

## **CASOS DE CORRUPCION NAVAL ESTATAL ARGENTINA (2015-2018)**

*"Robarle el trabajo y los recursos a la gente es la forma más infame de la corrupción estatal"*

Además de continuarse las malas políticas de fomento a la importación de barcos usados en la pesca, el transporte fluvial y otros ámbitos, en los primeros años del nuevo gobierno de Argentina (2015-2018) se han concentrado las mayores (y peores) compras navales del Estado de toda la historia argentina.

Cuatro casos de corrupción naval estatal se analizan en detalle en el reciente libro *"Industria Naval Argentina - 100 Años"* y se detallan los 500MMusd y 6000 empleos perdidos culpa de cuatro casos recientes de corrupción naval estatal que involucra a 21 barcos, 5 ministerios y 4 países.

Los sobrepuestos denunciados están entre el 60% y 100% y es sospechosa la actitud de los funcionarios nacionales, evitando darle oportunidad de competir a la industria naval nacional. Licitaciones orientadas y compras directas, secretas e ilegales son algunas de las formas preferidas por los funcionarios civiles y militares argentinos de estos años, para favorecer a astilleros extranjeros ubicados en la cima del ranking de corrupción naval mundial. Se resumen aquí las denuncias de estos cuatro casos :

CASO INIDEP (2015/16): Las licitaciones internacionales de buques de investigación, se habrían orientado a favor de un astillero español que insólitamente fue el único en presentarse de todo el mundo. La industria argentina fue excluida de la licitación principal por decisión del gobierno argentino, a través de los funcionarios del INIDEP.

Como si no hubiese ingenieros navales en el país, se contrató a un consultor español para diseñar el barco, quien además dictaminó insólitamente que la industria nacional era incapaz de realizar esta obra. En contraprestación, la consultora relacionada a este "experto descalificador" y casualmente vecina del astillero español ganador, recibió un millonario contrato de supervisión de la construcción para el INIDEP.

CASO ENARSA (2016/17): La licitación para el servicio de remolque de los buques gaseros de esta empresa estatal se adjudicó a un gran operador extranjero que, a diferencia de otros países, aquí ofreció una flota de barcos muy viejos a valores equivalentes a lo que se construyen nuevos en nuestro país. Los funcionarios defendieron sospechosamente la importación de estos barcos usados a pesar de los reclamos del sector industrial nacional.

CASO PATRULLERAS FLUVIALES - PREFECTURA (2017): En medio de las avanzadas negociaciones con los astilleros locales con ofertas competitivas y diseños a medida, el Estado compró secretamente y en forma directa un flota de lanchas patrulleras en Israel. Se denunció su diseño inadecuado (son para mar, no para río) y su precio muy excesivo, que llegaría a duplicar el pagado pocos meses antes por la Prefectura de Nigeria.

CASO OPV - ARMADA (2018): A pesar de contar desde mediados de los años noventa con ofertas privadas nacionales y pleno financiamiento externo para su construcción local, el gobierno avanza para realizar en Francia la mayor compra naval de la historia argentina. Se trata de una flota de patrulleros oceánicos (OPV) que todos los países de la región construyen en sus propios astilleros ya que son sencillos y generan gran cantidad de trabajo y desarrollo. Nuestros funcionarios civiles y militares sospechosamente prefieren comprarlos en forma secreta y directa al astillero estatal francés que lidera el ranking de corrupción naval mundial, y pagando un 60% de más que el valor de mercado. Además se trata de una compra ilegal pues la Ley 27.418 prohíbe contratar en el exterior sin haber agotado las instancias de compra en la industria nacional a la que nunca se la invitó a participar.