

Montevideo, 16 de febrero de 2026.-

Presidenta de la Cámara de Senadores

Ing. Carolina Cosse

De mi mayor consideración

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 144 y siguientes del Reglamento del Senado, me presento ante usted a fin de solicitar la designación de una Comisión Preinvestigadora, en mérito a los siguientes hechos:

- 1- En diciembre de 2023, el Ministerio de Defensa de la República Oriental del Uruguay, firmó un contrato de 82.270.000 millones de euros con la empresa Francisco Cardama SA para la construcción de dos patrullas oceánicas (OPV) enfrentando dificultades desde el inicio para conseguir las garantías requeridas por el Ministerio de Defensa. Informes posteriores, incluidos los de Bureau Veritas en enero de 2026, señalaron incumplimientos graves en la ejecución de la obra por parte de la empresa constructora.
- 2- El 22 de octubre de 2025, el Presidente de la República, Yamandú Orsi, realizó una conferencia de prensa en la Torre Ejecutiva, acompañado por el secretario y el prosecretario de la Presidencia, Alejandro Sánchez y Jorge Díaz, respectivamente, donde se le informó al país que el Poder Ejecutivo iniciaría acciones para la rescisión del contrato entre el Astillero español Cardama y el Ministerio de Defensa Nacional de Uruguay a raíz de irregularidades e incumplimientos contractuales por parte del astillero en la construcción de dos OPV (patrulleras oceánicas) para la armada uruguaya; “Nos encontramos con la sorpresa de que esa garantía no existía o, peor aún, que lo que teníamos era un documento falso” indicó el Presidente.
- 3- El día 13 de febrero de 2026, el Presidente de la República le comunicó al país que la decisión del Poder Ejecutivo es la de rescindir el contrato con la empresa Cardama. Para ello, se instruyeron cuatro acciones: rescindir el contrato de suministro por incumplimientos contractuales graves e iniciar acciones por daños y perjuicios; iniciar acciones para recuperar el patrimonio del Estado uruguayo; definir responsabilidades institucionales e individuales y tomar las medidas que

corresponda; y procurar la adquisición de las patrulleras oceánicas para la defensa de la soberanía nacional.

- 4- Una de las principales irregularidades que surgen está dada por la imposibilidad de poder ejecutar la garantía de fiel cumplimiento de más de €4 millones tras constatar que era apócrifa y que la empresa emisora fue formalmente liquidada en el Reino Unido.

El Ministerio de Defensa Nacional aceptó en octubre de 2024 una solución que se apartaba del plazo contractual (42 meses): una garantía con vigencia anual, condicionada a su renovación sucesiva, y con el derecho del Ministerio de Defensa a ejecutarla si el astillero no remitía la renovación treinta días antes del vencimiento. Precisamente por ello, y habida cuenta de que la garantía vencía el 22 de octubre de 2025, resultaba esencial que el astillero remitiera la renovación antes del 22 de setiembre de 2025. El astillero no procedió a su renovación en el plazo pactado, ni justificó su incumplimiento, lo que llevó a que el 20 de octubre de 2025 se dictara la resolución del Poder Ejecutivo D/111, autorizando la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento.

La garantía fue emitida por la empresa EuroCommerce LTD, una aparente "empresa fantasma" con dirección incorrecta y carente de respaldo bancario real. Ante la gravedad de los hechos, el 24 de octubre de 2025, el Gobierno de Uruguay denunció lo ocurrido ante la Fiscalía General de la Nación.

- 5- En una nota periodística publicada el 9 de diciembre de 2025 en La Diaria se informa: *“El documento de la ONSC –Oficina Nacional de Servicio Civil-, al que accedió la diaria, señaló que el propio exministro García fue quien llevó la propuesta del astillero Cardama al entonces comandante en jefe de la Armada, Jorge Wilson. Durante este proceso, según la investigación administrativa, se adoptaron “decisiones anticipadas o condicionadas” en lugar de una “completa evaluación técnica y económica del resto de los oferentes”. Cardama pudo presentar una “segunda oferta mejorada”, pero no hay “información transparente” sobre cómo accedió el astillero español a las observaciones internas que había realizado el Ministerio de Defensa Nacional (MDN) y en el caso de los otros oferentes “no se aplicó el mismo mecanismo de mejora”.*

- 6- Según la información de dominio público, el contrato establece que los buques serán construidos bajo el reglamento de la bandera, configura como elemento esencial del negocio que los buques sean construidos para enarbolar pabellón uruguayo. Tal obligación resulta también esencial en el marco del contrato ya que no sería razonable que se construyeran dos barcos en España destinados a embanderarse en Uruguay que no pudieran embanderarse porque no cumplen los reglamentos de bandera.

Hasta donde se tiene conocimiento, no existe información que establezca que el astillero Cardama haya solicitado permiso de construcción, tampoco que haya presentado algún documento con carácter previo al inicio de la construcción, ni que haya sido objeto de aprobación por parte de la autoridad de bandera.

- 7- El contrato establece un régimen específico de obligaciones de información y colaboración a cargo del astillero, que resulta esencial para que el comprador pueda ejercer sus facultades de supervisión y control sobre el proceso constructivo y verificar el cumplimiento de las especificaciones técnicas pactadas. Este régimen involucra deberes de comunicación, notificación y entrega de documentación técnica en distintas fases del proyecto. Sin embargo, el astillero ha incumplido de forma sistemática y reiterada estas obligaciones de información y colaboración, generando un contexto de opacidad, falta de transparencia y ausencia de flujo de información técnica que ha impedido al comprador ejercer sus facultades de supervisión de manera efectiva.
- 8- Con el objeto de verificar la situación de la obra y corroborar incumplimientos técnicos señalados por los representantes del Ministerio de Defensa Nacional en diversos informes, se solicitó un informe pericial a la sociedad de clasificación Bureau Veritas, una de las principales sociedades de clasificación del mundo de la International Association of Classification Societies ("IACS") fundada en 1828.

Las conclusiones del Informe Pericial constatan lo siguiente:

- (i) No consta evidencia de que el astillero haya presentado el proyecto técnico ni solicitado el permiso de construcción exigidos en Uruguay conforme al Decreto 302/983 y a la Circular DIRME 014/2016 para cumplir con su normativa y requisitos de bandera, omisión que comporta un incumplimiento contractual y pone en riesgo la obtención de los preceptivos certificados de bandera.
- (ii) Tras once meses de proyecto y construcción, el Comprador no dispone de proyecto de construcción definitivo, ni de planos

definitivos, ni de evidencias de obtención de aprobación ni permiso de construcción de conformidad con los requisitos de la bandera del Uruguay.

- (iii) Respecto al buque C-250, existe un retraso estimado de aproximadamente 5 meses en la construcción de bloques, con aproximadamente un 43% del acero construido y montado en grada cuando se esperaba tener construido más de 70% para cumplir los plazos.
- (iv) Respecto al buque C-251, el certificado emitido por Lloyd's el 19 de diciembre de 2025 no acredita la "Puesta de Quilla". Esta instalación provisional no constituye una "puesta de quilla" ni el cumplimiento del hito contractual previsto para junio de 2026.
- (v) El Astillero no ha resuelto el proceso de aprovisionamiento de materiales y equipos, no habiendo respondido sobre la situación actual del suministro de los motores principales por Finanzauto ni determinado la situación de los demás pedidos solicitados.

El Astillero no tiene capacidad para cumplir con los plazos de entrega según el contrato, imposibilidad que descansa en la aplicación de un método de análisis de ruta crítica al cronograma contractual corroborado por la evidencia documental y el examen de las condiciones contractuales.

- 9- De constatarse veracidad en todos o en algunos de los puntos antes mencionados, el país queda expuesto a pérdidas cuantiosas, materiales e institucionales, porque cuando en un contrato estratégico se produce un encadenamiento de incumplimientos esenciales, el debate ya no es técnico: pasa a ser institucional y de responsabilidad porque falla el sistema de protección del Estado.
- 10- Por lo tanto, surgen una serie de preguntas que deben ser aclaradas por una eventual Comisión Investigadora: ¿Por qué se dejó sin efecto el procedimiento competitivo y se optó por una compra directa con quien había quedado muy atrás en el mismo?; ¿Quién trajo a Cardama al Ministerio de Defensa una vez abandonado el procedimiento competitivo?; ¿Es cierto que se le dio a Cardama la posibilidad de mejorar su oferta y a los otros posibles oferentes no?; ¿Por qué no se contrató un asesor de seguros para el procedimiento de constitución de las garantías como sugirió el BCU?; ¿Por qué no se consultó más al BCU sobre las garantías que presentó Cardama?; ¿Por qué se aceptó la garantía de fiel

cumplimiento de EuroCommerce por un plazo de un año renovable, modificando las condiciones del contrato?, ¿por qué no se tuvo en cuenta la advertencia del estudio Delpiazzo de que no respondían por solvencia, reputación o autorización para expedir avales en su jurisdicción de EuroCommerce?, ¿Por qué se aprobó la Cuaderna Maestra el 26/2 de 2025 cuando la misma fue presentada el recién el 5/3? ¿Quién dio la orden? ¿Por qué se extendió el plazo de 45 días para la presentación de la garantía de fiel cumplimiento? ¿Cuáles fueron los actos administrativos? ¿Quién o quiénes dieron la orden? ¿Quién o quienes aceptaron la garantía falsa de fiel cumplimiento? ¿Por qué se aceptó los términos de referencia de la póliza de la garantía de reembolso? ¿Quién lo hizo y dio la orden? ¿Qué controles administrativos se realizaron para aceptar las garantías?

- 11- Por lo antes expuesto, y teniendo presente que el prestigio institucional de nuestro país se ha visto claramente afectado por la presunta comisión de un fraude contra el Estado, así como las irregularidades verificadas sobre el proceso de constitución y mantenimiento de las garantías, promuevo la creación de una Comisión Investigadora con el objetivo de aclarar todos los hechos y procedimientos relacionados al contrato suscrito entre la República Oriental del Uruguay y el Astillero Cardama.

Por lo dicho, a la Señora Presidenta de la Cámara de Senadores pido: que nombre, en el acto, la Comisión Preinvestigadora prevista por el artículo 144 del Reglamento del Senado, a sus efectos.

Mag. Sebastián Sabini

SENADOR