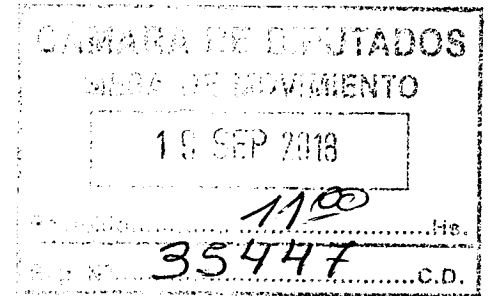




CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE



PROYECTO DE DECLARACION

La Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Fe declara su beneplácito por el detallado informe remitido por el Ente Administrador del puerto de Villa Constitución en relación al expediente 35.618 impulsado por este bloque y presentado el 8 de agosto de 2018.

El contacto personal, el aporte de material documental y la disposición de las autoridades del Ente merecen el reconocimiento de esta bancada al mismo tiempo que, por la importancia de los datos remitidos, socializamos esa información para tener un panorama más claro de lo que sucede en una de las terminales más importantes de la provincia.


CARLOS DEL FRAIDE
Diputado Provincial



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El pasado 8 de agosto de 2018, esta bancada produjo un pedido de informe que tomó forma en el expediente 35.168, donde preguntamos por distintos datos que hacen al desarrollo de la actividad portuaria en Villa Constitución.

La información requerida estaba basada en escritos presentados por el señor Julio César Soulos que acreditó sus dudas ante este diputado y, por lo tanto, fue convertido en el mencionado proyecto de comunicación.

Habiendo tomado conocimiento del mismo los integrantes del Ente Administrador del Puerto de Villa Constitución, de manera casi inmediata se pusieron en comunicación con nosotros y además de acercarse a dar sus puntos de vista y respuestas al pedido de informe, hicieron un escrito pormenorizado que, por la cantidad de datos que posee, decidimos socializar con las otras y los otros legisladores.

Este es su contenido:

El ente administrador del puerto de Villa Constitución
BREVE RESEÑA HISTORICA

Es una historia conocida que desde que se tenga noticia Buenos Aires monopolizó la salida y entrada de productos al país, y la concentración de los ferrocarriles que confluían allí para la exportación de granos y carnes por la vía marítima.

También son conocidas las dificultades geográficas naturales de Buenos Aires en materia portuaria, tales como la escasa profundidad, la arenosidad de su suelo, y el desabrigo de sus costas, lo que suponen costosas obras de defensa y dragado, que obligan al mantenimiento permanente de los puertos fluviales graníferos de la pampa húmeda.

Esas obras fueron afrontadas a principios de siglo XX con capital privado por medio de concesión de la explotación portuaria, por períodos compatibles con la amortiza-



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

ción de los emprendimientos plazo que en la Provincia de Santa Fe, se estimó como razonable en 40 años.

Recordemos que por entonces el art. 2340 del Código Civil Argentino, y luego el art. 8 de la ley de Navegación 20094, tipificaban a los puertos como bienes del dominio público del Estado, es por ello, que se otorgaba su explotación pero sin ceder su dominio.

Vencidos esos plazos, los puertos públicos volvieron al Estado, dictándose a partir de allí, sucesivamente normas que le confirieron cada vez mas injerencia en materia de administración y explotación portuaria, hasta que en 1.956 se crea como empresa estatal la A.G.P. (Administración General de Puertos), con lo que se establece definitivamente el monopolio estatal federal en materia de puertos y vías navegables.

Esta intervención del Estado central sobre las autonomías provinciales, que por entonces consideraba la nacionalización del comercio exterior como un recurso estratégico del Estado, fue generando lentamente - al principio- un excesivo reglamentarismo, burocratización del sistema, y superposición de funciones entre distintos organismos del mismo Estado, con la consiguiente lentitud de procedimientos, que constituyen todos, los tan difundidos por la prensa factores de la ineficiencia portuaria, que motivaron por fin la desregulación tan deseada por los sectores conservadores que a continuación analizaremos.

La referida desregulación portuaria, al igual que la marítima, halla su origen en las leyes 23.696 (1989) de reforma del Estado, y 23.697 (1989) de Emergencia económica.

Ambas fueron sancionadas inspiradas en la denominada economía social de mercado, y en el rol subsidiario del Estado en la actividad económica, con el objeto de abrir la economía y motorizar la libre competencia del sector privado.

Posteriormente estas normas fueron complementadas por la ley de convertibilidad, de consolidación, de desregulación económica y la ratificatoria del Tratado del Mercosur.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Ese marco jurídico, fue dando ejecución al proceso de desregulación, desmonopolización, descentralización y privatización, conformando lo que fue dado en llamar “un verdadero programa de gobierno”.

Por entonces, se sostenía que el derecho marítimo y el transporte marítimo y fluvial, se hallaban excesivamente regulados, provocando elevados costos al comercio exterior, y dificultando la libre competencia en la prestación de servicios, todo lo que, perjudicaba la apertura económica. :)

Los puntos salientes del proceso desregulatorio portuario se encuentran en el Decreto 817/92 y en la Ley de Puertos 24.093.

El Decreto 817/92, que ordenó la disolución de la A.G.P., que encuentra fundamento en la unidad sistemática entre el transporte y los puertos, rompe con el monopolio estatal en materia portuaria, pero deja deliberadamente abierta la puerta a la posibilidad de un oligopolio o monopolio privado, con lo que el Estado abandona su rol de empresario portuario, haciendo realidad las aspiraciones privatistas de desmonopolización, desestatización y desregulación que inspiraron la reforma del Estado.

La ley de Puertos, contiene otras notas típicas del mencionado programa de gobierno.

La privatización se encuentra presente en cuanto esta norma delega la administración de los puertos en entes públicos no estatales o sociedades de derecho privado, permitiendo que la explotación resulte transferible a sectores particulares mediante concesiones otorgadas por licitación pública.

Asimismo, se autoriza la construcción de instalaciones portuarias sobre terrenos fiscales reconociendo por primera vez a los puertos privados, incluyéndoselos como “puertos de los particulares”.

Este resulta un hecho relevante por su trascendencia, porque la habilitación de estos puertos, otorga la tan reclamada “seguridad jurídica”, y permanencia a las in-



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

versiones privadas, pasando a competir sin ninguna clase de frenos ni contrapesos con el ya abandonado y desfinanciado sistema portuario estatal.

Las notas de descentralización y federalización, se hallan en la delegación que efectúa el Estado nacional en favor de los entes administradores, y la descentralización del poder de la Nación en las provincias.

Así las cosas, en 1.995 el puerto de Villa Constitución, conjuntamente con los puertos de Santa Fe, Rosario y Reconquista, fue transferido al Superior Gobierno de la Provincia de Santa Fe en 1.992, y esta delegó luego su administración y explotación en esos entes públicos que antes mencionáramos.

Al Ente Administrador del Puerto de Villa Constitución, se le confirió en propiedad todos los bienes muebles y activos que la ex- A.G.P. tenía en la ciudad, y además, el uso y goce (el usufructo) de los bienes inmuebles, cuya nuda propiedad la Provincia retuvo para sí.

El estado del puerto transferido era ruinoso y sus trabajadores fueron transferidos en su totalidad a otros organismos del estado Provincial.

Los que nos incorporamos en 1995 lo hicimos en el marco de la ley laboral común y totalmente precarizados.

BREVE SUMARIO NORMATIVO

1. En virtud de la sanción de la Ley N° 24.093, en fecha 4 de diciembre de 1991, se celebró el convenio de transferencia de los puertos de la Nación en favor de la Provincia, el que fue al Tomo I, Folio 99, en fecha 14 de febrero de 1992.
2. Luego, por ley provincial 10.848, se aprueba dicho convenio, ley que fue promulgada por decreto N° 3280/92.
3. Mediante ley 11.229, reglamentada por decreto 1.647/95, se crean los Entes Administradores de los Puertos de Reconquista y Villa Constitución con carácter de personas jurídicas públicas.
4. Por fin, en fecha 5 de diciembre de 1.995, se celebró el Acta de Transferencia de la Administración y Explotación portuaria de la Provincia de Santa Fe a favor del ENTE ADMINISTRADOR PUERTO VILLA CONSTITUCIÓN (E.A.P.V.C.) una figura jurídica creada especialmente a ese afecto por la referida Ley Provincial N°11.229.



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

5. A los efectos de que los entes puedan dar cumplimiento de sus funciones y atribuciones, el Estado Provincial, en el art. 12 de la ley 11.229, y a los fines de dotar de patrimonio al ente, dispone en 3 incisos la cesión a título gratuito de:

- * El uso y goce de los inmuebles del puerto.
- * La propiedad de todos los bienes muebles, valores y créditos.
- * La titularidad de la totalidad de derechos y acciones provenientes de la ex Administración General de Puertos (A.G.P.) En liquidación

LA AUTORIDAD PORTUARIA:

EL ENTE ADMINISTRADOR PUERTO VILLA CONSTITUCIÓN es un ente público no estatal en donde participa el estado provincial y municipal y los sectores de la actividad privada interesados en el quehacer de la estación fluvial.

Este organismo colegiado esta integrado por un representante de la Provincia de Santa Fé, uno de la Municipalidad de Villa Constitución, uno de los trabajadores que prestan servicios en el ámbito portuario, uno del Centro Comercial, Industrial y de la Producción de Villa Constitución y un representante del Concesionario de las terminales portuarias o empresas prestadoras de servicios a las mercaderías y/o buques y por las empresas de transporte fluvial o marítimo y/o agencias que los representan.

Los actos emanados del ENTE no revisten el carácter de actos administrativos, por lo cual compete a la justicia ordinaria entender en todas las cuestiones que se susciten.

Son funciones y atribuciones del ENTE según la ley:

- a) Administrar el puerto en forma correcta y explotarlo por sí o a través de terceros, asegurando amplia participación y libre competencia del sector privado, evitando prácticas desleales o monopólicas.
- b) Controlar el cumplimiento de la ley, el estatuto y demás normas aplicables.
- c) Otorgar concesiones, autorizaciones, permisos y habilitaciones.
- d) Fijar el régimen tarifario, atendiendo a las características operativas del puerto.
- e) Las atribuciones y obligaciones que le competen como empleador del personal de su dependencia.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

- f) Promover la utilización del puerto y el transporte por agua en su zona de influencia.
- g) Participar en las resoluciones de las cuestiones de dragado, balizamiento y peaje que afecten su competencia.
- h) Notificar a la Provincia en el plazo de diez (10) días hábiles de tomado conocimiento del hecho, sobre aquellas situaciones que impliquen un avance o desmedro sobre el dominio de las áreas portuarias, ejerciendo simultáneamente todas las acciones necesarias y a su alcance para preservar la integridad del derecho dominial.
- i) Cumplir y hacer cumplir las normas de sanidad y protección del medio ambiente.

LOS RECURSOS DEL ENTE. El ARTÍCULO 10º de la ley 11229 establece clara y concluyentemente: Los recursos obtenidos de la explotación serán aplicados en su totalidad a la administración y explotación del puerto. El Estado Provincial no concurrirá en apoyo financiero de los Entes, salvo autorización, concedida por ley especial.

O sea: nuestro ente depende de su propio presupuesto, y no le cuesta un solo centavo a los contribuyentes de la provincia de Santa FE

EL PERSONAL DEL ENTE. El ARTICULO 14º de la ley 11229 establece: Los Entes designarán y removerán su personal, ejerciendo la facultad disciplinaria de conformidad con la legislación laboral común. Es decir, nuestros compañeros están regidos por la ley de contratos de trabajo.

Nuestra remuneración está publicada en internet. Todo el plantel del ente está encuadrado en el Convenio Colectivo de Trabajo Sectorial del personal del Sistema Nacional de Empleo Público (SINEP) y nuestras escalas salariales son negociadas en Buenos Aires por ATE y UPCN.

LA DECISIÓN ESTRATÉGICA - RADA DE VILLA CONSTITUCION

Como se dijo, desde su creación nuestro ente hizo propios los principios que inspiraron la desregulación portuaria.

Así, con el objeto de abrir la economía y motorizar la libre competencia del sector privado, evitando acarrear elevados costos al comercio exterior, y garantizar la libre competencia en la prestación de servicios, para no perjudicar la apertura eco-



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

nómica a pesar de estar perfectamente facultados para ello, y a pesar de haber recibido un puerto en ruinas, decidieron deliberadamente no cobrar determinadas tarifas :(

Ello fue así, manteniendo el puerto de Villa Constitución en ruinas, con la administración en estado de subsistencia y sin poder realizar la más mínima obra de mantenimiento hasta 2012.

Ubicada a la altura del los Km. 364/367 sobre la margen izquierda de nuestro canal de acceso existe la zona denominada "Rada y Zona de Maniobra", con una capacidad de fondeo para 5 buques de ultramar, sin límites de eslora.

En materia de su competencia sobre la rada, este ente consideró:

Que el Art. 29 de la ley 20094 establece. - Denomínase puerto al ámbito espacial que comprende, por el agua: los diques, dársenas, muelles, radas, fondeaderos, escolleras y canales de acceso y derivación; y por tierra: el conjunto de instalaciones, edificios, terrenos y vías de comunicación indispensables para la normal actividad y desarrollo de la navegación.

Que en concordancia con ello Art. 2º de la ley 24093 manda: — Denomínese puertos a los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Quedan comprendidas dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas.

Por su parte, el Agregado Nº 9 a la Ordenanza Marítima PNA Nº 1/974. PUERTO DE VILLA CONSTITUCION, establece en sus aspectos centrales:

1. Ambito de aplicación:

A los efectos de la aplicación de este reglamento, el puerto de Villa Constitución es el ámbito espacial que comprende: el tramo del río Paraná entre los kilómetros 360,5 y 366, el canal de acceso y los muelles ubicados en la margen derecha.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

3.1. Se establece como zona de fondeo para este Puerto, la delimitada por los kilómetros 361,5 al 363,5 del río Paraná, margen izquierda previo fondear se solicitará autorización a la Estación Costera Villa Constitución - Prefectura Naval Radio (L6H).

4. Zonas de maniobras:

4.1. Zona Sur: La comprendida entre los Kms. 360,5 al 361,5, del río Paraná, para los buques que zarpen de los muelles internos y deban fondear en espera en la zona de fondeo indicada en el punto 3.1.

4.2. Zona Central: La comprendida entre los Kms. 363,5 al 364,5 para los buques que zarpen del muelle mineralero de Acíndar y deban maniobrar para navegar aguas abajo.

4.3. Zona Norte: La comprendida entre los Kms. 364,5 al 366, del río Paraná, para los buques fondeados que deban virar para proseguir navegación aguas abajo.

(Texto Agregado 9 corresponde al V.R. Nº 18.)

Por otra parte, el cuerpo tarifario de los puertos de la AGP en su texto ordenado al 30-09-1980, al establecer normas y servicios por uso de puerto determina en su punto 1 el ámbito de prestación del servicio, determinando como tal el que comprende las aguas de los puertos, radas, riberas habilitadas o no, embarcaderos, flotantes y varaderos, como así también en muelles o atracaderos particulares o de organismos del Estado situados fuera del puerto, lugares éstos que serán considerados a los fines tarifarios como los del puerto estatal más próximo.

A mayor abundamiento en materia de competencia, cabe señalar, que en el año 1979, la AGP dictó la Resolución Nº 191/79, mediante la cual otorgaba un permiso de uso precario y oneroso sobre la unidad 3 de este puerto a la firma Servicios Portuarios SA, cuya cláusula 3º en su inc. "J" estipulaba textualmente: "Quedan a cargo de la permisionaria todos los trabajos de profundización o dragado de mantenimiento de la zona de atraque, giro de buques, rada, canal de acceso, etc.

Por otra parte, la ley de puertos en su Art. 20. Establece que El responsable de cada puerto, cualquiera sea su titular y clasificación de éste, tendrá a su cargo: el mantenimiento y mejora de las obras y servicios esenciales, tales como profundidades y señalización de los accesos y espejos de agua, instalaciones de amarre seguro, remolque y practicaaje.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Por ello convenio celebrado con la misma firma Servicios Portuarios SA en el año 2007, establece a cargo de la misma -y como consecuencia de una importante bonificación efectuada por el ente en las tarifas-, la obligación de profundización de todo el vaso portuario, canal de acceso, zona de maniobras, dársenas como así también el pié de muelles y sitios de atraques los que estarán exclusivamente a su cargo independientemente de la existencia o no de usuarios, locatarios, concesionarios o permisionarios en otras unidades de este puerto, a los que no podrá trasladar cargo alguno por este concepto.

Es decir, que en materia del cumplimiento de sus obligaciones legales en materia de profundización, esta autoridad portuaria ha realizado ya una importante inversión.

Por lo expuesto, conforme a la citada normativa tanto heterónoma como autónoma, es que jamás existieron dudas acerca de la competencia y facultades de esta autoridad portuaria sobre la rada de este puerto- dado que el ente con motivo de la transferencia Nación - Provincia, recibió idénticas facultades que las que detentaba la AGP-

Tarifas:

En cuanto a la facultad de este ente para fijar tarifas, se consideró:

La ley nacional de puertos Nº 24093, en su CAPITULO II - "De la administración y operatoria estatal", establece en su Art. 12 que las personas jurídicas que administren y exploten los puertos provinciales tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicios, debiendo invertir en el mismo el puerto el producto de su explotación, conforme lo establezca el estatuto respectivo.

En concordancia con ello, se dictó nuestra ley provincial Nº 11229, que ha establecido en forma exclusiva e indelegable la atribución de este ente para fijar el régimen tarifario, atendiendo a las características operativas de nuestro puerto plasmándola en el art. 7 inc "d" y 8 de la misma ley 11229,



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Así, el art. 6 del estatuto orgánico de los EAP de Reconquista y Villa Constitución, Establece: A través de sus Consejos Directivos, los Entes tendrán por objeto y funciones:

6-1) Administrar, reglamentar, dirigir, coordinar y cobrar, según corresponda, todos los servicios que se presten a la navegación, a los buques y a las cargas.

6-2) Dictar el régimen tarifario del puerto respectivo, fijando libremente los valores por los conceptos siguientes, estableciendo entre otros: a) Servicios por uso de puerto; b) etc

Que consecuentemente siendo atribución del Directorio del Eapvc establecer las normas necesarias para la administración y explotación del Puerto a su cargo se entendió que acuerdo a los análisis realizados se evidenciaba un substancial retraso en las tasas que se aplican a los buques en este puerto,

Que La reunión de Consejo Directivo Nº 579 de fecha 17 de diciembre de 2012, analizó la situación de los buques que atracan en nuestra rada y aprobó la aplicación de la tarifa por "USO DE PUERTO" a los buques que utilicen la rada del Puerto de Villa Constitución, operen o nó con las terminales de propiedad del Estado Provincial., conforme surge de la resolución inmediatamente cuestionada por el Centro de Navegación.

Tal decisión estratégica produjo un crecimiento exponencial del mismo permitiendo obras de reactivación que jamás se habían realizado, elevando en solo seis años el patrimonio neto del ente administrador en un casi 6.500%!

Hoy en día esta fuente de recursos pelagra frente a un nuevo embate de los representantes de los armadores extranjeros en colaboración con autoridades y reparticiones nacionales.

VERDADERA HISTORIA DE LA DENUNCIA DE SOULOS

El denunciante Sr. Soulos ha efectuado ya con anterioridad a estas tres peticiones más que fueron oportuna y tempestivamente respondidas. En ambas solicitaba idéntica información.

La primera, fundada en la ley 27.257, y la segunda apoyada en el decreto 692/09. Otra petición data de fecha 1º de junio 2016 y la última de mayo 2018.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Al haber sido respondidas todas en tiempo y forma queda muy claro que No existe mora ni negativa por parte del Ente Administrador.

2. Calidad de Sujeto Obligado del Ente Administrador:

Ya por entonces, al responder la reclamación del citado Soulos, nuestro ente sostuvo que los decretos provinciales N° 0692/09 y 1774/09 no resultan aplicable a efectos de fundar su petición, pues esa normativa corresponde al ámbito de los organismos, entidades, empresas, sociedades, y dependencias que funcione bajo la jurisdicción del Poder Ejecutivo Provincial.

El ARTÍCULO 2º de la norma invocada, reza textualmente - AMBITO DE APLICACIÓN: El presente es de aplicación en los siguientes ámbitos:

- a) La Administración Provincial, conformada por la administración centralizada y los organismos descentralizados, comprendiendo en estos últimos a las Instituciones de la Seguridad Social.
 - b) Las empresas y sociedades del Estado, las sociedades anónimas con participación estatal mayoritaria, las sociedades anónimas del Estado, las sociedades de economía mixta, empresas y entes residuales, entes Interestatales y todas aquellas otras organizaciones empresariales donde el Estado Provincial a través de su administración centralizada y/o descentralizada tenga participación mayoritaria en el capital o en la formación de las decisiones societarias.
 - c) Los fondos fiduciarios integrados total o mayoritariamente con bienes y/o fondos del Estado Provincial.
 - d) Las instituciones o fondos cuya administración, guarda o conservación esté a cargo de la Administración Provincial a través de sus jurisdicciones o entidades.
- Quedan excluidos del ámbito de aplicación del presente decreto los Poderes Legislativo y Judicial.”

El Ente administrador del puerto de Villa Constitución es una persona jurídica no estatal, con participación estatal, cuya dirección fue encomendada por la ley provincial 11229 en forma mayoritaria a los representantes de los sectores privados a los que la regulación portuaria afecta.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Los integrantes de su consejo directivo no somos funcionarios públicos y los actos emanados de los Entes no revisten el carácter de actos administrativos siendo inaplicable a los mismos el procedimiento de revisión reglado para aquellos.

Se trata en consecuencia, de un ente que no se enmarca dentro del Estado, por lo que obviamente no integra la Administración Pública, razón por la cual no resulta obligado por la normativa que el denunciante invoca, y es precisamente por ello que no se encuentra incluido en ninguno de los cuatro incisos del artículo 2° del Decreto 692/09.

3. La composición del directorio y el rol del denunciante.

La Dirección del Ente Administrador del Puerto Villa Constitución está a cargo de un Consejo Directivo de cinco (5) miembros, A razón de un (1) representante por la Provincia: uno (1) por el respectivo municipio; uno (1) por los trabajadores que presten Servicios en ámbitos portuario; uno (1) en representación del Centro Comercial, Industrial Y De La Producción de Villa Constitución y Uno (1) por los concesionarios de las terminales portuarias o Empresas prestadoras de servicios a las mercaderías y/o buques y por las empresas de transporte fluvial o marítimo y/o agencias que las representen.

Precisamente, y en su rol de fuerte activista (político partidario de la coalición PRO - CAMBIEMOS y gremial del sector empresario), el Sr. Soulos, titular de SOULOS S.R.L. Ship Suppliers -que es una importante Empresa que se encarga de la prestación de Servicios Marítimos Buques de Ultramar-, integró el consejo directivo de este ente en dos sucesivos períodos y ello en representación de los dos últimos sectores que expresan los intereses más poderosos de los privados en el puerto. La entidad gremial empresaria, y luego directamente en representación de las empresas marítimas.

En tal carácter y con miras a llevar a cabo un negocio personal, en su condición de ex director de esta entidad visitó la administración y me exigió se le otorgara un trato privilegiado respecto de otros ciudadanos en relación a información que contenga datos personales, o cuya divulgación hubiera podido generar una afectación en los derechos y/o intereses de terceros para colocarlo a él mismo en situación ventajosa respecto de otros empresarios.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Al serle denegado tal “favor” y con claras expresiones amenazantes orientadas a ejercer violencia moral sobre mi persona a efectos de obtener contra mi voluntad una decisión del ente que presido para que le otorgase a su empresa favores o ventajas respecto de eventuales competidores, generó un escándalo de tales proporciones que me obligó a denunciarlo penalmente, tal como lo acredito con la información adjunta. (Autos “Villalba Fernando S/ Denuncia amenazas coactivas”

En tal contexto se enmarca la mendaz denuncia del Sr. Soulos.

Se trata lisa y llanamente de la continuidad de sus presiones por otras vías.

Ninguna información relevante le fue denegada ni retaceada al denunciante jamás.

4. La información está disponible y fácilmente accesible.

Esto le fue reiterado al denunciante en tres oportunidades- señalándole, que desde hace tiempo, sin estar obligado, y a los efectos otorgar transparencia a los actos y decisiones del Ente administrador del puerto de Villa Constitución, esta entidad difunde en su página web oficial un servicio de publicación permanente, completo y actualizado de la información que concierne a este puerto, en su aspecto institucional, sus servicios, tarifas, sus actividades y sus estadísticas tanto de tráfico de buques como de mercaderías, de modo que se permita su fácil identificación y un acceso a la misma en forma expedita.

En situación de paridad con cualquier otro ciudadano, el Sr. Soulos, podrá acceder a ella en: <http://eapvc.com.ar/>

Igualmente recordamos que con motivo de la Nota DPA y TSP N° 009/18 dentro del Expte. N° 01802-0018870-7, nuestro ente fue auditado por el Dr. PAULO A. FRIGUGLIETTI, Dir. Provincial Anticorrupción Y Transparencia del Sector Público dependiente del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, quien inmediatamente en fecha 28 de mayo dictó la resolución que te entregamos en manos en ocasión de nuestra entrevista, determinando que asiste razón a nuestro ente frente a la posición sostenida por Soulos.

ULTIMA ACLARACIÓN:



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

El ente administrador de puerto depende del ministerio de transporte y su estructura no es atendida por el presupuesto estatal provincial.

El ente Zona franca santafesina, muchas veces mezclado con el nuestro, no tiene nada que ver: depende del ministerio de la producción, y sí es un ente autárquico sostenido por el aporte de los contribuyentes.<http://www.zonafrancasantafesina.com>

Sin más y quedando a tu disposición para aclarar o ampliar la información aquí suministrada, hago propicia la oportunidad para saludarte muy fraternalmente", termina el documento firmado por el doctor Osvaldo Boulán, director de legales del Ente Administrador del Puerto de Villa Constitución.

Por estas razones les pido a mis pares el acompañamiento al presente Proyecto de Declaración.



CARLOS DEL FRAIDE
Diputado Provincial