Las aguas bajan turbias en la Hidrovía, de la mano de los negociados de los Caputo y Cerimedo

Category: medio ambiente,Nueva Investigación
escrito por Leandro Rosso | 04/09/2026

La caída de **Fernando Cerimedo** en **Bolivia**, como un presunto fracasado femicida y no como un agente de inteligencia que atenta contra las democracias en **América latina**, destapó una caja de Pandora. Que revela hasta donde llega la mancha venenosa en la que se convirtió y que amenaza con hacer tambalear, no sólo el discurso de las extremas derechas continentales, sino los propios gobiernos.

La gran privatización del llamado “tercer menemismo” o “era Milei” fue la re concesión del dragado de la Hidrovía del río Paraná. Y en la última semana de agosto, a medida de que el teléfono celular de **Cerimedo** comenzó a revelar operaciones perpetradas en toda América latina -confirmadas por su **ex pareja, la abogada boliviana Nadia Beller**– se supo que también

está vinculado a este negociado a través de **Sanabria SRL**

Una empresa radicada en el puerto **General San Martín**, a 35 kilómetros al norte de **Rosario**, que originalmente bajo el nombre de **Lo de Mirto**, operó como guardería náutica; pero luego se reconvirtió para prestar servicios navales como la provisión de diésel para los remolcadores de barcazas, una actividad dolarizada y cartelizada.

Fue el poderoso **ministro de Economía, Luis "Toto" Caputo**, quién le abrió la llave para que **Cerimedo** desembarcara en el poderoso negocio de la **Hidrovía**, a través del exfuncionario macrista **Iñaki Arreseygor**, director de la **Agencia de Puertos y Vías Navegables.**

A lo Milei, Llaryora destinó $ 37.000 millones para blindaje mediático y las milicias digitales de Cerimedo y Seita

Cerimedo ingresó al negocio de la **Hidrovía del río Paraná** a través de **Surlibre Inversiones SA** el 31 de mayo de 2024, apenas cinco meses y medio después de la llegada de la ultraderecha al Gobierno nacional. Los antiguos accionistas de **Sanabria SRL**, **Sergio Ezequiel Amarilla** e **Iván Alberto Sanabria**, le cedieron el 30% de la compañía a **Cerimedo** a través de la cesión de 100 y 50 cuotas sociales, respectivamente. Con la nueva composición de **Surlibre Inversiones SA, Sanabria** posee 200 cuotas, mientras que **Amarilla** y **Cerimedo** quedaron con 150 cada uno.

SANABRIA SRL

CESION DE CUOTAS

El Sr. Juez del Registro Público de Comercio de Rosario, hace saber que en el expediente caratulado "SANABRIA SRL S/ CESION DE CUOTAS, INGRESO SOCIO, MODIFICA CLAUSULA ADMINISTRACION, DESIGNA GERENTE. $" EXPTE. Nº 21-05539926-0, en fecha 31 de Julio de

2024 el Sr. SERGIO EZEQUIEL AMARILLA ha cedido la cantidad de 100 cuotas sociales, de $1000 valor nominal de cada una de ellas, que tiene y le corresponden en la sociedad, a favor de la sociedad que gira bajo la denominación social SURLIBRE INVERSIONES S.A., CUIT 30-71857626-8, con domicilio en calle Tucumán 1438 Pº 2 Of. 202, de la ciudad autónoma de Buenos Aires, inscripta ante la Inspección General de Justicia al LO 117 Nº 10594. Asimismo, el Sr. IVAN ALBERTO SANABRIA también ha cedido a favor de a favor de la sociedad que gira bajo la denominación social SURLIBRE INVERSIONES S.A., CUIT 30-71857626-8, la cantidad de 50

cuotas sociales, que tiene y le corresponden en la sociedad, de $1000 valor nominal de cada una de ellas, por lo que el capital social sigue siendo de pesos quinientos mil ($ 500.000) dividido en quinientas cuotas de pesos un mil integradas de la siguiente manera: 200 cuotas por el socio Sr. Ivan Alberto Sanabria, 150 cuotas por el socio Sr. Sergio Ezequiel Amarilla y 150 cuotas para SURLIBRE INVERSIONES S.A... Asimismo, se hace saber que se ha convenido la siguiente modificación del contrato social: 1) Se ha convenido que la administración, dirección y representación estará a cargo de los socios, Sr. Ivan Alberto Sanabria, Sergio Ezequiel Amarilla y Vicente Federico Quintanal D.N.I 20.400.980, CUIT 20-20400980-6, argentino, casado, con domicilio en calle José Hernández 1930, Piso 12 , CABA, en forma conjunta, quienes desempeñarán el cargo de socios gerente. Rosario, de febrero de 2026. Dr. Coronel Secretario.

$ 200 556962 Mar. 9

RSS / SUSCRIPCIÓN A NOTICIAS

Santa Fe
Provincia

En tanto que la gerencia de la compañía también se dividió en tres, **Sanabria**, **Amarilla** y **Vicente Federico Quintanal**. Siendo este último uno de los nombres mencionados por la abogada boliviana **Beller**, señalado de ser **"el socio con el que Cerimedo lava dinero"** de sus negocios bolivianos. Y que su **esposa Natalia Basil** estaría a cargo del *"tanqueo de combustible que entra por Argentina a Bolivia"*.

Surlibre Inversiones SA está domiciliada en **Tucumán al 1.400** de la **Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA)**. Donde también funcionan la **Compañía Sudamericana de Inversiones SA**, creada en abril de 2024, un mes antes que **Surlibre Inversiones SA**; **Patagonia Energy Holding SA**; **Australis Energy Group SRL**, constituida en julio de 2025, en la cual **Basil**, la esposa de **Cerimedo,** posee el 50% del capital; y **MDZ SA**, creada en noviembre de 2025.

Las operadoras históricas de la **Hidrovía** y los conocedores del ambiente del comercio naval reconocieron a [StripteasedelPoder.com]() que *"la aprobación de la documentación para una empresa de este tipo no se puede lograr en el plazo que lo hizo **Surlibre Inversiones**; si no hubiera tenido el aval del mismísimo **"Toto" Caputo**. Y **Surlibre** es **Cerimedo**, con todo lo que eso implica"*.

[Cerimedo, el super troll de Bolsonaro y Milei y su offshore]()

típica de la casta

La Política Online (LPO) publicó un informe en el mismo sentido: "El expediente para que la empresa **Sanabria** que compró **Cerimedo** pueda operar en el río, tuvo que tener luz verde de la Agencia de Puertos y Vías Navegables. En el sector saben que cualquier decisión que tome su titular, el ex macrista **Iñaki Arreseygor**, debe contar con el aval de **Luis «Toto» Caputo**, que maneja directamente la dependencia".

En ese mismo informe, LPO agregó: "*'Para comenzar a hablar necesitás 100 mil dólares para que Prefectura dé luz verde en seguridad de puertos. Tenés que tener llegada a lo más alto del poder para que te habiliten un kiosco en una plaza súper monopolizada', contó un empresario con décadas de experiencia en el sector".*

El predio de la compañía de **Cerimedo** en **Puerto General San Martín** cuenta con una autorización provisoria de **Prefectura Naval Argentina (PNA)** que depende de la ministra de Seguridad, la cordobesa **Alejandra Monteoliva**. Pero el aval de la **Agencia Nacional de Puertos** sigue en trámite y la sociedad no tiene habilitación definitiva del municipio; lo que describe el poder real del operador detenido en Bolivia, dentro de la estructura paraestatal del gobierno de ultraderecha de **La Libertad Avanza.**

El negociado de la Hidrovía

La concesión original de la **Vía Navegable Troncal, conocida como Hidrovía Paraná-Paraguay** -el tramo argentino clave por donde sale el 80% de las exportaciones nacionales, principalmente del complejo agroexportador- se adjudicó en durante el gobierno de **Carlos Menem** en 1995 al consorcio **Hidrovía SA**, conformado por **la belga Jan De Nul** y la **argentina EMEPA**, propiedad de **Gabriel Romero**.

Un empresario ligado a **Raúl Alfonsín** en los '80, por sus inversiones ferroviarias en Chascomús, su ciudad natal.

Devenido a “arrepentido” al declarar contra la ex presidenta **Cristina Fernández de Kirchner** en la causa de las fotocopias del chofer **Oscar Centeno** y el escriba de licencias literarias **Diego Cabot.**

En agosto de 2018, **Romero** declaró ante los polémicos funcionarios judiciales, el fiscal **Carlos Stornelli** y el juez **Claudio Bonadio** -fallecido en febrero de 2020-, que en enero de 2010 realizó **dos pagos por US$ 600 mil** para que el Estado nacional **extendiera hasta el 2021 la concesión del cobro de peajes** por el uso del río Paraná a los buques mercantes.

Pero este es solo la **culminación de una serie de ilegales renegociaciones** de ese mega contrato, que se dieron a lo largo de los gobiernos de Menem, Duhalde, Kirchner, y Fernández de Kirchner. Que hizo que el precio del peaje en dólares se multiplicara por tres, además de otras concesiones directas a favor del concesionario **Jan de Nul**. Donde **Emepa** y **Romero** solo desempeñaban el papel de lobistas rentados, aprovechando sus lazos políticos y sociales.

Lo cual, configurando la **historia negra de la Hidrovía**, dio origen a dictámenes de la Oficina Anticorrupción, de la Sindicatura General de la Nación, dos informes de la Auditoria General de La Nación, y presentaciones de la Defensoría del Pueblo. Pero, no obstante, como si la historia fuera una disciplina que no existe en Argentina, con la música privatizadora del presidente **Milei** y la interesada mano de los **Caputo, Jan de Nul** volvió ahora a ser el concesionario de la **Hidrovía**. Y seguramente volverá a repetirse en un futuro con el mismo tenor y calaña.

Los negociados de la hidrovía y la complicidad de los funcionarios públicos

Investigación sobre la concesión de la hidrovía Paraná-Paraguay, los intereses económicos involucrados y las denuncias sobre la actuación de funcionarios públicos.

Milei al ataque

Luego aprovechando las declaraciones del dueño de **EMEPA**, durante el gobierno derechista de **Mauricio Macri**, el presidente y su ministro de Transportes, **Guillermo Dietrich** intentaron re concesionar la **Hidrovía**, un negocio por entonces de más US$ 300 millones anuales; pero fracasaron en el intento.

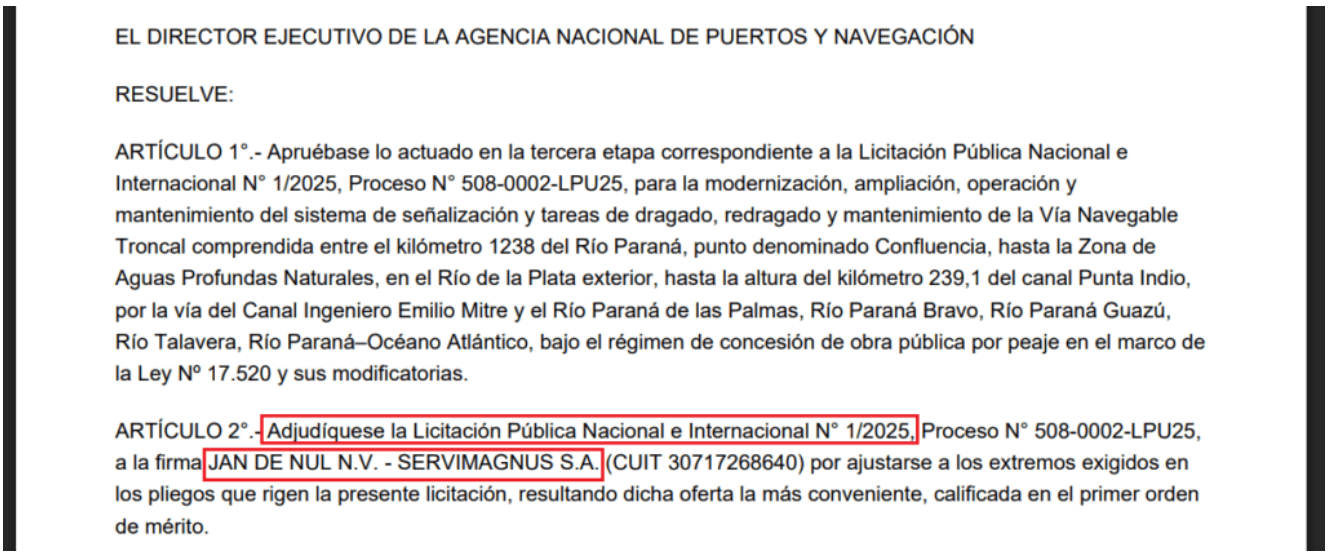
Y en julio de 2021, bajo el gobierno de **Alberto Fernández**, se dictó el **Decreto 427/2021** que puso fin a la **concesión privada de Hidrovía SA**; transfiriendo el control de la Vía Navegable Troncal (Hidrovía Paraná-Paraguay) a la **Administración General de Puertos (AGP)**, una empresa estatal.

Pero en diciembre de 2023, con el desembarco de **Javier Milei** y sus ministros con patente de corsos re-concesionaron las obras de ingeniería en los entornos e interiores del río Paraná-

Paraguay, con el fin de facilitar el paso de los barcos que transportarán más del 80% de las materias primas exportables de nuestro país. Entre ellos los productos y subproductos de soja, que parten directo a la **República Popular China**, aunque también parte de los minerales demandados, que se van extrayendo de la zona cordillerana, como cobre y litio.

LOBBY MINERO: Con tráfico de influencias la inglesa Río Tinto se convirtió en la mayor minera de litio

Como se dijo, la concesión quedó en manos, nuevamente, de la **compañía belga Jan De Nul**; pero esta vez, la **socia argentina fue Servimagnus SA**; como quedó registrado en la Resolución N° 36 de la **Agencia Nacional de Puertos y Navegación**, con fecha del pasado 18 de junio de 2026, publicada en el Boletín Oficial.



EL DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Apruébase lo actuado en la tercera etapa correspondiente a la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/2025, Proceso N° 508-0002-LPU25, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado, redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal 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, bajo el régimen de concesión de obra pública por peaje en el marco de la Ley Nº 17.520 y sus modificatorias.

ARTÍCULO 2°.- Adjudíquese la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/2025, Proceso N° 508-0002-LPU25, a la firma JAN DE NUL N.V. - SERVIMAGNUS S.A. (CUIT 30717268640) por ajustarse a los extremos exigidos en los pliegos que rigen la presente licitación, resultando dicha oferta la más conveniente, calificada en el primer orden de mérito.

Resolución 36/26 de la Agencia Nacional de Puertos.

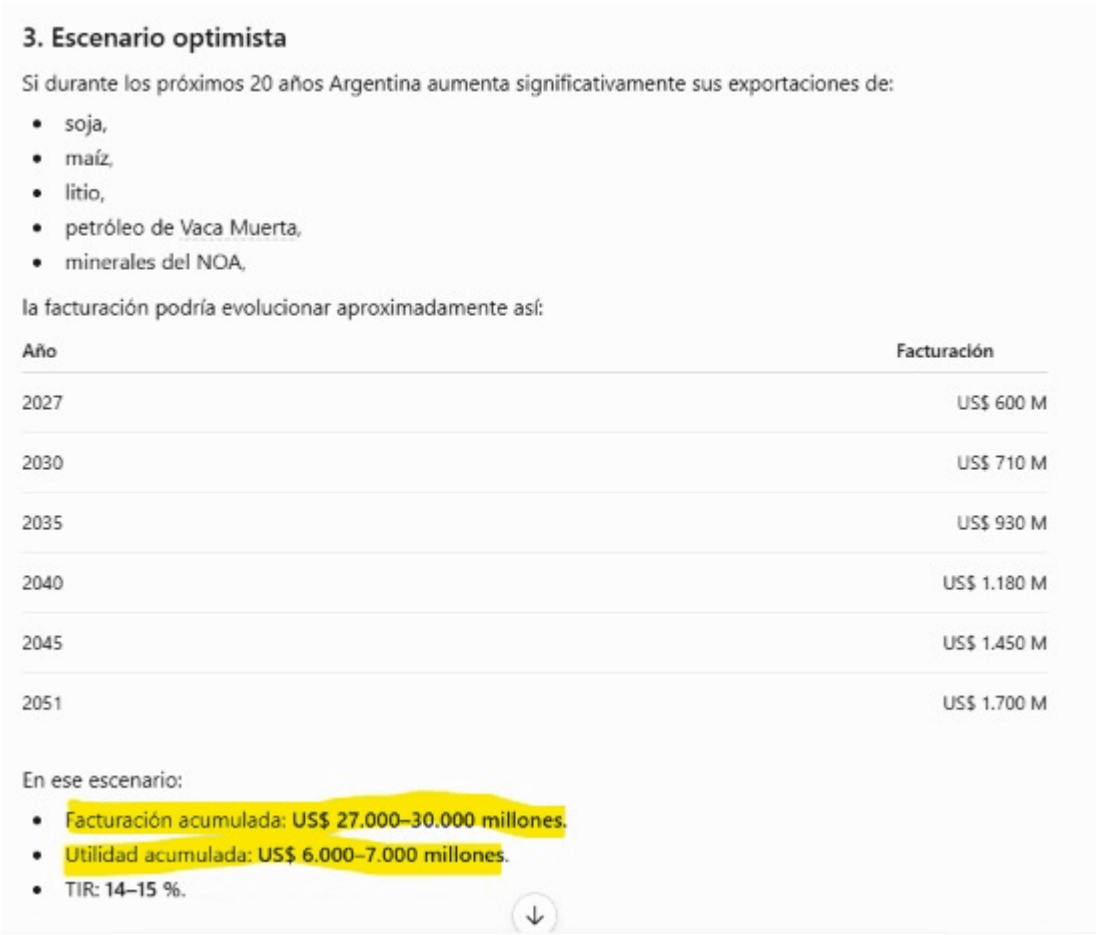
La Resolución N° 36/26 de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, establece que **la concesión para los próximos 25 años, y prorrogable otros cinco años**; y obliga a las empresas a prestar los servicios de *"modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado, redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 1.238 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".

Traza concesionada de la VNT. Imagen extraída de los pliegos.

La licitación de la Hidrovia hizo agua y naufragó por que el direccionamiento hacia Jan de Nul se pasó de rosca

La estimación de **Jan de Nul** en su oferta, es que obtendrá a lo largo de 25 años una facturación total de **USD 15.660 millones** con una ETBIDA (Utilidad neta) de **USD 5.490 millones**. Pero una consulta realizada a la IA sobre el comportamiento estimado en las próximas tres décadas de los rindes de las exportaciones de soja, maíz, litio, y minerales de la región cordillerana; daría la siguiente tabla de facturación por parte del concesionario, año 2027, US$ 600 millones; año 2030, US$ 710 millones; año 2035, US$ 930 millones; año 2040, US$ 1.180 millones; año 2045, US$ 1.450 millones; año 2051, US$ 1.700 millones.



3. Escenario optimista

Si durante los próximos 20 años Argentina aumenta significativamente sus exportaciones de:

- soja,
- maíz,
- litio,
- petróleo de Vaca Muerta,
- minerales del NOA,

la facturación podría evolucionar aproximadamente así:

Año	Facturación
2027	US$ 600 M
2030	US$ 710 M
2035	US$ 930 M
2040	US$ 1.180 M
2045	US$ 1.450 M
2051	US$ 1.700 M

En ese escenario:

- Facturación acumulada: **US$ 27.000–30.000 millones**.
- Utilidad acumulada: **US$ 6.000–7.000 millones**.
- TIR: **14–15 %**.

Por lo cual con la prórroga a 30 años hasta el 2056 de la concesión prevista en el pliego, arrojaría una facturación acumulada entre **US$ 27.000** y **US$ 30.000 millones**, y la Utilidad neta para la concesionaria llegaría a los **US$ 7.000 millones**; cifra que expone el volumen de los intereses económicos, políticos y geopolíticos que hay detrás de este negociado a gran escala. A lo que habría que sumar la posibilidad prevista en el pliego de la licitación, de llevar el calado a 42 o 44 pies, negociándose para ello nuevas tarifas. Gestiones en la que con auxilio de los **Romero**, ha demostrado ser muy hábil **Jan de Nul**, dejando en el camino «gratificaciones» para los altos funcionarios intervinientes.

De los inicios a la batalla de los belgas

“Hidrovía” era, en realidad, el nombre comercial de la sociedad anónima, conformada por la belga **Jan De Nul** y la argentina **EMEPA**, que se quedó con la concesión de la vía navegable, conformado principalmente por el dragado,

balizamiento, y cobro de peajes a los buques a partir de 1995, en pleno apogeo de las privatizaciones menemistas.

En 2021, tras vencerse la concesión, y bajo el gobierno de Alberto Fernández, se llamó a Licitación Pública de Etapa Múltiple N° 13/2021, que al año siguiente se dejó sin efecto porque solo ingresó una sola propuesta para una segunda instancia de evaluación. La Procuraduría de Investigaciones Administrativas (PIA) había emitido un primer dictamen, señalando diversas irregularidades detectadas durante el desarrollo del procedimiento licitatorio.

Tras el advenimiento del presidente **Milei**, pocos meses después a principios de marzo 2024, como una simbólica profundización de la "relaciones carnales" con EEUU llevadas a grado extremo, y rechazo a la gesta de la Vuelta de Obligado, la Administración General de Puertos (AGP) de Argentina y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE) firmaron un memorándum de entendimiento (MoU) y su acta de inicio en **marzo de 2024** para cooperar en la gestión de la Hidrovía Paraná Paraguay.

Participaron de la firma el entonces interventor de la AGP, Gastón Benvenuto; el embajador de Estados Unidos en Argentina, Marc Stanley; y el representante de USACE, Adriel McConnell. Medida que fue cuestionada tibiamente por la oposición, al señalar que se permitía el acceso de personal militar extranjero a una vía estratégica sin la aprobación previa del Congreso, prescindiendo de la grave vulneración a la soberanía que ello representaba, en el marco del conflicto sinoestadounidense.

Firman el memorándum el embajador de EEUU Marc Stanley; Gastón Benvenuto de la AGP, y el representante de USACE, Adriel McConnell 8 de marzo 2024

Invadidos por EEUU, Inglaterra, y la OTAN, los vencedores en las guerras de Malvinas 1832 – 1982
HIDROVIA: las provincias del litoral del Paraná deben administrar su jurisdicción fluvial

Luego en noviembre de 2024, ya durante la gestión de Javier Milei, se lanzó la Licitación Pública Nacional e Internacional Nº 1/2025 para concesionar nuevamente la navegación por el Paraná y el Rio d la Plata; y se estableció el 29 de enero de 2025 como fecha límite para presentar ofertas, en pleno periodo vacacional.

Pero en diciembre de 2024 se dictó otra disposición, para prorrogar la fecha al 12 de febrero de 2025. Nuevamente, la licitación fue anulada debido a que tampoco se garantizó mayor participación, sumado a las sospechas de que había intereses de parte del Gobierno para que ganara otra vez **Jan De Nul**.

Previamente la PIA emitió un segundo dictamen donde nuevamente detectó irregularidades, entre ellas, la ausencia de los pasos concretos para la evaluación de impacto ambiental.

Foto de la compañía en el río Paraná, Gentileza: Jan De Nul.

Frente a los cuestionamientos, se realizó una **Audiencia Pública Ciudadana** en noviembre de 2025, para debatir el estudio de impacto ambiental elaborado por la Agencia Nacional de Puertos, donde hubo un total de 260 inscriptos que expusieron sus observaciones. Luego de una maratónica sesión de dos días, llena de alocuciones de cinco minutos cada una,

se concretaron los trámites administrativos y se lanzó nuevamente la licitación en la que volvió a ganar **Jan De Nul**. Aunque también con un tercer dictamen del PIA realizando cuestionamientos a dicho proceso.

El 27 de febrero de 2026, la Agencia Nacional de Puertos abrió los primeros sobres de los distintos oferentes; siendo preseleccionados **Jan De Nul** y **Servimagnus SA**; que competían con la compañía belga **DEME** y **DTA Engenharia Ltda**. **DEME** fue dejada en segundo lugar en la evaluación técnica por parte de la Comisión Evaluadora; e interpuso un recurso de reconsideración que fue rechazado. Y por su parte **Jan De Nul** y **Servimagnus SA** impugnaron a DEME diciendo que carecía de la capacidad suficiente para llevara delante el emprendimiento.

Seguidamente en la oferta económica, ambas compañías belgas ofertaron el mismo precio inicial, USD 3,80 por tonelada de registro neto (TRN), casi cuatro veces más de los USD 0,97 por tonelada cotizada en 1995, manifestación de la nula competencia que existía entre ellas. Interín la variación de precios de EEUU, arrojara un valor de USD 2,12 la tonelada, representando esto un aumento neto del 80 %. Que no termina allí, ya que subirá a USD 4,65 (TRN) cuando el dragado llegue a 36 pies; y a USD 5,78 cunado llegue a 40 pies de profundidad.

De esa manera la concesión le fue otorgada a **Jan de Nul Servimagnus.** Por su parte **DEME** impugnó el Dictamen de Preadjudicación, y la Agencia Nacional de Puertos le contestó que se trató de *"meras manifestaciones en disconformidad no solo con la evaluación sino con el contenido de los pliegos, no siendo ésta la oportunidad para efectuarlo, máxime teniendo en consideración las oportunidades e instancias que ha tenido el oferente para proponer mejoras a las normas que rigen al presente procedimiento de selección*".

En un último intento, **DEME** elevó un Recurso de Alzada contra las dos resoluciones que había intentado impugnar. Allí

intervino la **Procuración del Tesoro de la Nación**, la cual se expidió mediante Dictamen Jurídico (Nº IF-2026-60159344-APN-PTN); y el dictamen sostuvo que la empresa no realizó impugnaciones al Pliego, ni pidió aclaraciones en los términos previstos de su articulado, lo que interpreta que *"el recurrente ha consentido [en] sus cláusulas"*.

En un repaso que hizo la periodista Paula Urien sobre el caso, **DEME** acusó a su competidora de haber *«cobrado de más a los usuarios de Hidrovía en más del 30%»*, en pleno ejercicio que inició en los '90, y que propone bajar un 17,4% el peaje de la Vía Navegable Troncal. **Jan De Nul** respondió con un comunicado donde afirma que ese supuesto ahorro tarifario es falso porque no computó el IVA; que el plan de inversiones de **DEME** solo especificó unos US$ 280 millones en los primeros cinco años y ninguna en los veinte años restantes, y que las tarifas proyectadas superan los máximos permitidos.

Von la adjudicación concretada, el Estado nacional había celebrado que la oferta de Jan De Nul permitía un ahorro del 13% en los costos logísticos. Y que *"servirá como punto de inicio para una nueva y moderna Vía Navegable, con obras de profundización y la incorporación de tecnología para la seguridad de la navegación y el combate al narcotráfico"*.

Sin embargo, **DEME** había advertido que *"el precio base establecido por el Gobierno ya generaba un sobre costo logístico para el flete del 17%. Y que ese valor era, incluso, superior a la licitación dada de baja por el mismo Ejecutivo hasta hace tan solo un año"*, según un artículo de Ámbito Financiero. De hecho, esa rebaja le permitió a la compañía ganadora acumular los puntos de diferencia en la evaluación económica, y así imponerse sobre la principal competidora. Incluso eso fue advertido por el propio dictamen de la Procuraduría, firmada antes que se supiera al ganador, y que en las próximas páginas de este informe se brindarán detalles.

Paralelamente, y dejando a un lado la cuestión técnica, **DEME**

operó con los lobistas del Congreso de EE.UU. para dar aviso que Jan De Nul estaría bajo una ***"influencia maligna china"***, como lo consignó un [cable de la agencia Reuters.]

Reuters

World Business Markets Sustainability Legal Commentary More

Deme Group files new proposal to dredge Parana River

By Leila Miller

June 12, 2026 2:06 PM GMT-3 · Updated June 12, 2026

Aa

Summary Companies

- Deme Group's proposal offers lower tariffs via 'private initiative' legal mechanism
- Jan De Nul and Servimagnus deny alleged Chinese capital ties as 'false and malicious'
- Jan De Nul has managed Parana River waterway for decades

Jan De Nul calificó esa información de *"falsa y maliciosa"*; e incluso versiones periodísticas informaron a fines de mayo, que *"empresarios de la Hidrovía"* se reunieron con **Peter Lamelas,** nuevo embajador de EE.UU. en Argentina, para echar por tierra esa acusación. Esta novedad, también llama poderosamente la atención, por el hecho de que los dragadores belgas le habrían dado explicaciones a una embajada extranjera sobre una licitación de jurisdicción argentina.

Los socios locales

Más allá de estas especulaciones geopolíticas, la riña de gallos entre **Jan De Nul** y **DEME** pareciera ocultar en realidad a los **dueños de las lapiceras**, tironeando las monedas que caerían en este botín de guerra de miles de millones de dólares, confiado en manos de piratas fluviales.

Algunas versiones señalan que detrás de las impugnaciones de **DEME**, estaba **Guillermo Dietrich**, ex secretario de Transportes durante el malogrado gobierno de **Cambiemos**. Durante su presidencia, **Mauricio Macri** y **Dietrich** no pudieron explotar el negociado de la **Hidrovía**.

La adjudicación de la **Hidrovía** del río Paraná y del Plata a **Jan De Nul,** fue un triunfo para **Santiago Caputo**, hombre fuerte de la inteligencia estatal y paraestatal, y sobrino del actual ministro de Economía de la Nación, **Luis "Toto" Caputo**; quién le abrió el negocio naval al ahora detenido **Fernando Cerimedo**.

Como si se tratara de un caso de manual, **Servimagnus SA**, la socia argentina de la belga **Jan De Nul**, contratará servicios a empresas ligadas a los hermanos **Patricio** y **Juan Neuss**, quiénes mantienen una larga amistad con **"el Mago del Kremlin"**, desde que los tres eran niños.

Portada de Noticias, mayo de 2026. Un mes antes de adjudicada la licitación de la hidrovía a Jan De Nul.

Entre quienes sostienen esta teoría está el periodista Alejandro Bercovich, quien en su programa de C5N aseveró que los hermanos **Juan** y **Patricio Neuss** son amigos del asesor presidencial desde que tenían cinco años, cuando vivían en el **country Martindale de Pilar**. Los **Neuss** habían armado la empresa **Edison Energía** hace solo un año y con eso ganaron la licitación de **Transener** junto a la firma **Genneia**.

Bercovich también subraya que **Neuss Capital** ha financiado a la **Fundación Faro**, comandada por el escriba ultraderechista **Agustín Laje** y **Francisco Caputo**, hermano de **Santiago**. Los **Neuss**, además, son los dueños del **Yacht Club** donde se hacen las cenas anuales con empresarios para reunir fondos para **La Libertad Avanza.**

Agustín Laje el ideólogo de Milei, se formó en EEUU con docentes criminales de lesa humanidad

Desde su poder oculto en **Casa Rosada**, el operador de inteligencia planifica el **ascenso fulminante** de nuevas figuras de la burguesía en Argentina, para quedarse con parte del botín, como ocurrió con el primer menemismo de **Carlos Menem** y el segundo menemismo con **Mauricio Macri**.

Macri vs. Santi Caputo, las sombras en la pelea entre belgas

El choque de las multinacionales belgas **DEME** y **Jan De Nul**, derivó en un embate subfluvial entre **Macri** y **Caputo Jr**; que terminó con un nuevo dictamen de advertencia por parte de la **Procuraduría de Investigaciones Administrativas** sobre presuntas irregularidades en los trámites, de los cuales no hubo ninguna repercusión judicial. Salvo un fallo del juez federal **Daniel Rafecas,** que rechazó un pedido de suspensión de la licitación, a partir de una denuncia por un supuesto fraude, presentada por la diputada **Marcela Pagano.**

Por su parte otro magistrado federal, **Sebastián Casanello,** recibió una medida cautelar impulsada por distintas organizaciones sociales, preocupadas por las implicancias ambientales que esas obras podrían generar en el ecosistema. Basada a los contenidos recolectados por la PIA, la que a su vez sacó provecho de las exposiciones que hubo en la audiencia pública de fines de 2025.

Los viejos cuestionamientos administrativos de siempre a una licitación direccionada

En el escrito del Fiscal Nacional de Investigaciones Administrativas, Sergio Leonardo Rodríguez, se concluyó que *"surgen elementos suficientes para advertir serias y evidentes irregularidades en la redacción de los pliegos. Lo cual, en lógica consecuencia, conducirá inevitablemente a un procedimiento y posible adjudicación pasibles de reproches administrativos y/o penales".*

Entonces, las conclusiones siguen siendo las mismas: surgen elementos suficientes para advertir serias y evidentes irregularidades en la redacción de los

pliegos. Lo cual, en lógica consecuencia, conducirá inevitablemente a un procedimiento y posible adjudicación pasibles de reproches administrativos y/o penales.

Procuraduría de Investigaciones Administrativas, mayo de 2026.-

En sus distintos dictámenes, la Procuraduría detectó irregularidades en los trámites licitatorios. Empezando por el hecho de que *"más de una falencia se encuentra repetida en la redacción del nuevo* ***Pliego de Bases y Condiciones Particulares"*****.** Sintéticamente, la PIA retoma varias de las críticas que había hecho en el segundo dictamen, y los vuelve a resaltar en la tercera y última:

– La posible cesión del contrato: el contrato dice que se "*podrá cederse a un tercero*", lo cual *"atenta contra el principio de igualdad en relación con los oferentes que no resulten adjudicatarios ni contratistas".* Es más, sostiene que hasta podría llegar al "*absurdo*", donde el ganador podría ser que *"no cumpliría con la totalidad de los requisitos"*.

– La manera que está redactada la cláusula anticorrupción: los pliegos dicen que toda oferta será rechazada si se detecta un caso de cohecho o entrega de dádivas. Pero además, si "*el contrato hubiera tenido principio de ejecución, podrán reconocerse al Concesionario las prestaciones sobre la base de*

los principios del enriquecimiento sin causa". Para el fiscal, le genera las siguientes dudas retóricas: *"¿responde a un principio de justicia -y transparencia- indemnizar al sujeto activo -directo o indirecto del hecho corrupto, siendo que su propio accionar irregular es quien origina la anulación del vínculo contractual?".*

– <u>Los límites para impugnar</u>: el contrato restringe a todo participante que quiera impugnar el procedimiento, cuando no haya podido participar en etapas posteriores. Para la procuraduría "*constituye una ilegítima restricción al derecho de todo oferente de que el procedimiento se lleve adelante en un contexto de razonabilidad e igualdad, más aún cuando haya sido excluido ilegítimamente*". Además, se señala que todo aquel que quiera hacerlo, deberá otorgar un importe de garantía de **US$ 10 millones**.

– <u>La falta de fundamentación para limitar la participación</u>: los contratos establecen que no pueden participar **empresas que sean controladas por Estados soberanos**, lo que llevaría a la exclusión de firmas. También excluye a las UTE (Unión Transitoria de Empresas), sin clarificar el por qué. De hecho, la ganadora **Jan De Nul – Servimagnus** se abstuvo de registrarse bajo la sigla UTE.

– <u>La fórmula de evaluación de las ofertas</u>: la **PIA** cuestionó el sistema de puntaje en etapas múltiples. Los pliegos explican que una vez obtenido los puntajes para la evaluación económica, se le sumarán un puntaje para la evaluación técnica. De allí, se consigue el Puntaje Global de la Oferta (PGO), que tiene un máximo de 200 puntos, que se determina mediante la suma de la Oferta Técnica Máxima (puntaje máximo de 80 puntos) y de la Oferta Económica Máxima (puntaje máximo de 120 puntos).

Gana el que recibe el PGO más alto o más cercano a 200. Para el fiscal, *"lleva a la pregunta de por qué no haber realizado directamente una licitación de etapa única. Si la -lógica-*

respuesta es la necesidad de evaluar lo técnico sin ningún parámetro económico que pueda servir de influencia, lo mismo sucede en la etapa siguiente: se necesita evaluar lo económico sin que lo técnico -ya analizado y juzgado- pueda influenciar".

Para la Procuraduría, existe una posible "*discrecionalidad técnica [que] se agrava con la* ***extrema sensibilidad de la fórmula de evaluación económica****. El sistema de 'bandas' de tarifas (mínimas y máximas) y la estructura matemática adoptada generan una penalización desproporcionada ante variaciones mínimas de precio*". Para eso, expuso la siguiente simulación referida a la Etapa 2, donde advierte que una tarifa de "*apenas un 1,73% por encima del mínimo referencial implica una pérdida de 39,9 puntos. Esto se traduce en una merma del 33,25% del puntaje económico, lo que representa casi un 20% del PGO total*".

Tarifa	Etapa 2
5,78	91,2
5,80	82,308
5,82	73,872
5,84	65,892
5,86	58,368
5,88	51,3
5,90	44,688
5,92	38,532
5,94	32,832
5,96	27,588
5,98	22,8
6,00	18,468
6,02	14,592
6,04	11,172
6,06	8,208
6,08	5,7
6,10	3,648
6,12	2,052
6,14	0,912
6,16	0,228
6,18	0

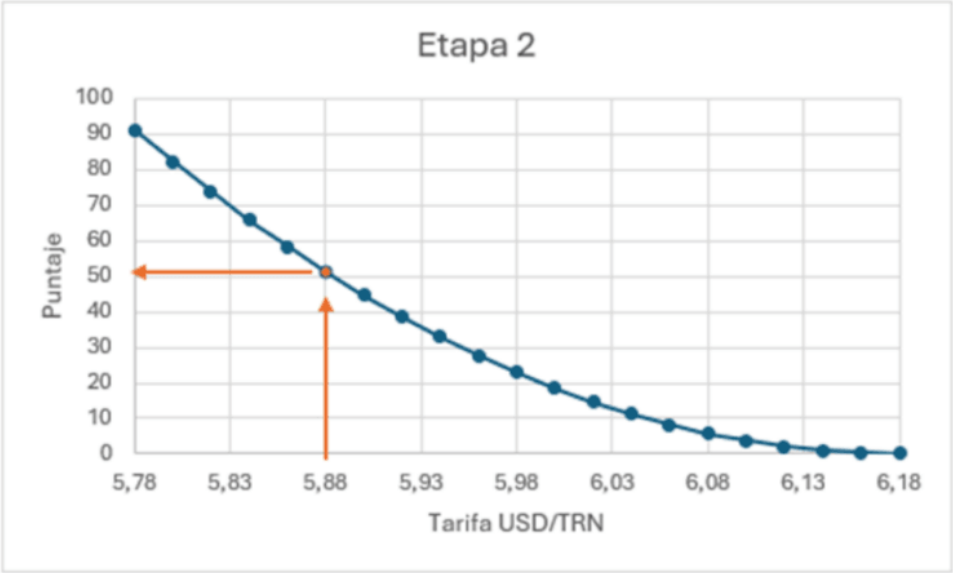


Tabla y gráfico elaborado para el dictamen del PIA (pág. 84 y 85).

"Este diseño paramétrico convierte a la competencia por precio en un ejercicio meramente formal o ficticio. Ello así, porque alejarse mínimamente de la tarifa mínima condena al oferente a

una pérdida de puntaje irrecuperable en la ponderación global", advierte la PIA.

Además: *"El desarrollo realizado permite observar con claridad una especie de error a dos tiempos. Primero, al quedar virtualmente fijada la tarifa por la severidad de la fórmula económica, el eje de la compulsa se traslada casi con certeza al plano técnico, lo cual se agrava por la existencia de atributos subjetivos y criterios no reglamentados. Segundo, se propone un PGO que, al analizar por segunda vez el puntaje técnico de las ofertas, desnaturaliza el procedimiento de etapa múltiple y su exclusiva razón de ser*".

Algo de eso ocurrió en los análisis de las ofertas: en la apertura de Sobres N° 2, por ejemplo, **Jan De Nul** obtuvo un puntaje técnico de 66,20 puntos, mientras que **DEME** alcanzó los 42,14 puntos. Para cuando se conocieron las respectivas propuestas de índole económica, ambos tuvieron resultados parecidos, por lo que ambos obtuvieron la máxima de 120 puntos. Por ende, el PGO fue de 186,2 puntos para Jan De Nul y 162,14 puntos para **DEME**. Por eso **DEME** intentó en su momento pretender en el Sobre N° 3 otorgar un servicio tarifario mucho más económico, pero no prosperó. De ahí sus cuestionamientos a que en los análisis técnicos hubo una supuesta preferencia a su competidora.

Las cuestiones ambientales

Por otra parte, el dictamen de la PIA ha sido muy crítico sobre las cuestiones referidas a los impactos ambientales que tendrían las obras que ejecutaría **Jan De Nul**, y que fueron vertidas en las audiencias públicas, realizadas en noviembre del año pasado.

Para quién le interese tener un paneo de lo que ha sido aquella jornada realizada durante dos días enteros, aquí pueden ver la síntesis de algunas de las exposiciones, cuyo orden de aparición son: **María Lubertino Beltrán** (Red de

Defensores del Ambiente), **Enzo Culasso Orué** (Asociación Argentina de Abogados Ambientalistas), **Gabriel Fucks** (presidente de Asuntos Económicos del Parlasur), **José María Lojo** (presidente de Puerto "La Plata"), **Ernesto Núnez** (productor ganadero del Delta), **María Isa Castagnino Xavier** (intendenta de la localidad de Victoria), **Luis Zubizarreta** (director de Dreyfus), **Lea Ross** (periodista y autor de este informe) **y Arturo Sedano** (ingeniero e integrante de la Red de Protección del Paraná).

Según un punteo que realizó el propio procurador, los convocados expusieron las siguientes críticas:

- La **duda sobre la legalidad o legitimidad** del modo que se llevó a cabo la Audiencia.
- El **cuestionamiento de que los ríos** y el resto de los ecosistemas deben **seguir siendo alterados** para la comodidad de las embarcaciones.
- El rechazo a seguir dragando el río.
- La **falta de cumplimiento** del Acuerdo de Escazú (Ley N° 27.566), que exige mayor participación ciudadana y acceso a la información.
- La **ausencia** de Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) y/o Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) y/o Evaluación Ambiental Estratégica (EAE).
- La **ausencia** de Autoridad Ambiental Nacional Competente.
- Los cuestionamientos sobre cómo los informes describen los sedimentos dragados.
- La falta de señalamiento sobre la **incidencia del cambio climático**.
- La **falta de difusión** que tuvo la convocatoria.
- Los testimonios de habitantes de la localidad entrerriana de Victoria sobre los **problemas que tienen con el agua**.
- La preocupación por la **afectación a la pesca**.
- Los **impactos del oleaje** generado por las embarcaciones.
- La **falta de participación de las provincias** y

comunidades.

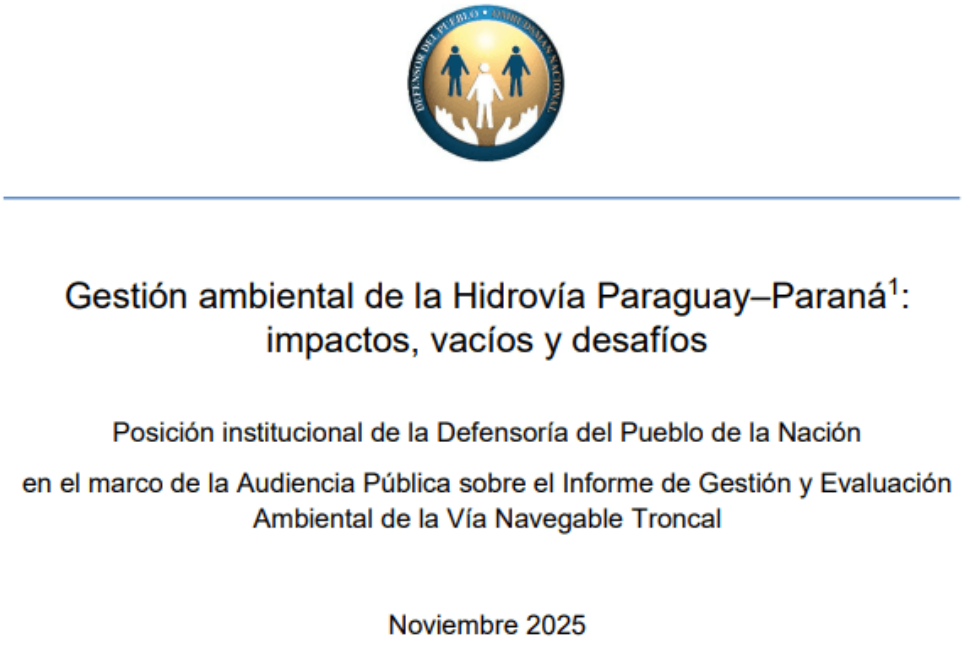
- Los cuestionamientos referidos a la **falta de protección de los humedales**.
- Las **advertencias sobre la bajada del nivel de agua** del Río Paraná.
- La necesidad de contar con **estudios sedimentológicos.**
- La **pérdida de la toma de decisiones soberanas** para el país, al ser un sector de comercio exterior acaparado por empresas extranjeras.
- La **falta de señalización y sensores** multiparamétricos.

Foto de archivo del 2021 de Juan Alfieri, publicado en Periódico Pausa, que muestra la baja de caudal del Río Paraná.

Para la PIA: *“Surge de las actuaciones que la publicidad de la convocatoria se efectuó con un plazo, contado a partir del día siguiente a la publicación del último aviso, que apenas excede en 5 días el mínimo legal previsto por el Decreto 1172/200339 (20 días corridos), lo cual contrasta con la complejidad y el volumen de la documentación técnica que debía ser evaluada por los interesados”.*

Así cada expositor debió leer un informe de alrededor de 1.900 páginas, para en ese breve lapso *"analizar semejante volumen de datos (300 páginas diarias con contenido técnico) es materialmente imposible"*.

Por otra parte, en referencia al **estudio de impacto ambiental**, fue cuestionado por tener una ausencia respecto *"la situación particular de ciertas obras de dragado en diferentes sitios de la cuenca"*. Asimismo, los expositores *"expresaron que los documentos puestos a disposición en la audiencia pública no representan un Estudio de Impacto Ambiental actualizado. Recalcaron que desde hace un siglo la cuenca hídrica se explota sin estos procedimientos"*.



Gestión ambiental de la Hidrovía Paraguay–Paraná[1]:
impactos, vacíos y desafíos

Posición institucional de la Defensoría del Pueblo de la Nación

en el marco de la Audiencia Pública sobre el Informe de Gestión y Evaluación Ambiental de la Vía Navegable Troncal

Noviembre 2025

Además, el fiscal valoró los aportes de la Defensoría del Pueblo de la Nación, que había brindado un informe crítico, donde revela *"deficiencias estructurales significativas en la información y en el enfoque adoptado"*. Entre los principales

hallazgos destaca:

- ***Enfoque fragmentado:*** *Los estudios […] analizan solo los impactos diferenciales de las obras proyectadas, sin considerar los efectos acumulativos y sinérgicos de casi tres décadas de intervención. Este enfoque parcial naturaliza la degradación existente y desatiende los impactos históricos sobre los ecosistemas y las comunidades ribereñas.*
- ***Ausencia de una evaluación ambiental estratégica:*** *El proyecto se analiza de forma aislada, sin integrar las interacciones con otras actividades e infraestructuras en la cuenca (portuarias, industriales, viales, pesqueras), lo que impide dimensionar los impactos combinados sobre el sistema fluvial Paraná– Paraguay–del Plata.*
- ***Falta de modelación hidrosedimentológica:*** *No se incluyen modelos calibrados de flujo ni simulaciones de transporte de sedimentos, indispensables para comprender los efectos del dragado sobre la dinámica del río, la erosión, los pulsos de inundación y la estabilidad de los humedales.*
- ***Déficit de información empírica reciente:*** *La ausencia de monitoreos biológicos actualizados impide evaluar tendencias en peces, comunidades bentónicas y vegetación acuática, limitando la valoración de los impactos acumulativos y la identificación de riesgos para la biodiversidad.*
- ***Metodología poco transparente:*** *Las matrices de impacto empleadas carecen de fundamentos verificables y presentan un sesgo sistemático que subvalora los impactos negativos y sobreestima los positivos.*
- ***Escasa consideración de los aspectos sociales:*** *Los efectos sobre la calidad de vida y los medios de subsistencia de las comunidades ribereñas se abordan superficialmente, sin medidas efectivas de mitigación o compensación.*

- ***Inexistencia de análisis de cambio climático:*** *No se contemplan escenarios de variabilidad hidrológica ni proyecciones de crecidas o bajantes extremas, pese a su incidencia demostrada en la operatividad y en la salud ecológica del sistema.*

Por último, también resalta un informe titulado "Potenciales impactos ambientales de la Hidrovía Paraná-Paraguay en el tramo medio del Río Paraná", elaborado por el Dr. Luis Espinola, y subraya:

"Se afirma que las obras de dragado y el oleaje generado por las embarcaciones producen erosión de márgenes, desaparición de bancos de arena y desplazamiento de sedimentos, modificando la morfología fluvial. El río Paraná funciona como un sistema de transporte y depósito de sedimentos finos que sostiene la productividad de los humedales. La extracción sistemática para mantener el canal genera desequilibrios sedimentarios y puede afectar la integridad del delta. Asimismo, se advierte que la resuspensión de sedimentos contaminados libera metales y pesticidas acumulados, deteriorando la calidad del agua y de los fondos bentónicos".

Figura 2. Olas generadas sobre la HPP por el paso de una embarcación de gran porte (en frente a la ciudad de Paraná). Crédito: César Machado.

Fragmento del informe del Dr. Espinola.

No obstante, poco más de 30 años después del negociado de la

Hidrovía realizado por el entonces presidente **Carlos Menem** y otros que le sucedieron; un discípulo suyo, **Javier Milei** secundado por los **Caputo boys** junto con el hoy caído en desgracia **Cerimedo**, avanza con otro negociado, expoliando la región rioplatense-mesopotámica de Argentina y atacando el ambiente.-