

DEME expresa su preocupación por el direccionamiento en el pliego para la concesión de dragado de la Hidrovía: “Los productores argentinos pagarán mayores costos para exportar”

Buenos Aires, miércoles 29 de enero de 2025. DEME, una de las compañías de dragado más importantes del mundo, expresa su sorpresa y preocupación por el notorio direccionamiento del pliego de licitación internacional lanzado por el Gobierno argentino para el mantenimiento, modernización y ampliación de la Vía Navegable Troncal (Hidrovía Paraguay - Paraná). Estas irregularidades, que DEME ha denunciado ante la Justicia local en un expediente que se encuentra actualmente en trámite, afectan la libre competencia y significarán sobrecostos innecesarios a productores y exportadores argentinos, de no revisarse el proceso.

El perjuicio económico para la producción nacional se funda en que la ecuación utilizada para evaluar las ofertas en la licitación asigna un 60% de puntaje a los precios de la oferta en tres etapas y un 40% al puntaje técnico final. Por lo que el actual operador podría ofertar una tarifa más alta y aun así ganar la licitación. Así, al privilegiarse los cuestionables aspectos técnicos que se detallan a continuación por sobre la oferta económica, un solo oferente –el concesionario actual- quedará en condiciones de fijar los términos comerciales a su antojo, viciando totalmente el proceso.

Plazo exiguo y documentación insuficiente: el tiempo para preparar las ofertas (55 días hábiles) es insuficiente en comparación con licitaciones similares y la documentación técnica proporcionada no es suficiente para realizar un análisis adecuado. Esto beneficia al operador actual que ya posee la información necesaria.

Requisitos de equipamiento y calado máximo sin base técnica: se exige un calado máximo de 8 metros sin justificación técnica, lo cual limita la posibilidad de usar equipos más adecuados y favorece al actual concesionario, cuyo equipo ya cumple con esta restricción.

Criterios de evaluación financiera orientados: la forma en que se evalúan los antecedentes financieros favorece a la empresa actual, ya que el sistema de puntaje minimiza la puntuación de nuevas empresas y maximiza la de la empresa que ya opera. Además de una garantía por 10 millones de dólares en caso de impugnación.

Exigencia de experiencia en dragado fuera de parámetro: se otorgan más puntos por la longitud de los canales trabajados y por la experiencia regional y en países limítrofes sin que esto tenga un fundamento técnico claro, lo cual favorece al operador actual debido a su experiencia en la concesión. Mismo también, prohibiendo la formación de Uniones Temporales de Empresas (UTE).

Restricciones sobre la experiencia en dragado: el pliego excluye trabajos de dragado de relleno y refulado, que son comunes y relevantes en este tipo de proyectos, lo cual limita la puntuación de competidores y favorece al operador actual.

Requisitos innecesarios para el personal técnico: el pliego exige experiencia en Argentina, lo cual puede limitar las opciones de competidores internacionales que tienen experiencia relevante pero no específicamente en este país.

Ausencia de criterios objetivos en el plan de trabajo: la falta de parámetros claros para evaluar la propuesta metodológica deja mucho espacio a la discrecionalidad, lo que favorece al operador actual.

Fórmula de evaluación final direccionada: el sistema de puntuación final favorece al operador actual al permitirle ofertar a precios más altos sin perder la adjudicación, lo que resulta en un proceso competitivo simulado que no refleja un verdadero mercado de precios.

El cuestionado pliego ha sido realizado por los mismos equipos que el propio gobierno nacional ha decidido suprimir por razones de corrupción, manteniendo de todas formas la Comisión Evaluadora, cuyos titulares son los señores Ariel Romero Cherubini, Francisco Mansanta y Cristián Luis Rigueiro.

Estos hechos fueron señalados además por entidades del agro, del comercio y de la logística portuaria y es en función de ellos que DEME está llevando adelante la impugnación del pliego. Porque en estos términos, el vigente proceso licitatorio de la Vía Navegable Troncal conlleva un aumento significativo de los costos de exportación de los productos producidos en el país y, a su vez, de los que Argentina importa.

Se trata, a todas luces, de un sinsentido que las autoridades a cargo del proceso todavía están a tiempo de corregir en beneficio de la transparencia y la economía de todos los argentinos