargar.php?i=38038>); Toma Planta Potabilizadora y Acueducto troncal para provisión de agua potable, Dpto. de Rivadavia Banda Sur, Provincia de Salta Programa de Desarrollo de la Cuenca del Río Bermejo – 2da. Etapa LPI 01-23 FNP ARG-59/202 (<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/tercera/2357311/20230907>); sistema C.RE.MA., Malla 313B (<https://www2.vialidad.gob.ar/sites/default/files/licitaciones/7666/addenda-general/IF-2023-12870376-APN-LYC%25DNV.pdf>)

Por otro lado, el argumento de que el CS y el CE son redundantes es incorrecto, ya que, aunque estas ratios están matemáticamente relacionadas, evalúan aspectos distintos del perfil financiero de los oferentes.

El Coeficiente de Solvencia (CS) y el Coeficiente de Endeudamiento (CE) evalúan aspectos distintos del perfil financiero de los oferentes. Mientras el CS mide la proporción de activos sobre pasivos; el CE evalúa la relación entre la deuda y el patrimonio neto. La complementariedad de ambos coeficientes permite un análisis

más robusto, y asegura que las empresas cuenten con estructuras financieras equilibradas y sostenibles. La eliminación de cualquiera de las dos (2) ratios reduciría la capacidad del Pliego para diferenciar entre oferentes con estructuras financieras diversas.

Por último, se destaca que las escalas ascendentes contempladas en los Pliegos están diseñadas para premiar a los oferentes que gestionan de manera prudente sus recursos financieros, y así incentiva la eficiencia y la estabilidad económica, factores críticos en un contrato de largo plazo como el de la VNT. Este enfoque es especialmente relevante en una licitación con alto riesgo empresarial, ya que asegura que los concesionarios seleccionados puedan enfrentar no solo las obligaciones iniciales, sino también los desafíos a lo largo del contrato.

En consecuencia, lo planteado por la Impugnante carece de fundamento técnico por los motivos esgrimidos a lo largo de los párrafos precedentes.

G. Ausencia de parámetros objetivos para evaluar la propuesta metodológica y el plan de trabajo

Respecto a este punto, la Impugnante expresa que el Pliego exige que los oferentes presenten una memoria descriptiva y un plan y programa de trabajos indicativos de todas las tareas a realizar, los volúmenes totales a remover y las dragas a utilizar en cada sector, para cada tarea, con el estimativo de los volúmenes a remover en cada uno de ellos. Se prevé también que se realizará una evaluación comparativa de las propuestas presentadas, por lo que la Comisión Evaluadora deberá otorgar un puntaje total que deberá ser mayor o igual a 10 puntos para que el oferente no sea descalificado.

Manifiesta que el Pliego no incluye qué factores serán tenidos en cuenta en la evaluación ni cómo se los ponderarán. El anexo V se limita a mencionar el puntaje máximo (20 puntos), el mínimo (10 puntos) y la descalificación de aquellas ofertas que posean *“errores de tipo no subsanables que no garanticen el cumplimiento con el objeto del contrato”*.

Argumenta que, la completa indeterminación del Pliego en cuanto a los criterios de evaluación de este requisito representaría un vicio que acrecienta el margen de

discrecionalidad de la autoridad contratante, atenta contra los principios de seguridad jurídica y transparencia, pilares de la contratación pública.

Sostiene que, en efecto, el vicio es aún más reprochable porque la evaluación del plan de trabajos incide en un 35% en el puntaje final obtenido por el Oferente respecto del Sobre N° 2. De hecho, esta evaluación tiene una ponderación mayor en el puntaje final que el puntaje obtenido en la calificación económica.

Reconoce la complejidad y variedad de situaciones que pueden presentarse al analizar las propuestas metodológicas, pero afirma que la envergadura de temas que se incluyen en dicha propuesta (ej. equipos propuestos, ciclos de dragado, ubicación actual de las dragas lo que impactará en los tiempos de movilización, entre otros), resulta esencial conocer de antemano cómo se evaluarán los planes de trabajo presentados. Manifiesta que el pliego sometido al Procedimiento Participativo de Elaboración de Pliegos incluía distintas pautas y factores para analizar estos planes.

Agrega sobre este punto, en su dictamen la Procuraduría de Investigaciones Administrativas (en adelante, "**PIA**") fue precisa al criticar el pliego de la licitación de la ex AGP por la total carencia de parámetros objetivos de calificación y evaluación.

Por último, manifiesta que respecto a este punto - a su juicio- el Pliego se encontraría gravemente viciado y debe ser modificado a los efectos de agregar parámetros objetivos, claros y precisos para la evaluación de los planes de trabajo y metodología que se presente. En caso de que no se realice la modificación solicitada, se afirmarí la nulidad absoluta que ostenta el Pliego que se impugna, debido al claro direccionamiento que favorece al actual operador de la VNT en perjuicio de los demás competidores, y viola el principio constitucional de igualdad, transparencia, máxima concurrencia de competidores, arbitrariedad, legalidad.

Señalada la postura de la Impugnante corresponde destacar que en lo referente a este aspecto realiza -como en todo el escrito- una interpretación netamente subjetiva y errónea, por cuanto los mecanismos que permitirán a la administración realizar un análisis y evaluación están dados por todas las características que surgen de los Pliegos y Anexos. Por lo tanto, si la Comisión Evaluadora al momento de fundamentar su evaluación se aparta de los aspectos establecidos en dichos documentos, los

oferentes tendrán la posibilidad de expresar su desacuerdo mediante la impugnación o a través de la vía recursiva del acto.

Por lo tanto, no es correcta la afirmación formulada ya que la Comisión Evaluadora deberá fundar su dictamen en el cumplimiento o no de dichos factores y deberá establecer las razones en virtud de las cuales considera que la oferta “ganadora” del proceso licitatorio resulta más conveniente a los intereses del Estado Nacional.

La evaluación se encuentra circunscrita a los parámetros y criterios establecidos en el Pliego correspondiente. Esta elasticidad es necesaria para analizar las diferentes alternativas que los oferentes pueden presentar y facilitar la comparación entre las propuestas.

Los lineamientos que rigen la evaluación son comunes y aplicables a todos los oferentes; no obstante, restringir la creatividad de los mismos, en la formulación de propuestas superadoras iría en detrimento de la calidad de las ofertas recibidas.

Por ello, la evaluación a cargo de la comisión evaluadora, realizada de manera adecuada y técnicamente fundamentada, fomentará una competencia sana donde los oferentes pujen por presentar el mejor Plan de Trabajo posible, alejándose de un enfoque estándar que no permita maximizar sus capacidades en esta licitación.

H. Arbitrariedad del mecanismo de evaluación de los factores económicos de las ofertas

La Impugnante manifiesta que el Pliego incluye un “instrumento” adicional para - a su criterio - garantizar la continuidad como operador de la VNT al actual dragador o su grupo empresario: el mecanismo de evaluación de los factores económicos de las ofertas.

La Licitación es sin dudas “de etapa múltiple” puesto que contempla la presentación simultánea de tres (3) sobres: (i) Sobre N° 1, incluye documentación y compromisos formales, antecedentes y patrimoniales técnicos; (ii) Sobre N° 2, incluye información financiera; y (iii) Sobre N° 3, incluye las tarifas ofertadas para las dos (2) etapas de la obra y un plan económico.

Uno de los argumentos que postula erróneamente la Impugnante a lo largo de todo su escrito, es que sostiene que con el esquema establecido podría verificarse un supuesto donde no fuese necesario abrir un tercer sobre que contenga un precio más ventajoso. Pues bien, en este tipo de licitaciones el precio es importante (como en todas), pero no lo suficientemente determinante (como en la compra de insumos para una oficina). Este error conceptual se repite, junto a otros, a lo largo de todo el libelo recursivo.

A continuación se detallaran punto por punto todas las críticas que la Impugnante alega sobre el mecanismo de evaluación de los factores económicos y se probará la razonabilidad de cada uno de ellos.

(i) Instancias de evaluación

Sostiene que, en materia de consideración de las ofertas, el Pliego prevé tres (3) instancias de evaluación, pero la gravitación del factor económico se encuentra sugestivamente relativizada, lo que constituye otro elemento adicional que deja en evidencia el direccionamiento del Pliego para garantizar la continuidad del actual operador.

Indica que el primer “filtro” son los requerimientos técnicos y financieros mínimos del Sobre N° 1. Más allá de las objeciones que merecen estos requisitos, el Pliego prevé que los oferentes que pasen esta primera barrera tienen derecho a la apertura del Sobre N° 2. Si la barrera no es superada, las ofertas se desestiman.

Y que el segundo “filtro” es la evaluación de los antecedentes financieros, técnicos y del plan de trabajo, presentados por los oferentes como Sobre N° 2. Esta evaluación concluirá con un orden de mérito de acuerdo con la puntuación obtenida.

Comienza su crítica y señala que, sin embargo, lo que llama más la atención es que en la fórmula polinómica que evalúa el sobre 2 se establece una ponderación del 50% a favor de los antecedentes técnicos, muy por encima de los antecedentes financieros (15%) y del plan de trabajo (35%).

Comenta que, en virtud de realizar la obra de dragado de la VNT hace más de 25 años, el actual contratista goza de amplias ventajas en lo que refiere a volúmenes totales dragados (EVT), volúmenes totales dragados en vías navegables similares a

la VNT (EVS), volúmenes máximos mensuales (EVM) y experiencia específica de mantenimiento de profundidades (EPP). Asimismo, según sus dichos, cuenta con la insólita ventaja de poder sumar puntos por el solo hecho de ser casi la única empresa dragadora que realiza obras en los países limítrofes (Factor EPP). Por último, también relativo a la ponderación de antecedentes en dragados regionales, se pondera favorablemente a la experiencia del Representante Técnico en obras en el país (Factor RTT).

Destaca, a su criterio, la importancia de esto dado que, para calificar para la apertura del Sobre N° 3, los oferentes deberán obtener un puntaje final mínimo del 65%. Caso contrario, la oferta será rechazada y el sobre N° 3 nunca será abierto y, con los antecedentes de la VNT, resulta muy sencillo para el actual contratista llegar y superar este porcentaje y muy difícil para sus competidores, dado que el antecedente de la VNT es único en el mundo en cuanto su extensión y volúmenes.

Concluye que dicho mecanismo, sumado a todas las barreras incluidas en los requisitos para llegar a esta instancia del procedimiento, permitirá que ni la por entonces Subsecretaría ni el público en general conozcan la diferencia en los precios de los distintos oferentes. Esto, de por sí, resulta contrario al principio de transparencia, que debe regir la gestión pública.

En primer lugar, deben en este punto darse por reproducidas la totalidad de las críticas efectuadas a las impugnaciones (dada las remisiones y reiteraciones que realiza la Impugnante), las que junto a lo que se expone a continuación constituyen la opinión de esta repartición en lo que al agravio precedentemente descripto atañe.

Cabe señalar que, el sistema de triple sobre se utiliza en procesos licitatorios para garantizar la transparencia, objetividad y eficiencia en la evaluación de ofertas. En el caso de la licitación que nos ocupa, cuyo plazo está previsto que sea por treinta (30) años, este sistema resulta especialmente pertinente debido a la magnitud y complejidad del proyecto, que incluye tareas de dragado, balizamiento, mantenimiento y modernización de la infraestructura.

Así, mientras el Sobre N° 1 contiene la documentación administrativa y legal necesaria para determinar la admisibilidad del oferente junto a un requerimiento técnico mínimo deseado para esta primera etapa; el Sobre N° 2 incluye información

relativa a la capacidad económico financiera complementaria, antecedentes técnicos y plan de trabajo de las tareas a realizar por parte del oferente; y finalmente, el Sobre N° 3, contiene la oferta económica. El sistema de evaluación presenta principalmente tres (3) ventajas: a) Orden y Progresividad pues permite analizar cada etapa de forma secuencial, y asegura que solo los oferentes que cumplen con los requisitos previos avancen a las etapas siguientes. b) Imparcialidad dado que la separación entre la evaluación técnica y económica evita influencias indebidas en el proceso de selección. c) Eficiencia ya que reduce el tiempo y los recursos destinados a evaluar ofertas incompletas o no conformes.

El sistema es particularmente útil cuando se requiere asegurar la transparencia en el proceso; existen numerosos criterios técnicos y financieros a evaluar; y la naturaleza del proyecto demanda un estricto cumplimiento de requisitos legales y técnicos antes de considerar el factor económico.

Contrario a lo que manifiesta la Impugnante, la asignación de mayor relevancia a los antecedentes técnicos se justifica en la necesidad de evaluar la idoneidad técnica del oferente para la ejecución de una obra que es sustancialmente técnica.

La evaluación de un plan de trabajo para un contrato cuya complejidad está acreditada por la cantidad de tareas a realizar, el tiempo de la operación requerida, y las características de la VNT, debe ser efectuado mediante una evaluación fundada y se debe considerar un conjunto amplio de criterios vinculados con reglas técnicas y habituales en la industria.

El plan de trabajo debe ser presentado por un oferente que ya ha superado la evaluación de su idoneidad técnica mínima prevista en el Sobre 1. La evaluación de ese plan realizada por una comisión evaluadora con experiencia en la materia atenderá a la razonabilidad de la metodología de trabajo propuesta.

Al momento de realizar la evaluación, serán consideradas las alternativas que los oferentes pueden presentar y de la comparación entre las propuestas surgirá cuál de ellos resultará adjudicatario.

En cuanto a la supuesta violación al principio de publicidad y transparencia de la Licitación por no abrir el Sobre N° 3 del Oferente si no logró acreditar los recaudos

del Sobre N°2, resulta evidentemente incorrecta. La idea tiene cómo fundamento lograr un análisis objetivo de los requisitos del Sobre N° 2, sin ninguna influencia que pueda incurrir de la oferta económica del Sobre N° 3. Los requisitos del Pliego deben cumplirse y no debe otorgarse ventaja alguna a quien otorgue una gran oferta económica pero no reúna los recaudos necesarios del Sobre N° 2. De esta manera, se elimina de manera objetiva cualquier imparcialidad que pueda tener un funcionario público, sin que la población deba contar con el honor de dicho funcionario. En ese sentido, se cumple con el principio de publicidad, ya que se informaran los motivos por los cuales un Oferente no cumple con los requisitos del Sobre N° 2, y con el principio de transparencia, ya que se *“permite ver con claridad el actuar de los órganos de la Administración”*¹⁵.

Por lo tanto, en la medida que esa evaluación debe estar adecuada y técnicamente justificada, es razonable.

(ii) Evaluación de los Sobres

En lo que concierne a este punto, manifiesta que, según surge del Pliego, el Sobre N° 1 es evaluado bajo el criterio “pasa/no pasa”. Esto significa que solo serán admitidas aquellas ofertas que cumplan con los requisitos mínimos exigidos. La arbitrariedad planteada en los capítulos anteriores respecto de estos requisitos se traslada a esta forma de evaluación en tanto podría desestimar ofertas técnicas competentes por el simple hecho de no cumplir con requisitos mínimos irrazonables.

Dice respecto de la evaluación del Sobre N° 2, el Pliego establece una forma polinómica que pondera el puntaje obtenido en los factores financieros (“PME”), la experiencia técnica (“PMA”) y el plan de trabajo y metodología presentada (“PMM”); y que cada uno de estos puntajes obtenidos se multiplicaría por un porcentaje de ponderación que permite obtener el Puntaje Final Mínimo, que de ser superior al 65% permitiría la calificación para la apertura del Sobre N° 3.

Expresa que, la fórmula polinómica prevista para establecer el orden de mérito de las ofertas calificadas para la apertura del Sobre N° 2 volvería a beneficiar al actual dragador o a alguna compañía perteneciente al mismo grupo empresario al otorgarle,

¹⁵ Roberto Dromi, “Licitación Pública” – 2ª edición actualizada; pág. 104, Ediciones Ciudad Argentina, 1995, Bs.As., Arg.

al puntaje obtenido en la calificación técnica (antecedentes), una ponderación superior (50%) por sobre la calificación económica (15%) y la calificación del plan de trabajo (35%).

También, que la evaluación del Sobre N° 3 incluye una forma polinómica de ponderación que arroja un resultado que, nuevamente, es ponderado con el puntaje técnico final.

Entiende que, los mecanismos de evaluación y ponderación de ofertas resultan enrevesados y desprovistos de todo fundamento.

Concluye que este entramado de evaluaciones y ponderaciones de los sobres permiten arribar a dos conclusiones: (1) la experiencia técnica está ponderada de forma tal que beneficia – en todos los casos – al actual dragador; y (2) no se permite una verdadera competencia económica.

El planteo del Impugnante es infundado y carece de sustento, ya que la metodología de evaluación establecida en el Pliego está diseñada para garantizar un proceso objetivo, transparente y competitivo, alineado con las mejores prácticas internacionales para proyectos de esta envergadura.

Así, la evaluación del Sobre N° 1 bajo el criterio pasa/no pasa asegura que únicamente las ofertas que cumplan con los requisitos mínimos -técnicos, administrativos y financieros- avancen, eviten subjetividades y garanticen la participación de empresas aptas para un proyecto de esta magnitud y complejidad.

Respecto al Sobre N° 2, el diseño de la fórmula polinómica ponderada busca equilibrar aspectos fundamentales como la experiencia técnica (50%), la metodología de trabajo (35%) y el factor económico (15%). Para aprobar esta etapa, los oferentes deben alcanzar un puntaje mínimo del sesenta y cinco por ciento (65%) en el PFT, lo que establece un estándar de calidad que asegura la idoneidad y minimiza los riesgos de incumplimiento durante la ejecución del contrato. En el contexto específico de una concesión a riesgo empresario, sin aval del Estado, donde los costos serán asumidos por los usuarios de la VNT, esta evaluación adquiere una importancia crítica, ya que asegura que los participantes tengan los recursos, la experiencia y la capacidad para afrontar los desafíos del proyecto con eficiencia y responsabilidad.

Por último, la ponderación económica-tarifaria en el Sobre N° 3 refuerza la búsqueda de la propuesta más adecuada en términos de viabilidad y eficiencia, y privilegia no sólo el costo, sino también la capacidad para cumplir con los exigentes estándares del proyecto. **Este esquema asegura un proceso competitivo, equitativo y orientado a seleccionar la oferta más robusta y sostenible, sin ningún beneficio exclusivo para ningún oferente.**

Además, resulta pertinente resaltar que, **la estructura del procedimiento licitatorio responde directamente a la complejidad de las tareas a ejecutar. La naturaleza del proyecto y las exigencias técnicas que conlleva requieren un análisis detallado de las capacidades de los oferentes. Por ello, el procedimiento está diseñado en varios sobres**, cada uno con un propósito específico:

Primer sobre - Sistema cumple/no cumple (pasa/no pasa): Este criterio se utiliza exclusivamente para verificar requisitos básicos, como la documentación legal y financiera mínima indispensable, que garantizan la admisibilidad del oferente. Esto es acorde a su finalidad y está reservado para cuestiones más simples de evaluar. Además, incluye un conjunto mínimo de requisitos técnicos fundamentales que tienen como objetivo garantizar la participación de las mayores empresas reconocidas mundialmente por sí mismas o en formación junto a otras.

Segundo y tercer sobre - Evaluación técnica y económica: El análisis detallado de las condiciones técnicas y operativas contenidas en estos sobres es fundamental debido a la complejidad y relevancia de los trabajos a licitar. Evaluar aspectos técnicos a través de un sistema de puntaje permite ponderar criterios esenciales para determinar si el oferente posee la capacidad necesaria para ejecutar el proyecto en los términos requeridos.

Además, el procedimiento licitatorio en los términos establecidos asegura que sólo aquellos oferentes técnicamente calificados continúen a la etapa económica, donde el análisis se centrará en seleccionar la oferta más conveniente y se considerará tanto el aspecto técnico como económico (tarifa ofrecida). Este enfoque evita que factores esenciales para el éxito del proyecto, como la capacidad técnica, sean soslayados en pos de un criterio exclusivamente económico. Debe tenerse presente que esta licitación no es un simple proceso de adquisición de bienes; muy

por el contrario, constituye una de las acciones de política pública más importantes de la Argentina (de ahí su calificación como servicio público esencial) y por lo tanto el éxito de la misma depende más de su continuidad en el tiempo que del precio en sí mismo.

No resulta razonable considerar que una licitación de esta magnitud únicamente sea dirimida por la oferta económica, por lo tanto es fundamental que los oferentes tengan la capacidad técnica necesaria para el desarrollo de las tareas que exige la concesión durante 30 años. De igual manera, si bien el Pliego garantiza que sólo aquellos oferentes con un amplio reconocimiento mundial se presenten, no es correcto asumir que todos los oferentes tengan las mismas capacidades técnicas para realizar la tarea. El Pliego busca asegurar que el adjudicado sea aquel que demuestre una superioridad respecto de sus competidores, no sólo en su oferta económica, sino también en sus conocimientos técnicos, para garantizar la efectiva prestación del servicio por el mejor prestador posible.

A ello se agrega que el Decreto N° 713/2024, Anexo II Reglamentación del Título III de la Ley N° 27.742 (Art. 6) establece que la *“...licitación pública será de etapa múltiple cuando se realicen en DOS (2) o más etapas la evaluación y comparación de los antecedentes empresariales y técnicos; la capacidad patrimonial y financiera y otras calidades o requisitos exigidos a los oferentes; y el análisis de los componentes técnicos, financieros y económicos de las ofertas, así como el de cualquier otra variable que se contemple en el criterio de selección.”* Además, prevé que *“Tendrá lugar cuando el alto grado de complejidad del objeto de la concesión, la extensión del plazo contractual, la estructuración del financiamiento u otras características especiales de la convocatoria lo justifiquen”*.

A lo largo de este escrito se ha insistido en la importancia estratégica que posee la VNT para la economía de nuestra nación. Tal es la relevancia que, por medio del Decreto N° 699/2024 el objeto de la licitación fue declarada servicio público. Los antecedentes referidos en este escrito dan cuenta de la necesidad que tiene el país en que la Hidrovía posea un funcionamiento que permita el normal desarrollo de una gran parte del comercio de nuestra nación. Por ello resulta primordial contar con un concedente que cumpla con todos los requisitos técnicos necesarios para llevar a cabo un trabajo de tal magnitud.

Lo expuesto es consonante con la finalidad de las contrataciones públicas las cuales al ser una forma de actividad administrativa debe estar *“dirigida a satisfacer, en forma directa, los intereses públicos, las necesidades colectivas, las necesidades del grupo social”*¹⁶. Bajo este principio se debe entender que la selección del concedente debe ser *“la oferta más conveniente para la administración desde el punto de vista de su idoneidad moral, técnica, y económico-financiera”*¹⁷.

Es por ello que, los argumentos esgrimidos por la Impugnante son meras disconformidades frente a criterios razonables y no acreditan la existencia de violación de garantías legales o constitucionales y, parecen, nuevamente, destinados a generar una documentación base de la licitación a medida de la Impugnante.

Conforme se lo ha señalado, la asignación de mayor relevancia a los antecedentes económicos se justifica en la necesidad de evaluar la tarifa más competitiva para la ejecución de una obra que sustancialmente es técnica.

En el presente caso está acreditada la complejidad del objeto de la concesión y la extensión del plazo contractual que por sí solo justifica tres etapas de evaluación.

Según el Pliego, el 60% del precio representa la oferta económica y el 40% del puntaje final técnico representa los aspectos técnicos de la oferta, lo cual acredita la relevancia otorgada al aspecto económico en contra de lo que dice el Impugnante ($PGO = P * 0.6 + 0.4 * 1/PFT$). Es un criterio razonable que la diferencia sustancial surja de la evaluación del Sobre 2 pues el objetivo establecido en el Pliego es seleccionar al oferente con acreditada idoneidad técnica para la ejecución de los complejos trabajos previstos en una concesión a 30 años. Ello sin desmerecer la relevancia de contar con la tarifa más baja que puedan ofrecer aquellos seleccionados según su idoneidad técnica. Es así que el sistema de sobres establecido permite alcanzar el fin pretendido de seleccionar la oferta más conveniente.

El peso asignado en la fórmula —60% para la tarifa económica (P) y 40% para el puntaje técnico (1/PFT)— asegura un equilibrio adecuado entre la competitividad

¹⁶ Comadira, Julio Rodolfo; Escola, Héctor Jorge; y Comadira, Julio Pablo (coordinador, colaborador y actualizador), “Curso de Derecho Administrativo”, t. I, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 2013, p. 735

¹⁷ Marienhoff, Miguel S. “Tratado de Derecho Administrativo”, t III-A, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1994, p. 243.

de los costos y la calidad técnica del oferente. Este balance es crucial en una concesión a riesgo empresario, donde priorizar exclusivamente la tarifa más baja podría llevar a riesgos de incumplimiento o ejecución deficiente. La incorporación del término 1/PFT como componente técnico es una decisión estratégica que penaliza proporcionalmente a las propuestas con menor puntaje técnico. Esto asegura que las ofertas con baja calidad técnica, aunque competitivas económicamente, no sean favorecidas en exceso si su calidad técnica es insuficiente. Este mecanismo promueve la presentación de propuestas equilibradas, en las que tanto la tarifa como la idoneidad técnica estén alineadas. 74 A su vez, el diseño de la fórmula incentiva a los oferentes a presentar propuestas económicas razonables sin comprometer los estándares técnicos. Esto se traduce en una competencia justa, donde las empresas no se ven motivadas a reducir costos de manera excesiva a expensas de la calidad, lo cual es particularmente relevante para un proyecto financiado directamente por los usuarios.

Los reparos efectuados son meras disconformidades frente a criterios razonables y no acreditan la existencia de violación de garantías legales o constitucionales y, parecen, nuevamente, destinados a generar una documentación base de la licitación a medida de la Impugnante.

En el sobre 3 se calcula un precio en el que el componente económico representa el 60% y las capacidades técnicas el 40% ya que se pretende obtener la mejor combinación de precio y calidad. **Aquí, como puede observarse, se demuestra el precio también posee una relevancia considerable y, por lo tanto, que todo lo sostenido por la Impugnante es falso.**

Adicionalmente, a esa asignación de relevancia del puntaje global de la oferta en calidad y precio, esta Agencia, continuadora de la Ex Subsecretaría, tiene facultades, según el Pliego, para realizar un control de la razonabilidad de la oferta a fin de determinar que la eventual rentabilidad no exceda una relación entre las inversiones efectivamente realizadas y la utilidad obtenida por la concesión, a fin de desestimar las ofertas que carezcan de coherencia o sean irrazonables.

Por los motivos expuestos, se concluye que los criterios de evaluación y ponderación resultan acordes al objeto de la licitación en cuestión y han sido diseñados para favorecer la sana competencia.

En lo que refiere a la ponderación de los factores económicos-financieros por ETAPA se procede a realizar un análisis del sistema previsto.

○ **Etapa SOBRE N°1:**

Formato Cumple/ No cumple, se solicita:

Patrimonio Neto mínimo: Patrimonio Neto Total mayor a DÓLARES ESTADOUNIDENSES TRESCIENTOS MILLONES (US\$ 300.000.000).

Facturación Mínima: Facturación Mínima mayor a DÓLARES ESTADOUNIDENSES CUATROCIENTOS CINCUENTA MILLONES (US\$ 450.000.000).

Rentabilidad Mínima: Resultado antes de impuestos mayor a cero.

○ **Etapa SOBRE N°2:**

Formato de PONDERACIÓN en función del grado de cumplimiento al objetivo planteado como óptimo en cada ítem económico.

Factor	Coficiente	Valor Promedio	Puntaje
S	CST	Menor o igual a 1,40	No Califica
		Entre 1,40 y 2,40	1
		Entre 2,40 y 3,40	3
		Mayor a 3,40	5

Esto quiere decir como se observa en la primera imagen, que si el coeficiente de solvencia es mayor a 3,40 se le otorga la máxima calificación (5 Puntos), si se encuentra por debajo del mínimo exigido 1,40, el oferente será descalificado. Mientras que si oscila entre 1,40 y 2,40 obtendrá 1/5 puntos y si se encuentra entre 2,40 y 3,40 obtiene 3/5 puntos.

Factor	Coficiente	Valor Promedio	Puntaje
L	CLC	Menor o igual a 0,90	No Califica
		Entre 0,90 y 1,40	1
		Entre 1,40 y 1,90	3
		Mayor a 1,90	5

Factor	Coficiente	Valor Promedio	Puntaje
--------	------------	----------------	---------

Factor	Coficiente	Valor Promedio	Puntaje
E	CE	Mayor o igual a 2,50	No Califica
		Entre 1,50 y 2,50	1
		Entre 0,50 y 1,50	3
		Menor a 0,50	5

Lo mismo sucede con el coeficiente de Liquidez corriente y de Endeudamiento, las 3 ratios solicitados dan como puntaje máximo posible 15 puntos.

¿Cómo afectan dentro de la puntuación global del sobre 2?

A continuación, observamos la polinómica global de la matriz de evaluación del sobre N°2, la cual NADA tiene que ver, con el precio de la tarifa ofertada (el cual corresponde al SOBRE N°3 el cual no es OBJETO DE EVALUACIÓN DEL PRESENTE SOBRE)

$$\text{“PFT} = 0.15 * \text{PME} + 0.50 * \text{PMA} + 0.35 * \text{PMM} \text{”}$$

Dada la siguiente polinómica se desprende que:

- El porcentual (%) de la ponderación de la información contable-económica presentada por el oferente tendrá un impacto del 15% sobre el total de la matriz.

- La matriz se complementa al computarse el 50% a los antecedentes denominados “técnicos” y el otro 35% contempla el Plan de trabajo a presentar.

Esto nos indica que mientras un oferente obtenga más puntaje, se encontrará más cerca del valor PFT=1 y mientras menos puntaje obtenga encontrará un PFT que tienda a 0.

Veamos el siguiente ejemplo:

$$\text{“PFT} = 0.15 * \text{PME} + 0.50 * \text{PMA} + 0.35 * \text{PMM”}$$

Si se supone que el oferente contempla el total de la puntuación entonces decimos:

$$\text{PFT} = 0,15*(15/15) + 0,50*(145/145) + 0,35 * (20/20)$$

$$\text{El PFT} = 1$$

Aquel oferente con mayor PFT será aquel oferente que se encuentre PRIMERO en el orden de mérito del SOBRE N°2.

- **ETAPA SOBRE N°3:**

Finalmente, para la confección del puntaje de oferta global se tienen en cuenta en primer lugar la siguiente polinómica:

$$\text{TOP} = 6,67\% * \text{TOE0} + 10\% * \text{TOE1} + 83,33\% * \text{TOE2}$$

Esto significa que la tarifa de la etapa 0 tiene un impacto del 6,67% porque según los criterios técnicos tomará un máximo de 2 años el paso de la etapa 0 a la etapa 1, 3 años (un impacto del 10%) para el paso de la etapa 1 a la 2 y luego una base de 25 años (impacto del 83,33%) en la etapa 2. (Hasta tanto estén los estudios ambientales respectivos que permitan lograr etapas adicionales de profundización que serán cursadas vía modificaciones al contrato por razones técnicas.)

Supongamos:

Que a la tarifa ofertada para la etapa 0 aquella referencial: 4,30

Tarifa ofertada para la etapa 1: 5,20

Tarifa ofertada para la etapa 2: 6,30

Esto nos da la siguiente polinómica:

$$TOP = 6,67\% * 4,30 + 10\% * 5,20 + 83,33\% * 6,30$$

La tarifa promedio ponderada arroja un resultado de 6,05 USD

Una vez obtenido este resultado, pasamos a la polinómica general GLOBAL, el cual decide el orden de mérito FINAL de los oferentes donde se expresa:

$$PGO = 0.60 * P + 0.40 * 1/PFT$$

Donde P = Tarifa Ofertada Ponderada / Tarifa Máxima Ponderada (TREFP+5%)
(6,05+5%= 6,35).

Donde PFT = Es el Puntaje Final Técnico.

Donde TREFP = Tarifa Referencial Ponderada

De aquí se desprende que el PRECIO ofertado por la TARIFA es el 60% del puntaje total de la oferta mientras que el 40% respectivo es ponderado en función del análisis TÉCNICO del sobre N°2

En el caso práctico obtendremos:

$$PGO = 0,60 * (6,05/6,35) + 0,40 * (1/1)$$

$$PGO = 0,57 + 0,40$$

$$PGO = 0,97$$

Aquel con MENOR PGO será quien resulte pre-adjudicado.

Esto quiere decir, mientras más baja sea la tarifa ofertada, más por debajo del 0,60 se encontrará (nunca una oferta puede encontrarse por encima del 0,60 pues se entendería que se encuentra por encima del límite establecido para el presente Pliego = 6,35USD y será descalificada) más bajo y por ende más competitivo será su PGO.

Con la finalidad de ejemplificar todo lo hasta aquí expuesto se procede a exponer un caso práctico:

$$\text{"PFT} = 0.15 * X/15 + 0.50 * X/145 + 0.35 * X/20\text{"}$$

Ningún oferente podrá tener menos de 117 puntos en la técnica sobre n°2, pues se pide un mínimo del 65% de los puntos.

De dicho valor surgirá 1/PFT a los efectos del cálculo para el

$$\text{PGO} = P * 0,6 + 0,4 * 1/PFT$$

Oferente 1:

Cotiza una tarifa ponderada de 6,05 y Obtiene una puntuación técnica de 1 (pues obtuvo el 100% de la puntuación del sobre n°2)

Oferente 2:

Cotiza una tarifa ponderada de 5,00 y Obtiene una puntuación técnica de 0,85 (pues obtuvo el 100% de la puntuación del sobre n°2)

Oferente 3:

Cotiza una tarifa ponderada de 4,30 y Obtiene una puntuación técnica de 0,61 (pues obtuvo el 100% de la puntuación del sobre n°2)

Como se observa el OFERENTE N°2 tendría el primer lugar y sería pre-adjudicado.

(iii) Subestimación de la oferta económica en el PGO

Sostiene respecto del Sobre N° 3, en primer término, se prevé una nueva evaluación y confección de orden de mérito y se tienen en cuenta las tarifas ofertadas para la etapa 0, la etapa 1 y la etapa 2 de la Licitación, las cuales serán multiplicadas por factores de ponderación, y que habiéndose cumplido con requerimientos tan específicos como exigentes en el marco de la evaluación de los Sobres N° 1 y N° 2, lo lógico hubiera sido que el precio definiese el nuevo concesionario.

Manifiesta que esa era la única alternativa posible si el objetivo de la Licitación fuese seleccionar un concesionario que permitiese fomentar el comercio exterior mediante la reducción de sobrecostos logísticos innecesarios. Como ese objetivo evidentemente no fue contemplado en oportunidad de diseñar el Pliego, la solución

adoptada fue otra, y que, en efecto, el art. 30 del Pliego establece que el puntaje global de la oferta (“PGO”) se calculará al ponderar (i) en un 60% a la tarifa considerada según los parámetros que establece este artículo; y (ii) en un 40% al puntaje técnico final obtenido.

En este sentido, la ponderación establecida —60% para la tarifa y 40% para el puntaje técnico— refleja un equilibrio adecuado entre calidad y precio, diseñado específicamente para responder a las características técnicas y financieras de alta complejidad que presenta una concesión como la de la VNT. **Este esquema no solo está alineado con las mejores prácticas internacionales, como lo recomienda el Banco Mundial (Normas de Adquisiciones, versión enero 2011, revisada en julio de 2014, Capítulo II, Licitación Pública Internacional, Sección A, Generalidades, ap. 2.9), sino que también garantiza una evaluación basada en criterios objetivos y medibles, esenciales para la ejecución satisfactoria de un contrato de esta envergadura.**

La combinación de un puntaje económico predominante (60%) con un significativo peso técnico (40%) asegura que el concesionario seleccionado no solo ofrezca tarifas competitivas, sino que también demuestre experiencia, solvencia técnica y capacidad operativa necesarias para la sostenibilidad del proyecto. Si bien todos los oferentes que pasen a esta etapa han acreditado una capacidad técnica suficiente para llevar a cabo el proyecto, es importante ponderar, al momento de elegir al adjudicado, las diferencias en las capacidades técnicas de los candidatos, y se asegurará que este no solo ofrezca tarifas competitivas, sino que también sea aquel que pueda garantizar de la mejor manera la sostenibilidad del proyecto.

Este enfoque es fundamental para garantizar que la operación de la VNT sea eficiente y de calidad, se minimicen riesgos para los usuarios privados y se asegure la continuidad y calidad del servicio a largo plazo. En este sentido, priorizar exclusivamente el menor costo sin una evaluación técnica adecuada aumentaría considerablemente los riesgos de incumplimientos contractuales o ineficiencias en la operación.

Además, es importante enfatizar que el proceso previo de evaluación de los Sobres N.º 1 y N.º 2 estableció requisitos técnicos y financieros altamente específicos

y exigentes. **Argumentar que “lo lógico hubiera sido que el precio definiese al nuevo concesionario” omite la relevancia de la diferenciación en el grado de cumplimiento técnico, lo que constituye una irracionalidad en función del objeto de un proceso licitatorio como el presente.** No es equivalente una empresa que alcanza el 65% del puntaje técnico mínimo establecido a otra que cumple con el 100% de los criterios exigidos, ya que esta última ofrece una mayor garantía de éxito en la ejecución del proyecto, reduce riesgos tanto para la sostenibilidad de la concesión como para los usuarios privados. Esto adquiere una importancia crítica en el contexto de una licitación bajo riesgo empresario y sin aval del Estado, donde cualquier falla técnica podría tener un impacto significativo en los costos logísticos y la competitividad del comercio exterior.

En conclusión, el modelo de ponderación adoptado fomenta un enfoque integral que prioriza la eficiencia económica sin sacrificar la calidad técnica, y asegura que el concesionario seleccionado no solo ofrezca tarifas razonables, sino también la capacidad técnica para sostener una operación eficiente y de calidad, alineada con los objetivos estratégicos de la concesión. Este equilibrio es esencial para minimizar riesgos, garantizar la sostenibilidad del proyecto y promover una mejora en la competitividad logística de la Vía Navegable Troncal en beneficio del país y sus usuarios.

(iv) *Impactos negativos resultantes de la subestimación de la oferta económica*

La Impugnante entiende que la reintroducción de las consideraciones “técnicas” en la instancia de definición del mérito para la pre-adjudicación constituye otro instrumento para desalentar la competencia.

Máxime, sostiene, cuando atento la necesidad de garantizar la seguridad, regularidad y continuidad de los servicios en la VNT la idoneidad técnica debería ser un “pasa o no pasa”.

Señala, desde su perspectiva un segundo efecto de los términos en los que se define el PGO es que la propuesta económica, como señalamos arriba, queda muy relativizada. De esta forma, se intenta disimular lo que resulta a todas luces evidente: la Licitación no tiene por objetivo adjudicar la concesión a quien se encuentra en condiciones de ofrecer los servicios de la forma más eficiente para los usuarios.

También en esta oportunidad deben darse por reiteradas todas las manifestaciones que se vienen efectuado en relación a la crítica en consideración; ello, dado que la Impugnante, en el marco de la técnica del libelo, nuevamente trae aspectos sobre los que ya había incursionado antes. En cuanto a los argumentos que reitera la Impugnante, se harán únicamente breves menciones a estos ya que ya fueron analizados en capítulos anteriores.

La afirmación de que este Pliego "desalienta la competencia" es infundada y denota una comprensión errónea de los términos del Pliego. Por el contrario, los criterios están diseñados para fomentar la participación de las grandes empresas o asociaciones de empresas, y se garantiza una competencia de alta calidad.

De lo manifestado podría entenderse que quienes realizan estas críticas busquen obstaculizar el procedimiento porque no se encuentran en condiciones de competir en igualdad de condiciones, por que intentan generar un pliego a su medida o, para impedir la contratación mediante la Licitación para hacerse de una contratación directa o mediante un concurso de precios.

Por otro lado, **argumentar que la propuesta económica queda "relativizada" es una tergiversación flagrante de los términos del Pliego. La propuesta económica representa el 60% del puntaje total, constituyéndose en un criterio muy relevante y decisivo del proceso de evaluación.**

Sin embargo, **la ponderación técnica y financiera no "relativiza" la oferta económica, sino que complementa su análisis, y se garantiza que las empresas seleccionadas no solo ofrezcan precios competitivos, sino también cuenten con la solvencia y capacidad técnica necesarias para ejecutar un contrato de esta magnitud y complejidad.**

Esta estructura asegura que la concesión sea adjudicada a quien ofrezca el servicio más eficiente para los usuarios, y se combina precio y calidad en un balance óptimo.

Contrario a lo señalado por la Impugnante, el diseño del Pliego está orientado a seleccionar al concesionario que pueda garantizar la máxima eficiencia operativa, técnica y económica. Este enfoque integral protege el interés del sector (Usuarios), y

se asegura que los servicios de la VNT sean prestados bajo los más altos estándares internacionales.

(v) Obstaculización de la concurrencia

En este aspecto, la Impugnante expresa que los defectos de diseño del Pliego que fueron expuestos, la arbitrariedad de los mecanismos de evaluación de las ofertas y la imposibilidad que puedan valorarse propuestas eficientes superadoras de la operatoria actual, obstaculizarían la concurrencia en la Licitación.

En su argumentación señala que en primer lugar, que aquellas cuestiones técnicas denunciadas en el presente escrito señalan -a su juicio- un claro direccionamiento en favor del actual dragador de la VNT o de alguna compañía del mismo grupo empresario en virtud de que se prevén máximos puntajes (irrazonablemente) a aquellos aspectos técnicos sobre los cuales el actual dragador (por tal carácter) obtiene el máximo puntaje junto con la fórmula prevista (en la cual se otorgan ventajas muy significativas a los oferentes que obtengan un alto puntaje técnico —el cual no podrá ser otro que el actual dragador—).

Señala en segundo lugar, que el Pliego en ningún momento permitiría una competencia respecto del precio ofertado por los servicios contratados. Por el contrario, según sus dichos, la tarifa ofrecida termina “licuada” al ponderarla —en una segunda instancia— con los puntajes técnicos y financieros obtenidos.

Indica que la doctrina especializada ha señalado que resulta direccionada una licitación en la que los criterios de valoración de las ofertas contenidos en los pliegos de condiciones no comparten una adecuada proporción con las características o el objeto del contrato.

Y que, al considerar la complejidad técnica de la contratación objeto de la Licitación, lo más razonable hubiera sido que se fomente una competencia igualitaria en los aspectos técnicos y financieros y que, posteriormente, se garantice una puja de precios a los efectos de que se elija a la oferta más económica dentro de las técnicamente ya aceptadas.

Manifiesta que esta fue la estructura que se siguió en la licitación original de la VNT, aprobada por el Decreto N° 863/1993 en donde primero se garantizó una

competencia técnica entre las ofertas y luego, una competencia económica, y establece un orden de mérito de las ofertas en función del precio unitario básico más bajo ofertado.

Sostiene que, por el contrario, con las fórmulas polinómicas complejas que se incluyeron en el Pliego lo que generalmente sucede es que el mercado no puede advertir con claridad el precio ofertado por cada interesado y, en última instancia, que fomenta la adjudicación de la Licitación a un operador que desde hace casi tres décadas que cobra precios significativamente más caros de los que otros oferentes están dispuestos a ofertar.

Indica que, en este caso, es clara la subvaluación del criterio económico — parámetro objetivo por excelencia— por sobre los demás parámetros de evaluación que resultan ser criterios más subjetivos.

Manifiesta que, resulta claro que el sistema de asignación de puntajes y el mecanismo de evaluación de ofertas se torna arbitrario y fuente de discriminaciones que no pueden tolerarse y que afectan los principios esenciales de toda contratación administrativa.

De todo lo dicho, expuesto y sostenido surge por demás acreditada la transparencia del proceso y de los sistemas adoptados, los que garantizan más que eficientemente los principios de la contratación pública, en particular la igualdad y la concurrencia.

Puntualmente, en relación a lo manifestado por la Impugnante, sugerir que la Licitación busca favorecer a un oferente en particular carece de objetividad y constituye, un intento malintencionado de deslegitimar un proceso transparente y alineado con las mejores prácticas internacionales. Cómo ya se reiteró, la Impugnante no ha demostrado que no cumpla con ninguno de los requisitos que alega que son contrarios al principio de concurrencia. Por lo tanto, parecería indicar que sus argumentos están direccionados a un eventual capricho de no poder estar a la altura del resto de los oferentes, lo cual tampoco saben con certeza. Es decir, la presente impugnación se plantea en vistas a un miedo eventual que ni siquiera saben si ocurrirá.

Resulta irrazonable que un oferente alegue una violación al principio de concurrencia cuando no hay evidencia alguna que demuestre que, cuando se realizó la apertura de sobres, su oferta sea rechazada. En todo caso, la impugnación debería realizarse cuando la Impugnante haya sido dejado afuera del proceso licitatorio, si es que esto sucede. De ninguna manera un miedo hipotético de la Impugnante puede ser suficiente para dilatar aún más la presente contratación.

Recordemos que el principio de concurrencia no es absoluto, sino que existen ciertas limitaciones dado que el interés público exige un control de la capacidad de los concurrentes. De esta manera, *“la Administración puede exigir en los pliegos de bases y condiciones determinados **recaudos de capacidad técnica y de solvencia económico-financiera** especificando las exclusiones que, con carácter general y fundadas en razones de conveniencia debidamente motivadas, se deben aplicar en cada caso”*¹⁸ (el destacado es propio).

La Impugnante alega que por limitaciones técnicas y económico-financieras se viola el principio de concurrencia, cuando estas se encuentran debidamente fundadas y se encuentran estrechamente vinculadas al objeto de la Licitación, como bien se demuestra en el presente informe.

La afirmación de que el diseño del procedimiento afecta la transparencia al limitar el conocimiento inmediato de los precios es arbitraria y carece de fundamento. El objetivo del Pliego es garantizar que las empresas o sociedades en formación que participen sean de las mejores compañías del mundo, y de esta manera priorizar la calidad y capacidad técnica. Esto no va en contra de la competencia, sino que asegura que la relación precio-calidad sea óptima.

La estructura de evaluación evita que oferentes técnicamente deficientes puedan ser seleccionados únicamente por presentar precios bajos, lo cual sería perjudicial para el interés público.

¹⁸ Roberto Dromi, “Licitación Pública” – 2ª edición actualizada; págs. 247-249, Ediciones Ciudad Argentina, 1995, Bs.As., Arg.

El diseño actual fomenta un equilibrio adecuado entre precio y calidad, y asegura que el proyecto se ejecute bajo los más altos estándares internacionales.

I. Insuficiencia del plazo para presentar la oferta

Sobre este punto la empresa Impugnante expresa que *“el plazo disponible para: el análisis de la documentación licitatoria, la gestión y obtención de los documentos requeridos con las formalidades que se exigen en cada caso; la coordinación con eventuales socios y proveedores; y el análisis económico-financiero necesario para la preparación de una cotización competitiva, entre otras actividades que deben realizar cada oferente con anterioridad a la presentación de su oferta, debería realizarse en tan solo 48 días hábiles”*.

Expresa que el mismo es breve respecto a la oferta de un contrato de duración de 30 años y como máximo 60, y que esto configuraría un direccionamiento o dificulta la participación extranjera en lo referido a la legalización de documentos emitidos en el extranjero o sus traducciones.

Se entiende que lo reclamado en este punto es improcedente, ya que la empresa para operar en el país debe tener la documentación correcta y al día, tal como lo exige la Ley de Sociedades comerciales N° 19.550, entre otros, en su artículo 124: *“La sociedad constituida en el extranjero que tenga su sede en la República o su principal objeto esté destinado a cumplirse en la misma, será considerada como sociedad local a los efectos del cumplimiento de las formalidades de constitución o de su reforma y contralor de funcionamiento”*. Las formalidades exigidas para las sociedades, dentro de las cuales se encuentran también, las constituidas en el extranjero están contenidas en la Resolución General 15/2024 de Inspección General de Justicia; y en el caso de no tener vigente dicha documentación ni su correspondiente traducción exigida en el artículo 23 del Pliego, la sociedad funcionaría de forma irregular y con dudosa validez en nuestro país.

El plazo publicado en la Disposición, cumple con los requisitos legales exigidos por el Decreto 713/2024 en su anexo II, precisamente con el artículo 15 cuando dice que *“...En el caso de licitaciones de carácter internacional la última publicación del llamado deberá efectuarse con un mínimo de sesenta (60) días corridos de antelación*

a la fecha de vencimiento del plazo establecido para la presentación de las ofertas inclusive, o para el retiro de los pliegos, lo que ocurriera primero". En efecto la Disposición aprobó los Pliegos, autorizó el llamado y dispuso la apertura el día 29 de enero de 2025, por lo tanto, cumple acabadamente con la antelación prevista en la norma. Fue publicada por el plazo de tres días en el Boletín oficial de la República Argentina, también fue publicado en la página de la entonces Subsecretaría de Puertos y Vías 35 Navegables y en cumplimiento con el artículo 15 de Decreto 713/2024, se publicó en la página del diario internacional dgmarket.com el día 21 de noviembre del 2024 y aún se encuentra publicado. Ello implica que la disposición referida fijó un plazo que cumple acabadamente con los requisitos legales.

Sumado a ello, por Disposición N° 36/2024 se aprobó la incorporación de la Circular Modificatoria N° 1 y, se modificó la fecha de cierre de presentaciones de ofertas para el día 12 de febrero de 2025.

Corresponde destacar que el plazo establecido no le genera daño alguno a la Impugnante que haya quedado plasmado de modo alguno en su recurso. Se debe señalar que la Impugnante, tal como lo expresa en el punto III de su escrito impugnatorio, tiene presencia en nuestro país a través de una sucursal desde el año 2005 y desde 2020 por medio de DREDGING INTERNATIONAL ARGENTINA S.A. y entre otras cuestiones mencionan que en el año 2020 se presentaron de forma espontánea a la AGP para ofrecer sus servicios de dragado y presentaron ofertas en la Licitación Pública Nacional N° 13/21. Con estos antecedentes, es lógico presumir que la Sociedad opera en nuestro país en la actualidad y posee un conocimiento profundo respecto de la Licitación. Prueba de ello resulta el recurso de la Impugnante en el cual demuestra un conocimiento preciso de las cuestiones técnicas del Pliego, de la situación histórica de la VNT, a tal punto que también posee información específica respecto de la empresa que actualmente realiza la tarea de dragado y hace análisis relacionados a una futura y todavía eventual oferta donde elabora suposiciones respecto de los aspectos que considera se encuentra en una mejora de situación que la suya.

Todo lo esgrimido por la Impugnante acredita que la misma posee un conocimiento profundo respecto de las cuestiones que alega no tener tiempo para analizar. Ha cuestionado aspectos fundamentales de los Pliegos y demostrado tener

un manejo preciso y puntilloso en todos sus aspectos. Se destaca asimismo que todos los interesados tienen acceso a la información desde hace años, ya que las cuestiones respecto de la concesión de la VNT son de carácter público y existen desde hace ya muchos años dada la antigüedad de la concesión. Las manifestaciones de la Impugnante demuestran con certeza que posee toda la información pertinente para realizar su oferta y debe, en caso de poseer dudas respecto de la aplicación de los Pliegos, recurrir a otras vías distintas que tiene en su poder y no proceder a esbozar cuestionamientos como los que realiza en el punto 7.3 de la demanda, que demuestran que la Impugnante pretende hacer pasar como cuestionamientos meras dudas que posee respecto de la aplicación de los Pliegos que no representan un peligro o un daño concreto que habiliten el otorgamiento de una medida como la que aquí reclama.

Por otro lado, no debe perderse de vista que todos los interesados tienen acceso a la información desde hace años, ya que todo es completamente público debido a que la obra existe desde hace tiempo. No es necesario disponer de tantos días, ya que la oferta se basará en una realidad que es ampliamente conocida por todos los actores del sector. La Licitación parte del estado actual de la situación, y el inicio de la ejecución del contrato se llevará a cabo en el mismo contexto vigente (el cual es de conocimiento público).

Por lo expuesto, se rechaza el planteo de la Impugnante.

J. Ilegítima garantía de impugnación

Manifiesta que, el esquema de exigentes requisitos previsto en el Pliego se complementa con una garantía de impugnación ideada como herramienta para desalentar la participación de oferentes serios en la Licitación, dificultar el cuestionamiento y control de los actos que se dicten en el proceso y facilitar la elección de la compañía que pareciera -a su criterio- ya fue “preseleccionada” por las autoridades, incluso antes del comienzo del procedimiento licitatorio.

Expresa su discrepancia con el esquema de garantías y su supuesto impacto en la concurrencia. En primer lugar, se refieren a la supuesta irrazonabilidad del monto exigido como garantía de mantenimiento de oferta, y, en segundo lugar, a la inconstitucionalidad de la garantía de impugnación, y que el art. 13 del Pliego exige

que, junto con la presentación de una impugnación de las Actas de la Comisión Evaluadora —referidas a la preselección de oferentes— el interesado debe acompañar una garantía de impugnación de dólares estadounidenses diez millones (USD 10.000.000).

Sostiene que exigir la constitución de una garantía de impugnación como requisito de admisibilidad para el tratamiento de la impugnación resulta manifiestamente inconstitucional y atenta, a su juicio, contra la garantía a la tutela judicial y administrativa efectiva, y que la garantía de impugnación sería contraria a la Constitución Nacional por cuanto (i) contradice principios fundamentales del procedimiento administrativo y del derecho de defensa; (ii) es una medida irrazonable por desproporcionada; (iii) desatiende el principio de colaboración; y (iv) afecta la selección de la oferta más conveniente.

Sostiene en primer lugar, que la exigencia de depósito previo contradice principios fundamentales del procedimiento administrativo tales como la gratuidad, el debido procedimiento y la verdad jurídica objetiva.

Agrega que el principio de gratuidad se vería afectado por la exigencia de una garantía para impugnar las Actas de la Comisión Evaluadora porque convierte a esa impugnación en onerosa, toda vez que la devolución de la garantía depende de la decisión del propio ente emisor del acto cuestionado. Afirma que, si bien en algunos supuestos se ha reconocido que existen excepciones al principio de gratuidad tal como la compra del pliego o la constitución de garantías de mantenimiento o cumplimiento de contrato, estos —a diferencia de la garantía de impugnación— obedecen a motivos concretos tales como cubrir el costo de reproducción del pliego o asegurar la seriedad de la propuesta o ejecución de las prestaciones a cargo de la co-contratante.

Sostiene en segundo lugar que este principio también resulta aplicable en el procedimiento administrativo de contratación, y, en el marco de una licitación, se traduce en una revisión mutua de los distintos competidores de las ofertas contrarias, en cuanto al acatamiento de las ofertas a los pliegos.

Considera que, la opinión contraria convertiría a la garantía de impugnación en un verdadero obstáculo para acceder a la tutela administrativa y judicial efectiva.

Por otra parte, también sería inconstitucional por irrazonable el monto de la garantía de impugnación de USD 10.000.000 que se exige constituir. Este monto es, a su modo de ver, excesivamente alto y conforma, en los hechos, un claro obstáculo y desincentivo del Impugnante, en desmedro de la transparencia y el control público.

Finalmente, manifiesta la irrazonabilidad del monto de impugnación requerido lo que también conduciría a considerar a esa garantía como inconstitucional.

En relación a este aspecto, la exigencia del Pliego de acompañar una garantía para la procedencia de impugnaciones no puede ser considerado como irrazonable e infundada ya que, su finalidad es “desalentar planteos infundados, meramente dilatorios o esencialmente enderezados a entorpecer el procedimiento de selección de que se trate, en detrimento del fin público comprometido, cuya satisfacción en tiempo y forma interesa a la comunidad toda” (v. Dict. ONC N.º IF 2017-22702545-APN-ONC#MM) y aún más tienen carácter voluntario.

En este sentido, conforme se señala en el Dictamen 321:66 de la Procuración del Tesoro Nacional "en lo que respecta a la afectación de la gratuidad del procedimiento (...) cabe recordar que el dictamen de evaluación no es un acto administrativo, sino que constituye un acto preparatorio de la adjudicación (...) en cuanto acto preparatorio, la impugnación al dictamen de evaluación es meramente voluntaria y su falta de cuestionamiento no afecta derecho alguno. En otros términos: no le impide al administrado y/o interesado cuestionar -por la vía correspondiente- la resolución final que se adopte”.

No corresponde entender como una barrera de acceso la garantía de impugnación exigida por cuanto no se ha demostrado ninguna afectación concreta a los derechos de la Impugnante, sumado a que tampoco podría afectar derecho alguno ya que ésta mantiene la posibilidad de impugnar la eventual decisión final que se adopte.

En este sentido, la doctrina ha reconocido la legitimidad de las garantías de impugnación en el marco de una licitación pública. Cabe remarcar la opinión de ABERASTURY (h) y CILURZO que reconocen, al analizar el principio de gratuidad, que “[t]oda regla reconoce excepciones y nos parece razonable, en principio, la

posibilidad de imponer cauciones para impugnar decisiones que se han tomado en una licitación pública”¹⁹.

El error proviene principalmente de malinterpretar la función que cumple la garantía de impugnación exigida. Esto se debe a que, lejos de constituir una barrera para el acceso a la tutela de sus derechos, es un instrumento por medio del cual se limita la posibilidad de que cualquier persona o empresa interponga impugnaciones de modo constante sin consecuencia alguna, afecta la regularidad del procedimiento licitatorio y retrasa el cumplimiento de funciones públicas esenciales.

Por otro lado, la Impugnante cuestiona el monto de la garantía. Establece que es excesivamente alto y que, en los hechos, actúa como un obstáculo. Sin embargo, nuevamente no demuestra de qué forma esto, en los hechos, afecta su posibilidad de impugnar el acto. En este sentido, la garantía de impugnación establecida en el Pliego se configura acorde a los valores a invertir para la realización de las obras que se licitan por lo que tiene una consonancia estricta con los recursos con los que cuentan los posibles interesados a fin de garantizar que sea accesible. Lo argumentado puede observarse claramente en el Pliego. Éste exige una garantía de mantenimiento de oferta que es exactamente el doble al de la garantía de impugnación, y una garantía de cumplimiento del contrato que es cuatro veces el valor de la garantía impugnada por la accionante.

Como puede observarse en el Pliego, el valor de la garantía de mantenimiento de oferta es exactamente el doble (US\$20.000.000) de la garantía de impugnación, mientras que la garantía de cumplimiento del contrato es de cuatro veces el valor de dicha garantía (US\$40.000.000).

En conclusión, tanto la garantía de impugnación como el monto de la misma son razonables y la Impugnante no ha podido argumentar su ilegitimidad conceptual ni la afectación concreta a alguno de sus derechos. Por lo tanto, corresponde desestimar lo argumentado

Sumado a ello, el dictamen de la Comisión Evaluadora constituye una sugerencia, recomendación, asesoramiento y no reviste el carácter de vinculante,

¹⁹ ABERASTURY (h), Pedro, CILURZO, María Rosa, Curso de Procedimiento Administrativo, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1998, p. 39.

otorgándole la facultad a la autoridad que dicte el acto -mediante sus fundamentos- de apartarse de lo recomendado, motivo por el cual con esto queda desarticulado lo manifestado por la Impugnante, en tanto puede atacarse la decisión de la autoridad (acto administrativo de preselección y/o adjudicación) mediante las vías recursivas.

En definitiva, la manipulación argumental que efectúa en relación al procedimiento administrativo (general) no desvirtúa el sistema establecido en el Pliego, dado que nos encontramos en un régimen procedimental especial, el de la contratación pública que prevé en el derecho federal argentino y en el derecho comparado interno (de los estados miembros, la CABA y los municipios) y, en el derecho comparado internacional, multiplicidad de supuestos donde se exige este tipo de garantías.

Por lo expuesto, no corresponde hacer lugar a dicha disconformidad de acuerdo a los fundamentos esgrimidos.

K. Arbitraria inhabilitación de la participación de uniones transitorias

La Impugnante expresa que en el art. 5 del Pliego define “Asociación” como la “Unión de dos o más personas jurídicas con un fin específico”.

Indica que, a partir de esta definición, parecería que el Pliego se refiere al contrato asociativo de unión transitoria, que el art. 1463 del Código Civil y Comercial (“CCC”) define como aquel contrato en el que “las partes se reúnen para el desarrollo o ejecución de obras, servicios o suministros concretos, dentro o fuera de la República. Pueden desarrollar o ejecutar las obras y servicios complementarios y accesorios al objeto principal”. Máxime, cuando es sabido que se recurre a esta figura en muchos supuestos de contratación pública.

Agrega que, sin perjuicio de lo anterior, el art. 16 inc. 5) del Pliego establece que “*No serán aceptados como Oferentes o como integrantes de una Asociación quienes...*” se presenten “*agrupados bajo la modalidad de Unión Transitoria de Empresas*”.

Entiende en primer lugar, que esas dos cláusulas resultarían contradictorias por lo que es necesario que la autoridad contratante brinde las aclaraciones necesarias para una correcta interpretación del Pliego.

Y en segundo lugar que, la prohibición de presentar ofertas a través de la constitución de una unión transitoria sería ilegítima toda vez que ninguna norma establecen condicionamientos ni prohibiciones de ningún tipo relacionados con la constitución de uniones transitorias, salvo en las concernientes a las condiciones que cada uno de los sujetos integrantes deben cumplir en orden a su habilitación para contratar. Consecuentemente, en virtud del principio de juridicidad, el Pliego no podría modificar dicha normativa salvo que se fundamente debidamente en el caso concreto, lo que no ocurre en la licitación.

Manifiesta que la conformación de una unión transitoria importa una decisión que se corresponde con la libertad contractual de los actores económicos que, según la doctrina, *“deriva del derecho constitucional a trabajar, comerciar, ejercer industria lícita”*, consagrado en el artículo 14 de la Constitución Nacional y regulado en el art. 958 del CCC.

Sostiene que la prohibición incluida en el art. 16 inc. 5) del Pliego limitaría este derecho a la libre configuración del oferente irrazonablemente, y limita su autonomía de la voluntad, sin causa ni motivo aparente.

Indica que, la exclusión es cuanto menos llamativa y, como se señaló arriba respecto del insuficiente plazo que se prevé para la presentación de la oferta, esta limitación constituye otro ejemplo de una cláusula del Pliego que ilegítimamente provocaría una reducción de la concurrencia de oferentes sin fundamentos ni motivación aparente.

Además, señala que aumentaría significativamente la gravedad de lo previamente planteado el antecedente más reciente en la contratación de servicios de dragado para la VNT. En el marco de la Licitación de la AGP dos (2) de las cuatro (4) ofertas se presentaron mediante una unión transitoria. El dragador actual, por el contrario, no recurrió a esta figura y que esa situación aumentaría las sospechas de que se trata de un requisito previsto a los efectos de dificultar la participación

competitiva en la Licitación de otros interesados y de, en última instancia, que exista un nuevo operador de la VNT.

Conforme al artículo 15 del PByC, en los casos en los que una oferta sea presentada por un consorcio integrado por más de una persona jurídica, se permite a los oferentes la presentación en la licitación mediante una “Sociedad en Formación”, y se admite que se acompañe un compromiso formal de constitución de una sociedad en caso de resultar adjudicatarios.

Dicha posibilidad responde a lo previsto en el artículo 1° de la Ley N° 17.520, el cual establece: “... *El Poder Ejecutivo nacional podrá otorgar concesiones de obras e infraestructuras públicas y servicios públicos por un plazo fijo o variable a **sociedades privadas o mixtas o a entes públicos** para la construcción, conservación o explotación de obras o infraestructuras públicas y para la prestación de servicios públicos mediante el cobro de tarifas, peajes u otras remuneraciones conforme los procedimientos que fija la presente ley.*”

Las bases de la contratación respectiva podrán contemplar la constitución de una sociedad de propósito específico que deberá constituirse como sociedad anónima en los términos y condiciones previstos en la Ley General de Sociedades...” (el destacado es propio).

De esta forma, la Administración ha optado por contemplar la posibilidad de que las bases de la contratación prevean la constitución de una sociedad de propósito específico en los términos del artículo 1° de la Ley N° 17.520, por lo que pueden los oferentes presentar la oferta respectiva a través de una “Sociedad en Formación”.

Dicha particularidad en nada afecta la adecuada participación de oferentes integrados por más de una persona jurídica y se ha utilizado de manera exitosa en contratos que involucran la construcción y gestión de infraestructuras²⁰.

²⁰ En términos normativos, el artículo 7° de la Ley N° 27.328 cuenta con una redacción similar al segundo párrafo del artículo 1° de la Ley N° 17.520: “Las bases de la contratación respectiva podrán contemplar la constitución de una sociedad de propósito específico, de fideicomisos, otros tipos de vehículos, o esquemas asociativos, que tendrán a su cargo la suscripción y ejecución hasta su total terminación del contrato de participación público-privada.”

A modo de ejemplo, se pueden citar los contratos de participación público privada celebrados el 31 de julio de 2018 por la Dirección Nacional de Vialidad en el marco del Proyecto “Red de Autopistas y Rutas Seguras PPP – Etapa 1”.

Por lo tanto, la no inclusión de las UTE obedece estrictamente al cumplimiento de la normativa, otorga la posibilidad a todos los interesados de participar en la Licitación mediante la figura de una asociación o una sociedad en formación y acompaña un compromiso formal de constitución de una sociedad en caso de resultar adjudicatarios.

L. Calificaciones y certificaciones exigidas

Refiere a que el Pliego también exige que se acrediten tres (3) certificaciones de sostenibilidad, de emisiones e ISO y prevee la descalificación de las ofertas ante su falta de acreditación.

Manifiesta que, respecto de las certificaciones ISO, cabe remarcar que: (i) no existe disposición legal argentina que exija que compañías dragadoras deban acreditar este tipo de certificados para ejecutar obras en Argentina; y (ii) aquellas certificaciones no son la única forma válida para acreditar la idoneidad técnica requerida ni el compromiso con el desarrollo sustentable de la actividad, y que existirían otras formas de acreditación que no dependen exclusivamente de certificaciones ISO y, en efecto, muchas empresas optan por obtener otras acreditaciones en tanto mejor se adaptan a sus necesidades y prácticas habituales.

Suma que, esta exigencia difiere de la práctica administrativa que se desarrollaba con anterioridad, donde no se exigía contar con este tipo de certificaciones.

Y señala que como si esto fuese poco, en el caso que un interesado quisiera obtener estas certificaciones para participar de la Licitación, es probable que no pueda obtenerlas antes de la fecha límite de presentación de ofertas. Este tipo de procesos suelen demorar varios meses, lo cual es incompatible con los 48 días hábiles que se previeron para presentar ofertas.

Concluye que, así las cosas, resultaría desproporcionada la medida de desestimar una oferta por la falta de cumplimiento de estas exigencias, máxime cuando aquellas no se relacionan en forma directa con cuestiones técnicas de la ejecución de las obras o con cuestiones financieras o económicas que sirvan de garantía de cumplimiento de futuras obligaciones.

En respuesta al planteo presentado, corresponde señalar que la exigencia de certificaciones ISO y otras acreditaciones de sostenibilidad en el Pliego de la Licitación se encuentra plenamente justificada y fundamentada en la necesidad de adoptar los más altos estándares internacionales en proyectos de infraestructura de gran relevancia, como es el caso de la VNT. **Esta exigencia no solo promueve la competitividad, sino que asegura que las empresas participantes cuenten con las capacidades técnicas y el compromiso ambiental necesario para ejecutar las obras de manera adecuada.**

El uso de certificaciones reconocidas internacionalmente, como las ISO, responde a la necesidad de garantizar un marco uniforme y objetivo para evaluar la capacidad técnica y la sostenibilidad de los oferentes. Estas certificaciones son emitidas por organismos de normalización con vasta experiencia y prestigio global, lo que asegura que quienes las poseen cumplen con estándares comprobados de calidad, gestión ambiental y eficiencia operativa. De esta forma, la inclusión de estas certificaciones en el Pliego no solo eleva el nivel de las propuestas recibidas, sino que también facilita la labor evaluadora al proporcionar un criterio claro y verificable y constituye un claro supuesto de autolimitación de la administración, al tiempo que también es un instrumento de transparencia que asegura y facilita la concurrencia.

La incorporación de criterios de sostenibilidad y calidad en los procedimientos de contratación pública se encuentra alineada con los compromisos internacionales asumidos por la República Argentina en materia ambiental, así como con las políticas y recomendaciones de organismos nacionales, como la Oficina Nacional de Contrataciones. Estos lineamientos promueven la utilización de herramientas que integren criterios económicos, sociales y ambientales en las decisiones de contratación, y garantizan que las obras de infraestructura no solo cumplan con sus objetivos operativos, sino que también respeten principios fundamentales de sostenibilidad y desarrollo responsable.

Es importante destacar que las especificaciones técnicas y los requisitos exigidos en cada licitación deben adaptarse a las particularidades del proyecto en cuestión. En este caso, la VNT es una infraestructura estratégica que requiere de medidas que aseguren su sostenibilidad a largo plazo, tanto desde una perspectiva ambiental como operativa. Por ello, la inclusión de estas certificaciones se considera esencial para garantizar que las empresas participantes estén a la altura de los desafíos que implica la ejecución de este tipo de proyectos.

Además, los estándares internacionales como las certificaciones ISO representan un instrumento reconocido y aceptado a nivel global, que permite evaluar de manera objetiva y transparente a los oferentes. Este tipo de herramientas garantiza que el proceso de selección se realice bajo los principios de igualdad y competitividad, y asegura que todos los participantes cumplan con los mismos criterios de evaluación, sin espacio para interpretaciones discrecionales o subjetivas.

Respecto al tiempo necesario para la obtención de estas certificaciones, cabe mencionar que las empresas que aspiran a participar en proyectos de esta envergadura deben contar con una planificación adecuada que contemple la necesidad de cumplir con estándares internacionales. En este sentido, **la exigencia de estas certificaciones no puede considerarse una barrera injustificada, sino un elemento clave para garantizar que las empresas estén preparadas para asumir la responsabilidad técnica y ambiental que implica la ejecución de las obras.**

En relación con los antecedentes administrativos, cabe subrayar que cada licitación presenta características únicas que demandan requisitos específicos. La ausencia de estas exigencias en procesos previos no implica su improcedencia en el presente caso. Por el contrario, **la inclusión de certificaciones reconocidas internacionalmente en este procedimiento refuerza el compromiso del Estado con la transparencia, la calidad y la sostenibilidad en sus contrataciones.**

Además, es relevante mencionar que la vía navegable troncal tiene un impacto significativo en términos económicos, sociales y ambientales, lo que exige un enfoque riguroso en la selección de los contratistas. Las certificaciones requeridas no solo aseguran el cumplimiento de estándares internacionales, sino que también reflejan un

compromiso efectivo con la sostenibilidad y la eficiencia operativa, elementos fundamentales para el éxito del proyecto.

Asimismo, la VNT representa una arteria fundamental para la economía regional, conecta mercados internacionales y genera oportunidades para el comercio y la integración. La magnitud y la complejidad de este proyecto demandan la implementación de prácticas operativas y ambientales que se encuentren a la altura de los más altos estándares globales. La exigencia de certificaciones internacionales no solo responde a esta necesidad, sino que también permite garantizar que las empresas que participen en la licitación cuenten con la capacidad de operar bajo parámetros de sostenibilidad que beneficien tanto al Estado como a la sociedad en su conjunto.

En el contexto de una licitación internacional, los requisitos establecidos en el Pliego actúan como un filtro para asegurar que las empresas participantes posean una visión estratégica alineada con las prioridades del desarrollo sustentable. Esto incluye la incorporación de tecnologías limpias, la optimización de los recursos y la mitigación de los impactos negativos en el medio ambiente. Estas consideraciones refuerzan la posición de la República Argentina como un país comprometido con los objetivos de desarrollo sostenible y la transición hacia una economía verde.

Además, el marco normativo internacional en el que se enmarca esta licitación exige que los procedimientos sean diseñados de forma tal que promuevan la igualdad de oportunidades, la transparencia y la objetividad. La exigencia de certificaciones ISO contribuye directamente a estos objetivos, al establecer parámetros claros y comprobables que eliminan posibles ambigüedades o discrecionalidades en la evaluación de las propuestas.

En conclusión, la inclusión de certificaciones ISO y otras acreditaciones de sostenibilidad en el Pliego de la licitación es una medida plenamente justificada y coherente con los objetivos de transparencia, calidad y desarrollo sostenible que rigen este procedimiento. Este enfoque asegura que las empresas participantes cuenten con las capacidades técnicas y el compromiso necesario para ejecutar las obras con los más altos estándares, de manera de proteger así el interés público y promover la sostenibilidad de las

infraestructuras estratégicas del país. Asimismo, refuerza el compromiso de la República Argentina con la adopción de buenas prácticas internacionales, y busca garantizar el éxito de un proyecto de vital importancia para el desarrollo económico y social de la región.

M. Falta de incorporación de etapa de observación de proyectos de pliegos y apertura de instancias de participación ciudadana

La Impugnante expresa que, entre otras cuestiones que omitió deliberadamente la Ex Subsecretaría, fue la sugerencia en el Dictamen de la PIA de la *“inclusión de una disposición de etapa previa a la convocatoria para recibir observaciones al proyecto de pliego de bases y condiciones particulares cuando la complejidad o el monto del procedimiento de selección lo justifiquen, o en procedimientos en que no fuera conveniente preparar por anticipado las especificaciones técnicas o cláusulas particulares completos”*.

Allí se señaló que *“esta apertura beneficia a la administración contratante toda vez que tiene la posibilidad de recibir esas observaciones y recomendaciones por parte de diferentes actores sociales con el fin de alcanzar el mayor grado de exactitud y coherencia en la documentación licitatoria, en función de los principios de eficiencia y razonabilidad que deben imperar en los procedimientos de contrataciones. Al mismo tiempo, implica participación ciudadana en pos de una gestión transparente, fomentando el control social de las contrataciones públicas”*.

Y que, a pesar de la claridad de las recomendaciones del Dictamen de la PIA, la reseña de antecedentes desarrollada en el Capítulo VI de su impugnación deja en evidencia que la Ex Subsecretaría, sin ningún tipo de justificación, optó por desestimar esta recomendación.

Agrava lo anterior la inacción de la llamada Mesa de Diálogo que fue creada mediante la Disposición N° 20/2024 de la por entonces Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables y, que esta “Mesa de Diálogo” tiene la obligación de cursar las invitaciones que crea convenientes a sectores interesados, para generar los espacios de trabajo con el fin de debatir el llamado y adjudicación de la licitación para las tareas de dragado, re-dragado, mantenimiento y señalización de la VNT. Sostiene que nada de ello sucedió y que, sumado a ello, sabido es que, si bien la redacción del Pliego ha

comportado una tarea interna de la Administración, una práctica saludable, sobre todo en licitaciones de cierta complejidad, consiste en dar participación a los potenciales interesados.

Indica que tal intervención puede concretarse a partir de la circulación de un primer proyecto redactado por la propia Administración, o bien mediante la mera enunciación del objeto del contrato y la posterior apertura de una instancia para que aquéllos acerquen sugerencias o propuestas y que para garantizar la transparencia de esta modalidad participativa, es conveniente que la consulta se realice de forma pública, de modo que todos los participantes conozcan las propuestas de los restantes intervinientes del proceso de consulta y puedan a su vez, formular las objeciones que las mismas les merezcan.

Considera que lamentablemente, a pesar de la notoria utilidad que hubiera implicado una intervención previa por parte de los sujetos interesados, la Ex Subsecretaría omitió cualquier tipo de participación previa de observación de los Pliegos. Incluso, a pesar de la existencia de una “Mesa de Diálogo” creada a tal efecto.

Y, finaliza la misma considera que, la presunta omisión de la por entonces Subsecretaría no obedece únicamente a un simple olvido o a un actuar poco diligente, sino que, la intención de la referida Ex Subsecretaría es clara y sería direccionar la Licitación al grupo empresario que actualmente draga la VNT.

En cuanto a este punto, se señala que, por la Disposición 20/2024 la Ex Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables creó la Mesa de Diálogo Interdisciplinaria para el Desarrollo Fluvial de la Vía Navegable Troncal, donde se realizaron cuatro mesas, Mesa de Coordinación Intergubernamental de la Vía Navegable Troncal, Mesa de Articulación Portuaria de la Vía Navegable Troncal, Mesa de Integración Regional de la Vía Navegable Troncal y Mesa de Articulación Intersectorial de la Vía Navegable Troncal, coordinadas por la Dirección Nacional de Control de Puertos y Vías Navegables dependiente por entonces de la Ex Subsecretaría, cuyo objeto fue crear los espacios de trabajo que le permitan debatir los temas que le sean solicitados por la referida Ex Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, en el marco del decreto 709/2024, por lo que fue ésta la única instancia para realizar aportes, contribuciones

y sugerencias, donde se dio lugar para el debate oportuno para la participación de los sectores.

En consecuencia, los argumentos aquí vertidos carecen de sustento, ya que la Mesa de Diálogo fue el soporte para la creación de los Pliegos que le sirven de sustento a la licitación.

En este contexto se informa que se han creado y convocado cuatro mesas, las que se han reunido en tres oportunidades cada una, y para un mejor ordenamiento procedimental se han asociado a las presentes actuaciones los expedientes, EX-2024-85966433-APN-ST#MEC el cual contiene información respecto a la creación de la mesa de diálogo interdisciplinaria para el desarrollo fluvial de la VNT, el EX-2024-101511477-APN-ST#MEC correspondiente a la Mesa de Integración Regional de la Vía Navegable Troncal, el EX-2024-101512628 -APN-ST#MEC correspondiente a la Mesa de Articulación Portuaria de la Vía Navegable, el EX-2024-101510722 -APN-ST#MEC correspondiente a la Mesa de Articulación Intersectorial de la Vía Navegable Troncal y el EX-2024-101634148- -APN-ST#MEC correspondiente a la Mesa de Coordinación Intergubernamental de la VNT.

Habiéndose recibido los aportes de los distintos participantes, los cuales se encuentran registrados en los expedientes correspondientes, se dio intervención a la Administración General de Puertos S.E. a los fines de que realice el correspondiente análisis técnico, en tal sentido mediante los informes IF-2024-118902468-APN-DIYDP#AGP, en el que realizó una reseña sobre la variedad de las cuestiones detalladas por los distintos participantes con sus enfoques particulares, y mediante IF-2024-122421156-APN-DIYDP#AGP, donde se mencionan contenidos y propuestas que han sido consideradas para avanzar en el proceso de elaboración de los Pliegos.

A continuación, se enumeran a modo de resumen y de manera enunciativa, aquellos contenidos y propuestas que, por su relevancia, han sido tomados en cuenta para avanzar con la elaboración de las Especificaciones Técnicas:

1.- El incremento, de ejecución escalonada, de las profundidades navegables de los canales, tanto en el Río de la Plata como en el tramo donde acceden los buques de ultramar en el Río Paraná (hasta el km 470, frente a la localidad de Timbúes) a fin

de permitir un mejor aprovechamiento de bodega en los buques de mayores dimensiones que hacen uso de la vía navegable.

El criterio de que la profundización se realice en etapas obedece a evaluar “in situ” la capacidad de transporte del río, el comportamiento del lecho, bancos y zonas contiguas a los canales navegables, la tasa de sedimentación que se origina consecuencia de estas acciones, la evolución hidromorfológica del cauce y la relación costo – beneficio entre el ahorro en concepto de flete y el mayor volumen de dragado, tanto en la fase de apertura como en el período de mantenimiento.

En línea con lo anterior, se contempla que los trabajos que se realicen sean ambientalmente sustentables.

2.- El incremento en los anchos navegables de los canales en el sector fluvial y la ejecución de zonas de cruce alternativas en los canales del Río de la Plata, que permitan una mayor eficiencia en el tráfico, una disminución de los tiempos de espera y mejores condiciones de maniobrabilidad bajo la acción de vientos, corrientes y de la morfología del cauce.

3.- En el contexto citado, se ha contemplado la modificación de los buques de diseño en los distintos sectores en los que puede caracterizarse la vía navegable, de manera de que se atienda no sólo a sus mayores calados, sino también a la tendencia a aumentar la manga en detrimento de éstos, y se incrementa la capacidad de transporte sin tener que llevar las profundidades navegables a extremos que pueden ser críticos desde el enfoque ambiental o sedimentológico.

Estas cuestiones ameritan, de así corresponder, una posterior compatibilización o ajuste con las reglamentaciones de la Prefectura Naval Argentina, no sólo en lo que concierne a las dimensiones de las embarcaciones autorizadas a navegar en diferentes tramos, sino a otros aspectos, como la incidencia del “squat” en la determinación de la revancha bajo quilla (UKC) bajo distintos escenarios de navegación, atento que los efectos dinámicos sobre el buque y los movimientos de éste bajo acciones externas inciden en la determinación de las profundidades efectivas que es necesario dragar y mantener para asegurar una navegación segura.

4.- Consecuente con las medidas que se han mencionado precedentemente, se propone homogeneizar las profundidades efectivas en el tramo fluvial con las profundidades al cero en el Río de la Plata, evitar el tan criticado “escalón” de dos pies (60 cm) hoy existente, que obliga, en determinados casos, a fondear en espera de marea para continuar la navegación y genera tiempos de espera que incrementan los costos logísticos.

5.- Otro aspecto que se ha contemplado es incorporar en los compromisos contractuales la profundización y mantenimiento de aquellas radas o zonas de fondeo que requieran intervención para servir a buques con distintos destinos, mantenimiento de pasos secundarios y demás acciones destinadas a brindar un servicio más eficiente y una navegación más segura.

Dicho de otra manera: la intervención del futuro concesionario no puede limitarse sólo a su intervención en la vía navegable, sino extenderse a todos aquellos sectores involucrados en su operación eficiente.

6.- También se ha contemplado, en respuesta al pedido de muchos de los usuarios, la incorporación del sistema Paraná Bravo – Paraná Guazú – Pasaje Talavera a la concesión de la VNT, de modo que sirva como by pass para la navegación de buques en lastre hacia el “up river” o, en combinación con el uso de los Canales a Martín García y su eventual compatibilización de profundidades, permitir también la navegación de buques cargados de bajada.

Ello requiere la adecuación de ese tramo navegable, tanto en lo que concierne a encarar trabajos de dragado, tanto de adecuación como de mantenimiento, como tareas complementarias de señalización e instalación de hidrómetros para disponer de información confiable durante todo el tiempo.

7.- La mayor densidad de relevamientos batimétricos, y el uso de las tecnologías más modernas en su ejecución, son otros de los aspectos que han sido contemplados en la redacción de la documentación técnica de la nueva concesión.

Se ha convalidado actualizar metodologías de trabajo que permitan mayor celeridad en la toma de decisiones y en la comunicación de información de base a los usuarios.

Esta decisión permitirá un mejor conocimiento a tiempo real de las profundidades y anchos navegables disponibles y la elaboración, por vía oficial a través del Servicio de Hidrografía Naval o complementariamente por empresas especializadas, de la realización de cartas electrónicas que brindarían mayor seguridad y previsibilidad a la navegación.

En dicho sentido, se propicia la publicación en línea de la información recabada "in situ" previamente procesada para que esté disponible para su utilización por los usuarios.

Del mismo modo que se relevan los brazos principales de la VNT y se publican sus profundidades determinantes por la Autoridad de Aplicación, se extenderán esas tareas a los brazos secundarios y otros subsistemas incorporados a la VNT, para que los usuarios dispongan de información actualizada y relevante para la toma de decisiones.

8.- También se propone contemplar mejoras en el balizamiento, adaptándolo a nuevas tecnologías, con equipamiento que brinde un mejor servicio y permita el uso de señales virtuales que puedan volcarse en las cartas electrónicas, y facilitar por esa vía incorporar de manera inmediata cambios debidos a contingencias que puedan producirse, una vez informados por Avisos a los Navegantes o comunicación de la Prefectura Naval.

Dentro de esa apertura, el uso de boyas de material plástico resistente a la radiación UV, linternas integradas, ayudas complementarias a la navegación, como pantallas respondedoras de radar y otras, están previstas como obligaciones del contrato.

9.- Han sido tenidos en cuenta aspectos aportados por los participantes a las Mesas, como la de contar con empresas con alto grado de especialización y adecuado equipamiento, que puedan brindar respuesta inmediata a los requerimientos que se realicen en el marco del contrato.

Respecto a otros aspectos aportados por los participantes a las Mesas, como la división de los contratos de dragado por una parte y de señalización por otra, se considera que no sería conveniente. La experiencia de la concesión anterior ha

demostrado ser virtuosa en el sentido que un solo oferente, que podría incluir un consorcio de empresas, cada una con su propio expertise, permite una mejor coordinación para realizar simultáneamente los trabajos, dado que en muchos aspectos se complementan los trabajos. Por otro lado, resulta complejo dividir y controlar responsabilidades de dos empresas sobre la misma traza con intereses y velocidades de respuesta distintos, más aún si es necesario que interactúen entre ellas para múltiples aspectos como movimiento de boyas para dragado y ajustes de traza. Asimismo, si se trata de empresas separadas, implicaría duplicar tareas de relevamiento batimétrico porque tanto uno como otro necesitan la información. Para el usuario, el cobro de la tarifa sería más engorroso por tratarse de dos facturas diferentes. Además, en caso de destrucción de la traza podría implicar un conflicto administrativo o judicial entre las empresas que demore la solución rápida por parte del Concedente.

10.- Se evalúa asimismo en el alcance de los servicios que se concesionan la consideración del ciclo hidrológico de aguas bajas que se extiende desde 2020 hasta la fecha, el cual exige modificar los criterios utilizados en el Pliego anterior, donde en casi toda su extensión temporal se ha mantenido un escenario de aguas medias y altas.

La dificultad que presenta mensurar la duración de este nuevo marco exige recalcular los ceros hidrométricos, extender la serie original con inicio en el año 1970, a la actualidad. Pero también, y principalmente, analizar los niveles de referencia que se adoptan, definidos como un porcentaje de excedencia de los niveles de agua respecto de aquéllos o bien adoptar previsiones efectivas para los trabajos de mantenimiento del dragado cuando la altura del río esté por debajo de éstos, de modo de generar el menor impacto posible en las condiciones de flete, y mantener condiciones ambientales sustentables.

Es importante destacar que los niveles de frecuencia medios en la serie hidrológica 2020-2024 difieren de manera sustancial con los medidos en la serie histórica utilizada en el Pliego de Concesión anterior, por lo que este escenario será tenido en cuenta en la redacción de la nueva documentación.

11.- Se ha contemplado también lo manifestado en las reuniones mantenidas que en un contrato de concesión prolongado, los cambios tecnológicos, las nuevas metodologías de dragado, señalización y relevamientos, las nuevas tecnologías de control y navegación, los posibles cambios en los criterios ambientales y de sustentabilidad, los aspectos operativos vinculados con la transformación de los buques y las modalidades de transporte de la carga, los imponderables comerciales y otras variables de difícil predicción, pero que la experiencia demuestra su mutabilidad con el tiempo, requieren se elabore un pliego y contrato flexible, que permita adaptarlo a los cambios que se produzcan, a fin de mantener la eficiencia del sistema e incluso mejorarlo, sin que quede circunscripto a un escenario rígido que no habilite a implementar ajustes y modificaciones que perfeccionan virtuosamente el sistema navegable.

12.- Se ha contemplado la obligada intervención de la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) en todo lo que concierne a la modificación en el diseño de los canales navegables en el Río de la Plata.

13.- La profundidad de la vía navegable en el tramo entre Timbúes y Santa Fe ha merecido un especial análisis, entendiéndose que debe incrementarse el tráfico feeder y de convoyes de barcazas en ese sector, a fin de no generar erogaciones excesivas en mantener profundidades que a la postre no se utilizan en la operativa habitual.

14.- Se considera que el dragado de los accesos a puertos públicos fluviales dentro del contrato de concesión, aspecto que fue mencionado por algunos participantes de las Mesas de Diálogo, no podría “a priori” recaer en la misma, ya que la Ley 24.093 de Actividades Portuarias pone en cabeza de cada Autoridad Portuaria el dragado de mantenimiento y la señalización de sus canales de acceso.

Se evaluará si resulta conveniente que se incluya en los pliegos que la o las empresas de dragado que resulten concesionarias, puedan realizar el mantenimiento de los canales de acceso a puertos, con cargo a éstos, dentro del contexto que se establezca en la documentación licitatoria.

En consecuencia, los argumentos aquí vertidos, por la empresa Impugnante carecen de sustento, ya que las Mesas de Diálogo fueron un soporte para la creación de los Pliegos que le sirven de sustento a la licitación.

3. CONCLUSIÓN

En virtud de todo lo analizado y expuesto hasta aquí cabe concluir que los Pliegos que rigen la Licitación se ajustan a los principios de transparencia, igualdad de oportunidades, eficiencia económica y concurrencia establecidos en la legislación nacional.

Los criterios de evaluación están diseñados para seleccionar al oferente que demuestre mejor capacidad técnica y financiera, y que, a su vez, garantice la ejecución del proyecto en tiempo y forma. Los argumentos expuestos demuestran que las críticas al Pliego carecen de sustento técnico y financiero. La estructura de evaluación propuesta es coherente, equitativa y orientada a garantizar la selección de un concesionario idóneo, capaz de afrontar los retos asociados con la gestión de la VNT. El diseño del Pliego asegura la transparencia, promueve la competencia y prioriza la sostenibilidad a largo plazo de este proyecto estratégico para el desarrollo portuario y económico del país.

Con respecto a la solicitud de prórroga se reitera que, previo a la presentación realizada por la Impugnante, por medio de la Disposición DI-2024-36-APN-SSPYVN#MEC, se modificó el plazo para el cierre de presentaciones de ofertas para el día 12 de febrero del 2025. La Impugnante deberá acatar la fecha establecida.

Respecto de la supuesta nulidad de la Disposición y del Pliego se acreditó largamente en este documento que no se verifica ninguno de los vicios o defectos denunciados por la Impugnante.

En lo que hace a la solicitud de suspensión de los efectos del acto, la misma no procede, en virtud de no verificarse ninguno de los supuestos que permitirían a la Administración evaluar tal proceder. Esto así, ya que se acreditó de manera debida en el presente informe que no existen posibles daños graves

y flagrantes en los que pueda incurrir la Impugnante en caso de que la Disposición produzca sus efectos.

También se hace imperioso reiterar y remarcar que los puntos “VI”, “VII” y, “IX”, denominados respectivamente “CONTEXTO Y ANTECEDENTES DE LA DISPOSICIÓN 34 Y EL PLIEGO”, “MODIFICACIONES AL PLIEGO DE LA LICITACIÓN. EN SUBSIDIO, SE APRUEBE UN NUEVO PLIEGO” y, “CONTRATACIÓN INTERINA CON COMPULSA DE PRECIOS”, constituyen un intento de influir en la toma de las decisiones públicas con miras a que se formule una nueva documentación base de la Licitación que tienda a favorecer a la Impugnante o, lo que es peor a direccionar la Licitación en su favor.

Por lo expuesto, se puede inferir que la intención del Impugnante es obstaculizar el procedimiento licitatorio con otros propósitos, objetivos, intereses, extraños al interés público perseguido por la política pública plasmada en el llamado atacado.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA RECONSTRUCCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: EX-2024-135398028- -APN-DGDA#MEC - Informe.-

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 87 pagina/s.