

Puntos oscuros en el llamado a licitación para el nuevo puerto de Santa Fe

Santa Fe, 19 de febrero de 2013

Centro de Estudios y Acción Popular

Introducción:

El 7 de noviembre de 2012, el Centro de Estudios y Acción Popular (CEAP) presentó un extenso documento¹ a la Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Fe, en el que se ponía en tela de juicio a tres aspectos de la obra del nuevo puerto: el financiamiento, el punto de localización, y la gestión de la obra y futuros servicios portuarios. El estudio estaba respaldado en una amplia documentación, y además se fundamentaba en el asesoramiento del Ing. Mario Amsler, Profesor Titular de la Cátedra de Hidráulica Fluvial de la Facultad de Ingeniería y Ciencias Hídricas, un reconocido experto en el tema.

La presentación realizada a la institución más pluralista de la provincia, estaba orientada a advertir a los legisladores y por su intermedio a los otros poderes del Estado Provincial, sobre distintas irregularidades que se estarían cometiendo en la gestión de la obra, en particular por parte del Ente Administrador Puerto Santa Fe, cuyas actuaciones eran avaladas por el Poder Ejecutivo y por la Legislatura. Cuestiones que redundarían en severos problemas que podrían presentar las futuras instalaciones portuarias, en problemas ambientales, y además en erogaciones cuantiosas por parte de la provincia que afectarían indebidamente su propio patrimonio y a sus contribuyentes.

El diario UNO de Santa Fe se hizo eco de esta presentación, publicando una extensa nota en fecha 16 de diciembre de 2012. Pocos días después, el Diputado Provincial Leandro Busatto presentó un proyecto para que la Cámara de Diputados realice un pedido de informes sobre aspectos planteados en el documento, lo cual tomó estado público en la edición del 23 de diciembre del mismo matutino.

El 27 de diciembre de 2012, el Diario El Litoral, que no había informado ni con una línea sobre estos hechos, publicó una extensa nota en la cual se transcriben declaraciones del Ministro de Economía de la Provincia, Lic. Ángel Sciara, en las que se anuncia el llamado a licitación de la obra del nuevo puerto de Santa Fe a partir del 7 de enero de 2013², y se refiere a distintos puntos planteados en la presentación del Centro de Estudios, aunque sin hacer mención a la misma.

Las declaraciones del señor Ministro, que se vinculan a información publicada en la página oficial de la gobernación³, aclaran parcialmente algunos de los interrogantes que realizáramos y trasuntan ciertos cambios, pero contienen una serie de ambigüedades y contradicciones que merecen analizarse, las cuales serán materia del presente trabajo.

Con la intención de dialogar sobre estos problemas, el 14 de enero de 2013 el CEAP presentó una nota en la gobernación, solicitando una audiencia al Ministro Ángel Sciara, de la cual no se recibió respuesta alguna. Consideramos que el funcionario está en todo su derecho al negar la entrevista, ese será en todo caso parte de un estilo de gobernar. Pero otra cosa es la negación de información pública que realiza este gobierno, lo cual significa no respetar derechos ciudadanos consagrados por la legislación, tal como explicamos en el siguiente apartado.

¹ "Interrogantes en relación a la obra del nuevo Puerto de Santa Fe". <http://www.mediafire.com/view/?odcqa9waq5x5p09>

² <http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2012/12/27/politica/POLI-01.html>

³

Por tales razones, no contamos con otra vía de comunicar nuestras inquietudes que la de intentar que estos estudios tomen estado público a través de algunos medios de comunicación y las redes sociales.

¿Gobierno o ciudadanos desinformados?

En la nota mencionada, el ministro Sciara comienza disculpando al gobierno de Binner, quien supuestamente se vio prácticamente sorprendido por los acontecimientos cuando asumió en 2007:

*“cuando nosotros asumimos en la gestión del Dr. Hermes Binner tuvimos que revisar el último informe de la consultora y aprobarlo para poder pagar. Es decir, **nos despertamos con un proyecto del cual teníamos conocimiento previo sólo por las noticias**. Tuvimos que ponernos en tema rápidamente, responder a los requerimientos y observaciones de Fonplata y satisfacer la última cuota de pago a la consultora. Pero trabajamos con el convencimiento de que el proyecto era requerido social y económicamente para la región, y en este sentido no había ninguna circunstancia que nos pudiera hacer pensar que no debía continuar.”*

Al respecto, el Ministro omite mencionar que el actual Gobernador Eduardo Bonfatti, que ejerció como *Ministro de Gobierno y Reforma del Estado* durante la gobernación de Binner, siendo Diputado Provincial, unos meses antes (Agosto de 2007) había encabezado un extenso pedido de informes de la Cámara sobre la problemática portuaria. En particular sobre la actuación de la Consultora COINRE y sobre la elección del lugar de emplazamiento del nuevo puerto, incluyendo las objeciones que podría haber realizado el Grupo de Inspección, integrado entre otros por la UNL.

Si bien la respuesta del Ejecutivo a ese pedido de informes fue muy escueta⁴, el bloque de legisladores del oficialismo tenía todas las puertas abiertas para estudiar el tema en profundidad, simplemente a través de sus vinculaciones con sus aliados radicales del Frente Progresista Cívico y Social, que gobiernan la universidad. O si el informe no les satisfacía, podían solicitar una ampliación, que nunca realizaron.

También podían recurrir a en forma directa a los expertos de la Facultad de Ciencias Hídricas, tal como lo hizo el CEAP.

Para conseguir copia de ese informe pedido por la Cámara de Diputados de la provincia, debimos recurrir a la buena voluntad de un legislador provincial, ya que aun estamos a la espera de la respuesta del ejecutivo provincial al pedido de información pública en la *Dirección Provincial de Anticorrupción y Transparencia del Sector Público*. Cualquiera puede comprobar como duerme el expediente en la Secretaría Privada de la Gobernación desde el 19 de septiembre de 2012. Para esto sólo basta ingresar a la página de consulta de expedientes⁵ con el número 02007-0000080-1⁶.

Cabe aclarar que el Decreto Provincial 0692/2009 de Acceso a la Información Pública, en su artículo 21, establece un plazo de 15 días hábiles (Artículo 21), dentro del cual el gobierno debe responder, el cual está más que vencido.

Sin embargo si se concurre a la oficina de la ***Dirección Provincial de Anticorrupción y Transparencia del Sector Público***⁷ cita en la esquina de calle Salta 2483, se pueden conseguir ahí unos atractivos folletos en color del Gobierno de la Provincia de Santa Fe, cuyo título enuncia: ***“El Acceso a la Información Pública es un Derecho”*** Y un subtítulo que dice ***“Hacerlo valer es una herramienta de participación ciudadana”***.

⁴ Ver documento antes citado “Interrogantes en relación a la obra del nuevo Puerto de Santa Fe”

⁵ <http://www.santafe.gov.ar/index.php/web/apps/sie>

⁶ Al menos hasta el 13 de febrero de 2013 no había respuesta alguna

⁷ <http://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/113046/%28subtema%29/93682>

Eso es lo que suponíamos desde fines de 2011, cuando comenzamos el trabajo de investigación sobre el puerto, constatando a poco de andar que el ejecutivo provincial excluyó al Ente Administrador Puerto de Santa Fe de la obligación de responder a los pedidos de información pública que le indicaba el Decreto 0692/2009. Y que poco tiempo después de haber ingresado los primeros pedidos de informe, el Ente había eliminado de su página web el siguiente rótulo:

El Ente Administrador Puerto Santa Fe
cumple con el Decreto 0692/2009
de Acceso a la Información Pública

De modo que el Ente quedaba en libertad de informar sólo sobre lo que quisiera. Se nos otorgó copia de sus balances, que por otra parte era información contable que se podría conseguir en otras fuentes. Pero se nos negó los contratos realizados con la empresa CAM para la construcción de edificios de departamentos, y también los realizados con la empresa Hilton, **“por encontrarse afectado intereses de terceras personas”**. En los siguientes párrafos de la nota que nos envió el Ente, está documentado lo que aquí se afirma:

Santa Fe, 07 de marzo de 2012

Ignacio Orio, Abogado, apoderado del ENTE ADMINISTRADOR PUERTO SANTA FE-EAPSF, remito la presente por expresas instrucciones de mi mandante, en respuesta a v/requerimientos de la siguiente manera: Niego todos y cada uno de los hechos, derechos y pretensiones por Ud. invocadas en los expedientes de referencia. Mi mandante no se encuentra sometido al imperio de la normativa por Ud. invocada, y por lo tanto la presente contestación y la documentación que se pone a v/disposición representa un acto de mera liberalidad de éste. En este sentido se le comunica que la documentación a la que con posteriori se hace referencia se encuentra a v/disposición y costo en la administración del EAPSF, Cabecera Dársena I Puerto de Santa Fe, en el horario de 8 a 13 hs por el término de 5 días hábiles de recibida la presente.

REQUERIMIENTO N° 02001-0013075-3: Se le comunica que no corresponde dar curso a v/pedido por encontrarse afectado intereses de terceras personas.

No entendemos cual es la razón para que esos contratos se manejen en secreto, cuando se trata de un arriendo de tierra pública realizada a esos “terceros”. Se supone que si se cumple con las leyes y reglamentos vigentes, y las transacciones son transparentes, no habría motivo para que los ciudadanos no podamos conocer el contenido de esos acuerdos.

En cuanto a las obligaciones del Ente, el Artículo 2 del Decreto 0692/2009, que detalla el Ámbito de Aplicación del mismo, es suficientemente explícito como para que ese organismo quede incluido, ya que administra propiedades del Estado Provincial y cuenta con un presidente designado por el Gobernador. Además el motivo para no responder que esgrime el Ente, no se condice con las excepciones que establece el decreto (Artículo 14: “Excepciones”)

Los problemas de financiamiento

Si bien el tema no está desligado de la elección del lugar de emplazamiento, ya que éste influye fuertemente en el volumen de presupuesto necesario, analizaremos por separado el esquema licitatorio para seguir el mismo orden del primer documento.

En nuestro trabajo de comienzos de noviembre de 2012, cuestionábamos el esquema de planeamiento de las inversiones en la obra, ya que sólo se licitaría la llamada estructura básica (accesos y playón de maniobras), lo cual insumiría los 40 millones de dólares previstos (25 millones del préstamo del Fonplata y 15 millones de la provincia), mientras que quedarían más de 100 millones para las instalaciones, los cuales serían provistos por

empresas que habrían manifestado su “interés” en invertir. Señalábamos al respecto que la falta de seguridad de que se realizaran esas inversiones, hacía incierta la continuidad de la obra. Algo similar ocurría con los fondos que debía aportar el Estado Nacional para el puente sobre el arroyo Santa Fe, que tampoco estaban asegurados.

Este último aspecto fue resuelto mediante el mecanismo del llamado “Licitación *“ad referendum”* de la aprobación de la Nación, ya que como dice el Ministro Sciara *“el oferente tiene que tener la garantía de que el puente se va a hacer. Por que si no, todas las otras obras que tiene que hacer no le van a servir de nada y el puerto no va a poder funcionar”*. Ese puente requiere una inversión de 13,5 millones de dólares, que aun no tiene aprobación por parte del Estado Nacional.

En cuanto a las otras obras, posteriores a las realizadas con los 40 millones de dólares, entendemos que es en este punto donde se realiza una modificación sustancial en relación al viejo esquema, ya que la empresa que gane la licitación de la construcción, será la que realice la inversión posterior (de 120 millones de dólares) y la que obtendrá la concesión del puerto por 33 años. Esto es lo que dice textualmente la publicación oficial antes mencionada:

“La addenda⁸ de modificación al contrato de préstamo original –para incorporar al monto del proyecto la totalidad de las obras que el mismo comprende– precisa que la inversión total requerida para la ejecución del proyecto asciende a 174 millones de dólares, de los cuales 40 millones de dólares serán aportados por el gobierno provincial de subsidio a la inversión (con recursos del préstamo por 25 millones, y 15 millones de recursos propios que serán aportados por la provincia como contraparte local), 13,5 millones de dólares serán aportados por el gobierno nacional mediante la ejecución del puente sobre el Riacho Santa Fe con sus accesos, y el saldo restante será invertido por la empresa concesionaria.”

En una primera lectura, se podría decir que se trata de un cambio auspicioso, ya que las futuras obras no quedarían libradas a condiciones azarosas. De todas maneras, para poder opinar en firme sobre el punto habría que tener acceso a los pliegos licitatorios, y estudiar en los mismos las garantías que debieran firmar las empresas oferentes, de modo que el Estado Provincial se asegure la continuidad efectiva de las obras, o en su defecto el resarcimiento que correspondiera.

De todas maneras, sostenemos el cuestionamiento que hiciéramos en el primer documento en cuanto a las fuentes de financiamiento, ya que la legislatura provincial en 2012 resolvió eximir al Ente de sus obligaciones primigenias de hacerse cargo de la devolución del préstamo, haciendo recaer el mismo en las propias arcas de la provincia. Esto le permitirá al Ente seguir recaudando para beneficios de unos pocos, usando los bienes que son de todos, como fundamentáramos en el primer documento.

Además, como analizaremos en el punto siguiente, la licitación se estaría realizando con el emplazamiento en el punto “G”, lo cual significaría estar inflando el presupuesto en forma desmesurada e indebida.

El lugar de emplazamiento del nuevo puerto: el silencio de la UNL

La ubicación del nuevo puerto es uno de los aspectos de mayor relevancia que cuestionábamos en el trabajo mencionado, en base a los fundamentos del Profesor Mario Amsler y al libro “El Paraná en su tramo medio”, publicado por la UNL. El llamado punto “G” o punto “PG” elegido por el Ente Administrador Puerto de Santa Fe, que no está ubicado en el cause principal del río sino en un brazo secundario, presenta un conjunto de inconvenientes por el escaso calado, la fuerte sedimentación que obligaría a permanentes dragados, la falta de amplitud para maniobras de los barcos, el impacto ambiental y el costo

⁸ Según Wikipedia: “**Adenda**, del latín *addendum dobadum errata*, es todo aquel añadido que se agrega a un escrito”.
<http://es.wikipedia.org/wiki/Adenda>

enorme de la obra. Llamativamente el lugar fue elegido en el año 2006, tres años después que una sociedad anónima que estaría vinculado a personas del Ente comprara tierras a precio vil en el lugar. Elección que se realizó contrariando las opiniones de expertos de la Facultad de Ciencias Hídricas de la UNL, que recomendaban un lugar cercano al túnel subfluvial, el que además de no presentar esos problemas, ya contaba con un acceso vial que es la ruta 168, lo cual abarataría notablemente la obra.

Respecto a este punto, el Ministro Sciara reconoce que hay que

*“garantizar que los barcos puedan operar y maniobrar; para lo cual necesita un radio de giro, **los cálculos de los expertos dicen que es necesario efectuar dragado y ‘cortar’ una isla**”.*

Aunque no menciona quienes son esos “expertos”, y no plantea la cuestión de la tendencia del río durante casi un siglo a retirarse de la zona elegida, lo cual obligará a dragados permanentes y costosos.

Además resulta novedoso que por primera vez desde una esfera oficial se admita que la discusión sobre el lugar de emplazamiento haya sido un factor que demoró la toma de decisiones sobre la puesta en marcha de la obra, aunque no se menciona entre quienes se produjo el debate. Dice el Lic. Sciara:

“el núcleo central y la gran discusión de este proyecto fue el punto de localización. Porque la conformación definitiva la va a dar el oferente, con sus propios estudios de mercado. La demora desde 2003 a 2009 era donde se localizaba, hasta que hubo un decreto del gobernador Jorge Obeid que definió, políticamente y con el apoyo de las fuerzas sociales, una de las tres localizaciones previstas como alternativa; el famoso punto G. Ahí se zanjó el problema, y no hay ningún cambio estructural que modifique la aprobación que la Nación había dado al proyecto original”.

En estas afirmaciones parece haberse deslizado un error involuntario, ya que en 2009 Obeid ya hacía dos años había terminado su gestión al frente del gobierno provincial, y la decisión sobre el lugar se había realizado y publicado en junio de 2006. Además se cometen dos inexactitudes que no son tan fácilmente explicables: tal como explicamos en el primer documento, la decisión sobre el lugar la tomó el Ente portuario y Obeid no hizo más que refrendar esa lamentable elección, sin que el debate trascienda públicamente y menos aun con el apoyo de “fuerzas sociales”, salvo que entendamos por tales a las cámaras y sociedades empresarias.

Llama la atención en el medio del párrafo, la afirmación que **“la conformación definitiva la va a dar el oferente, con sus propios estudios de mercado”**. Se entiende por *oferente* a la empresa o consorcio que gane la licitación, y que en consecuencia explote comercialmente las instalaciones durante 33 años. Dado que en el nuevo esquema licitatorio es el *oferente* el que realiza el *proyecto ejecutivo* de la obra, podría interpretarse de ese párrafo que el mismo podría cambiar el punto de emplazamiento, en cuyo caso el punto “G” ya no sería inamovible. Sin embargo, en sus declaraciones, Sciara habla del puente sobre el arroyo Santa Fe, que será necesario que construya el Estado Nacional, así como del acceso vial, cuestiones que están vinculadas al emplazamiento en el punto “G”. Además, en la publicación de la página de la provincia se habla de un acceso vial de 9,5 Km, que es la distancia calculada a través de las islas para llegar al punto “G”.

La discusión que hubo en cuanto al lugar de emplazamiento del nuevo puerto, fue el secreto mejor guardado dentro del cenáculo empresario y del Poder en Santa Fe. Nosotros pusimos esto en el tapete a fines de 2012, pero la mayor parte del pueblo santafesino aun ignora que los expertos que representaban a la UNL tenían una opinión contraria a la del Ente Administrador Puerto Santa Fe, y que fue esta última la que se terminó imponiendo. Es lamentable que las autoridades de la UNL hayan mantenido en silencio esta cuestión de tanta trascendencia, lo cual solo puede explicarse en términos de algún tipo de

negociaciones políticas y económicas, con la gobernación de Obeid y las cámaras empresarias⁹.

Cuesta creer también que la administración Binner no haya estado al tanto del tema, dados los pedidos de informes originados en el escándalo denunciado por el diario UNO en julio de 2007.

¿Se traspapeló el acceso ferroviario?

Llegamos acá a otro interrogante: ¿por qué en todo el artículo y en la publicación oficial se habla sólo de “acceso vial” y no se menciona el ferroviario?, ya que en todas las publicaciones previas se hablaba de la provisión de ambos accesos. Incluso el tema es tratado extensamente en un artículo que publicó el diario El Litoral en su edición del 9 de diciembre de 2012¹⁰, en el que se publica un mapa con el nuevo trazado ferroviario que se emplazaría desde Laguna Paiva, pasando por Nelson, Gobernador Candioti, Recreo, Empalme San Carlos, Santo Tomé y la conexión con el nuevo puerto.

Las autoridades tendrán que aclarar este tema, que no es una cuestión menor.

La gestión de la obra y la administración del nuevo puerto: menor perfil del Ente

En el documento anterior analizamos la composición del Ente, conformado mayoritariamente por representantes de cámaras y entidades empresarias, así como su modo de operar que, según nuestra opinión, responde a intereses sectoriales y está lejos de estar orientado a defender los bienes e intereses comunes de los santafesinos. Observando las instalaciones realizadas en el puerto, se nota la ausencia total de lugares destinados a educación, deportes, vivienda o esparcimiento orientados al pueblo en general. De hecho, a través del Masterplan desde 2005, han convertido la propiedad de todos los santafesinos en un asentamiento de negocios para beneficio de pocas personas de alto poder adquisitivo.

A esto se suma el escándalo que destapara el diario UNO con la compra de tierras pasibles de expropiación a precio vil, por personas vinculadas al círculo más influyente del Ente. Ante esa situación, la Bolsa de Comercio de Santa Fe se vio obligada a realizar “aclaraciones” públicas¹¹, y el propio Nahuel Caputto tuvo que admitir su participación en el negocio, incluso manifestando su “voluntad” de donar esas tierras¹², lo que nunca tomó estado público, ni se sabe si la acción se concretó o quedó solo en la intención.

De modo que el propio Ente portuario queda sospechado de decidir el emplazamiento del nuevo puerto en un lugar inadecuado, pero conveniente para ciertos negocios. También señalamos su incumplimiento de la ley de puertos, por la cual debían destinar el 85% de las ganancias en mejoras de las instalaciones portuarias, y en cambio son desviadas hacia otros fines, entre ellos la construcción de la “ciudad puerto”, lo cual sigue beneficiando al mismo sector.

Por todas estas razones, en el documento anterior poníamos en tela de juicio el hecho que sea el Ente quien gestione la construcción y administración del nuevo puerto, y hablábamos de que se estaba construyendo un nuevo puerto privado. Proponíamos que sea el propio Estado Provincial el que se haga cargo de ambas funciones.

En las declaraciones periodísticas del Ministro Sciara y en la publicación en la página web oficial, se realizan ciertas aclaraciones, que contemplan en forma muy limitada los cuestionamientos realizados.

Se afirma que ***“El puerto será de carácter público, y lo que se licita, además del proyecto y la ejecución de la obra, y por un lapso total de 33 años, es estrictamente la***

⁹ El entramado político de esta temática es relatada en el primer documento de noviembre de 2012 del CEAP.

¹⁰ <http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2012/12/09/metropolitanas/AREA-02.html>

¹¹ http://www.valorlocal.com.ar/despachos.asp?cod_des=11355

¹² Adjuntamos al final copia de la nota del Sr. Nahuel Caputto al Ente portuario.

*prestación del servicio a cargo de un operador, **para todos aquellos que lo requieran***". Estrictamente hablando este puerto será distinto a los puertos privados de las empresas cerealeras, aceiteras o mineras, que solo embarcan mercadería de su propia empresa. Pero será de gestión privada y no reportará beneficios para el fisco.

El Estado sigue renunciando a ser una estructura que garantiza la soberanía, sobre todo en un tema tan importante como el de los puertos que canalizan parte del comercio exterior, y teniendo en cuenta que lo más probable es que la inversión sea hegemonizada por capitales trasnacionales. Además continúa el esquema neoliberal de entronizar los negocios y la ganancia empresaria en las áreas de servicios públicos, cuestión que se contradice con el propio carácter de los mismos.

En cuanto a la licitación, y construcción, se percibe un cambio, ya que en el esquema original el Ente, con el Contador Vorobiof a la cabeza, aparecía públicamente como la voz cantante del tema, y de hecho fueron quienes elaboraron el proyecto, encargaron los estudios al COINRE y se encargarían de administrar la construcción de la obra. Ahora las cosas han cambiado en gran parte. Es el gobierno provincial el que se ha puesto a la cabeza de la obra, explicando al respecto el Ministro Ángel Sciara que:

*"una condición del Fonplata fue que el proceso de llevar a cabo la ejecución del proyecto estuviera a cargo de una unidad de gestión conformada al efecto, que es lo que ha hecho el gobernador hace unos días. **Esa unidad de gestión es la que hoy está llamando a licitación, va a seguir el proceso, va a conformar las comisiones evaluadoras, va a adjudicar, firmar el contrato, el seguimiento de la ejecución de la obra, otorga y recibe definitivamente el proyecto terminado, y ahí termina.** A partir de ahí, la operación del puerto y el seguimiento del mantenimiento queda a cargo del ente portuario*".

No estaría de más que el Señor Ministro haga pública la composición de esa "unidad de gestión".

De modo que el Ente portuario seguirá ocupado de seguir recaudando para su propio beneficio, para la "ciudad puerto" o ciudad VIP, de la promoción mediática de las barcacas que llegan cada tanto, y exhibiendo el barco Sampan, que sigue de adorno en el dique 1, embargado, sin matrícula para navegar y seguramente pagando cifras irrisorias como alquiler del lugar, las que no se dan a conocer porque "se afecta intereses de terceras personas". Luego el Ente recibirá el nuevo puerto ya terminado, para supervisar sus negocios privados en representación de todos los santafesinos...

Conclusiones:

Consideramos que el hecho que el gobierno provincial haya acelerado el llamado a licitación e inclusive introducido algunos cambios en su esquema, no cancela ni mucho menos el debate planteado, y menos aun la investigación necesaria que propusiéramos a la Cámara de Diputados de la Provincia. Siguen existiendo puntos muy oscuros y la peor solución sería la de mirar para el costado, dejando que todo siga su curso, no importa hacia donde.

Hugo A. Kofman
DNI 6.610.754

Ismael Mahfoud
DNI 33.548.368

Pilar Sapino
DNI 14.594.846

Anexo: Nota de Nahuel Caputto al Ente portuario en 2008

Santa Fe, 9 de Octubre de 2008

Sr. Alfredo Luis Cecchi
Presidente
Ente Administrador del Puerto de Santa Fe
S / D

De mi mayor consideración:

Quien suscribe la presente, Nahuel Caputto, DNI 23.228.357, domiciliado en calle Santa Rosa s/n km.9 San José del Rincón de esta ciudad de Santa Fe, en su carácter de titular de derechos y acciones sucesorios sobre una porción indivisa de las islas Margaritas, Los Mellados y Clucellas Norte y Sur, ubicadas en el Departamento La Capital, Provincia de Santa Fe, me dirige a Ud. por la presente a los fines de poner en vuestro conocimiento mi voluntad de ceder los derechos que me corresponden sobre aquellos terrenos ubicados en las mismas y que resulten necesarios para la construcción del Nuevo Puerto de Santa Fe y las obras de infraestructura que fueren precisas para su ingreso.

Resulta determinante de dicha expresión el entendimiento de esta obra como posibilitadora del despegue de la ciudad de Santa Fe hacia un horizonte de desarrollo y bienestar para sus habitantes y los de

la región, que permitirá su constitución como un nodo de fuerte relevancia no sólo para las actividades vinculadas con la logística, sino también para instalación de emprendimientos productivos de diversa índole.

A tales fines me pongo a vuestra disposición, aprovechando la oportunidad para saludarlo con atenta consideración.



Nahuel Caputto
DNI. 23.228.357

1 OCT 2008

