



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

CÁMARA DE DIPUTADOS	
MESA DE MOVIMIENTO	
01 MAR 2017	
Recibido.....	10.45.....Hs.
Exp. N°.....	32606.....C.D.

PROYECTO DE COMUNICACIÓN
PEDIDO DE INFORME

La Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Fe vería con agrado que el Poder Ejecutivo, a través del ENAPRO, respondiera sobre potenciales negociaciones que favorecerían a la empresa Vicentín. Los puntos a responder son los siguientes:

Si existe una negociación que implica la compra de seis hectáreas de parte del ENAPRO, en los terrenos que anteriormente correspondían al ex astillero Sab, hoy propiedad de los hermanos Chuit y Salvatierra.

Si esa operación se realizaría con fondos públicos del ENAPRO o procedentes del Presupuesto Provincial del año 2017.

Si el destino final de esa operación sería Terminal Puerto Rosario, administrado hoy por un representante de la firma Vicentín, Jorge Nardelli.

Si el ENAPRO cobró las multas aplicadas, en su momento, por obras no realizadas a Terminal Puerto Rosario, administrado por un representante de la cerealera.

Si esas multas no se cobraron, cuál fue el fundamento para no hacerlo.

Si se conoce el monto total de exenciones que gozó Terminal Puerto Rosario en concepto de ingresos brutos, especialmente desde el ingreso de Vicentín a la empresa.



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Si el viaje de Angel Elías, titular dell ENAPRO, a Madrid, en la comitiva presidencial de ingeniero Mauricio Macri, supone la adhesión al proyecto político en torno al rol del estado sobre las terminales portuarias que está impulsando la actual administración nacional.

Si de confirmarse cada uno de estos hechos, el ENAPRO no entra en contradicción con el pliego de bases y condiciones sintetizado en el contrato de concesión de Terminal Puerto Rosario.



CARLOS DEL FRAIDE
Diputado Provincial

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

En junio de 2010, el Ente Autárquico Puerto Rosario, dependiente del estado santafesino, autorizó la adquisición del 51 por ciento de la concesionaria Terminal Puerto Rrsparop por parte de Aosta, firma cordobesa concesionaria del puerto chaqueño de Barranqueras.

Aosta es una empresa familiar de Carlos V. Bello, que ahora está asociada al conocido grupo aceitero Vicentín, de la ciudad de Avellaneda en el Norte de Santa Fe, propiedad de la familia Vicentín.



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

El directorio del Enapro aprobó por unanimidad la adquisición por parte de la firma Aotsa del 51 por ciento del capital accionario de TPR.

Según los medios de comunicación de aquellos días, “tras cumplir los requisitos y el respaldo económico necesario para cumplir las condiciones establecidas en el pliego original de la concesión, Aotsa fue autorizada por el Enapro a concretar la compra de acciones de TPR. Vicentín capitalizó a esta firma y la dotó del sustento financiero que le permite estar acorde a lo solicitado por el Ente. La empresa fue capitalizada con una valorización de 50 millones de pesos. De esta forma, Aotsa podrá adquirir el 51 por ciento de las acciones de TPR”, apuntaba la información.

Ya en junio de 2015, una nota en el diario “La Capital”, de la ciudad de Rosario, expresaba que “el puerto de Rosario busca sellar definitivamente su identidad. Tras sucesivos y no pocos fallidos intentos de normalizar la terminal local y armar un esquema de negocios rentable, eficiente y a largo plazo, la nueva concesionaria diseñó un plan maestro que contempla convertirlo en una unidad especializada en manejo de contenedores, que no implica resignar su condición de multicarga ni multipropósito actual, sino resignificar la estrategia operativa manteniendo el mismo perfil a los ojos de los clientes”.

Decía que Terminal Puerto Rosario (TPR), concesionaria del puerto público local que está en manos de los grupos Vicentín (70%) y el chileno Ultramar (30%), y que tomaron la conducción del puerto a partir de 2009 y 2012 respectivamente.

“La estrategia operativa es la que tiene que marcar la especialización y no necesariamente las cargas que se manipulan, ya que la eficiencia está en la ejecución del trabajo”, resumió Diego Fernández Querejatzu, gerente general TPR, quien anticipó que este proceso tiene una primera etapa del corto plazo que parte de la incorporación de equipamiento y tecnología para el cual la compañía ya invirtió unos 30 millones de dólares; un segundo paso de mediano plazo concentrado en la modernización de la infraestructura; y un tercero pensando en el largo plazo que se resume en un plan maestro ambicioso que redefine la terminal en tres unidades operativas especializadas.



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Se decía que el puerto público concesionado —con el control estatal del Enapro— mueve un volumen total de 3,1 millones de toneladas, de las cuales 250 mil toneladas corresponden a contenedores (se movilizan 25 mil contenedores) y el resto corresponde a cargas generales y a granel. Entre estas últimas predominan los graneles líquidos, la harina de soja, y el azúcar que son de carácter estacional, mientras que el resto está concentrado esencialmente en mineral de hierro que viene desde el norte en barcazas y se trasborda en el puerto hacia los buques.

Desde TPR destacan como punto a favor las condiciones geográficas inmejorables del puerto, la conectividad fluvial a través de la hidrovía, la buena ubicación a nivel urbano que no genera externalidades negativas para la operatividad, y como último punto rescatan la búsqueda de consensos con los gremios que representan a los trabajadores, un aspecto sobre el cual están poniendo especial énfasis para desmitificar la figura de conflictividad que acompaña a la historia de la terminal. En ese aspecto, el ejecutivo de TPR destacó la firma de un “acuerdo de paz social” como denominó al compromiso de trabajo conjunto que sellaron con el Sindicato Unico Portuario Argentino (Supa). “Todos logramos entender que la estabilidad laboral se logra trabajando”, dijo Fernández Querejatzu y en esto incluyó no sólo el compromiso del sector laboral sino también el de la propia empresa. “Ambas partes debemos cumplir lo pactado”, indicó.

En los primeros días de 2017, la información presentada a este bloque advierte que el ENAPRO estaría llevando adelante negociaciones con los actuales propietarios del ex terreno que ocupara el astillero Sab, de una extensión de seis hectáreas, para comprarlas y cederlas a la firma dominante de Terminal Puerto Rosario, Vicentín.

Sería un beneficio privado a costa de dineros públicos.

Por otro lado es menester conocer en profundidad qué tipo de multas se aplicaron a la empresa Terminal Puerto Rosario, desde la irrupción de Vicentín, en concepto de obras no realizadas y si, efectivamente, se cobraron o se perdonaron.



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

También es preciso saber el monto de dinero que no paga Terminal Puerto Rosario - Vicentín en concepto de ingresos brutos.

En forma paralela, de acuerdo a las fotografías que se exhiben en la página oficial del Ente Administrador del Puerto Rosario, la participación de Angel Elías, titular del mismo, con la comitiva que acompañó al presidente Mauricio Macri en su reciente gira por España, supone una adhesión a la política que impulsa la actual administración de desguace del estado en todo lo relacionado a las terminales portuarias de todo el país, tal como se verifica en el desmantelamiento del SENASA.

Por estas razones les pido a mis pares el acompañamiento al presente Pedido de Informe.


CARLOS DEL FRAIDE
Diputado Provincial