

Ministerio
de **Transporte**
y **Obras Públicas**

SECRETARÍA TÉCNICA DEL COMITÉ INTERINSTITUCIONAL DE ASOCIACIONES
PÚBLICO-PRIVADAS
SECTOR INFRAESTRUCTURA Y GESTIÓN DEL TRANSPORTE

INFORME DE ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO

INICIATIVA PÚBLICA PRESENTADA POR:
**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO
MUNICIPAL DE GUAYAQUIL**

PROYECTO:

*Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización
del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil,
incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT
(Financiamiento, Construcción, Operación, y Transferencia)”*

29 DICIEMBRE, 2017

QUITO – ECUADOR

ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| ANTECEDENTES..... | 5 |
| INTRODUCCIÓN | 6 |
| DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO | 7 |
| OBJETIVOS..... | 7 |
| 1. ANÁLISIS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA M.I. MUNICIPALIDAD DE GUAYAQUIL | 7 |
| 1.1. Gasto de capital del proyecto | 9 |
| 1.2. Fuentes de Financiamiento..... | 11 |
| 1.3. Ingresos | 11 |
| 1.4. Duración del proyecto..... | 12 |
| 1.5. Sector de Intervención | 12 |
| 1.6. Ubicación del Proyecto..... | 12 |
| 1.7. Compromisos del Proyecto..... | 14 |
| 1.8. Contraprestación | 15 |
| 1.9. Incentivos Solicitados..... | 15 |
| 1.10. Aportes Públicos..... | 16 |
| 1.11. Análisis social, económico y financiero del proyecto | 16 |
| 1.11.1 Análisis social | 16 |
| (i) Identificación y caracterización de la población objetivo: | 16 |
| (ii) Indicadores de impacto | 17 |
| 1.11.2 Análisis socioeconómico..... | 18 |
| 1.11.3 Análisis financiero | 19 |
| 2. EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL ANÁLISIS DE CONVENIENCIA Y DEL CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 3 DE LA LEY APP | 22 |
| 2.1. Evaluación del cumplimiento del análisis de conveniencia..... | 23 |
| Elaboración: Propia..... | 24 |
| 2.2. Evaluación del cumplimiento del artículo 3 de la Ley APP..... | 25 |
| 2.2.1 <i>Sostenibilidad Fiscal</i> | 25 |
| 2.2.2 <i>Distribución Adecuada de Riesgos</i> | 25 |
| 2.2.3 <i>Valor por Dinero</i> | 27 |
| 2.2.4 <i>Respeto a los Intereses y Derechos de los Usuarios</i> | 29 |
| 2.2.5 <i>De los Derechos de Propiedad</i> | 30 |

| | |
|--|-----------|
| 2.2.6 Cobertura e Inclusión Social | 31 |
| 3. Análisis de la justificación de la necesidad de contar con los incentivos | 32 |
| 3.1. Detalle y cuantificación monetaria de los incentivos solicitados..... | 33 |
| 3.2. Monto del gasto de capital (CAPEX) vs. Incentivos..... | 35 |
| 3.3. Monto del resultado del ejercicio antes de utilidades e impuestos vs. valor de los incentivos solicitados. | 38 |
| 3.4. Ingresos para el Estado vs. sacrificio fiscal | 38 |
| 3.5. Justificación de la necesidad de contar con los incentivos | 39 |
| CONCLUSIONES..... | 41 |
| RECOMENDACIONES | 43 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|--|----|
| Tabla 1. Cambios participación de mercado | 8 |
| Tabla 2. Detalle de inversiones..... | 9 |
| Tabla 3. Costos de dragado de material suelto en la Región, año 2014 | 10 |
| Tabla 4. Tabla de resultados de análisis comparativo..... | 10 |
| Tabla 5. Premisas de Financiamiento..... | 11 |
| Tabla 6. Tabla para cálculo de ingresos del proyecto | 12 |
| Tabla 7. Etapas del proyecto | 12 |
| Tabla 8. Compromiso de las partes del proyecto | 15 |
| Tabla 9. Aplicación de incentivos tributarios..... | 16 |
| Tabla 10. Tasa de crecimiento TRB | 17 |
| Tabla 11. Formato de evaluación pura del proyecto | 19 |
| Tabla 12. Formato de evaluación del inversionista del proyecto | 20 |
| Tabla 13. Cálculo WACC | 21 |
| Tabla 14. Presentación de resultados | 22 |
| Tabla 15. Resultado índice de Elegibilidad | 24 |
| Tabla 16. Detalle de distribución de riesgos..... | 26 |
| Tabla 17. Cuantificación de riesgos..... | 27 |
| Tabla 18. Detalle de costos del proyecto público de referencia (PPR) | 28 |
| Tabla 19. Detalle de costos del proyecto por asociación Público – Privada (APP) | 28 |
| Tabla 20. Cálculo del Valor por Dinero del Proyecto | 28 |
| Tabla 21. Variación de montos de incentivos tributarios (proyectados y a valor presente)..... | 33 |
| Tabla 22. Aplicación de incentivos tributarios validados por el SRI y SENA | 34 |
| Tabla 23. Relación gastos de incentivos vs incentivos | 36 |
| Tabla 24. Cálculo de gastos de capital e incentivos durante periodo de concesión..... | 37 |
| Tabla 25. Ingresos para el Estado vs Sacrificio Fiscal | 39 |



ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| Figura 1. Golfo de Guayaquil | 13 |
| Figura 2. Estuario Exterior y Estuario Interior del Golfo de Guayaquil..... | 13 |
| Figura 3. Secuencia del proceso de análisis de conveniencia del proyecto | 22 |

ÍNDICE DE GRÁFICOS

| | |
|--|----|
| Gráfico 1. Proyección de tonelaje de registro bruto..... | 18 |
| Gráfico 2. Descripción gráfica de análisis de Índice de Elegibilidad..... | 24 |

INFORME DE ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO
No. STCIAPP-SIGT-001-DIC-2017

ANTECEDENTES

- El 2 de Diciembre de 2016, se suscribe Convenio de Delegación de Competencias entre la M.I. Municipalidad de Guayaquil y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, donde se manifiesta lo siguiente:

“3.4 La transferencia de la competencia incluye la competencia para la libre definición del modelo de gestión para el ejercicio de competencia delegada y la autorización para convocar, adjudicar y suscribir el contrato que el GAD Municipal de Guayaquil determine como mecanismo idóneo para la gestión del dragado, en los términos indicados en el numeral 3.2 y 3.3 anterior, de todo el track de navegación de los canales de acceso a todas las terminales portuarias de Guayaquil (estatales y privadas), su mantenimiento y servicios relacionados. La Municipalidad de Guayaquil podrá utilizar la modalidad de concesión, alianza público privada, alianza estratégica, así como cualquier prevista en las leyes, que no impliquen que el Gobierno Central o Local paguen por la pertinente obra o mantenimiento, sino que dicho costo sea de cargo de los navieros, propietarios u operadores de buques que transiten por dichos canales.

3.5 La M.I. Municipalidad de Guayaquil declara que no es su intención ejecutar la competencia delegada por administración directa, por lo que las competencias delegadas las ejecutará mediante la contratación de empresas o instituciones públicas o privadas con experiencia en la ejecución de obras y servicios materia del presente Convenio. Las partes expresamente aceptan y declaran que es de la esencia del Convenio la obligación de el GAD Municipal de Guayaquil contratar las obras y servicios materia de la delegación con empresas con experiencia en la materia delegada por medio de cualquiera de las modalidades previstas en el ordenamiento jurídico ecuatoriano. En virtud de ello, el Ministerio de Transporte y obras Públicas reconoce que si perjuicios de las obligaciones en ejecución del Convenio son contratar a una institución ejecutora, supervisar y controlar la ejecución del contrato suscrito con la empresa ejecutora, de manera de que esta cumpla con la profundización y mantenimiento del canal de acceso al Puerto de Guayaquil, en los términos, propósitos de este convenio.”

- En el adendum al antedicho Convenio de Delegación suscrito por las partes el 25 de julio de 2017, contempla lo siguiente:

*3.1 Inclúyase luego del primer inciso del punto 3.5 de la cláusula tercera, el siguiente texto:
La M.I. Municipalidad de Guayaquil, para el ejercicio de las competencias delegadas, utilizará el Modelo de Gestión de Alianza Público – Privada de conformidad con la ley vigente para la*



materia. En el Concurso que convocará el GAD Municipal de Guayaquil, todos los participantes entrarán en igualdad de condiciones pudiendo participar empresas nacionales o extranjeras.

- Mediante oficio SMG-2017-18734, de 21 de Noviembre de 2017, el Alcalde del GAD Municipal de Guayaquil, remite al Ministro de Transporte y Obras Públicas, el proyecto denominado “Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación, y Transferencia)”, para que de acuerdo con lo estipulado en el capítulo I “Estructura Institucional” de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión extranjera, se proceda con la revisión y aprobación de dicho proyecto bajo modalidad de Asociación Público – Privada.

Con base a los procedimientos internos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en adelante MTOP, se asignó la numeración siguiente al proyecto: STCIAPP-SIGT-001-DIC-2017

INTRODUCCIÓN

A través del Sistema Portuario de Guayaquil (Estatal y Privado), se moviliza aproximadamente el 85% del tonelaje nacional de la carga de importación y exportación no petrolera; y, el 96% de los contenedores (TEUS) llenos y vacíos de importación y exportación.

La participación del Sistema Portuario de Guayaquil, en el comercio exterior del país ha sido analizada en un Estudio de Demanda y Oferta del proyecto, obteniendo como resultado que el volumen de carga y de contenedores de importación y exportación que se transfiere por las terminales portuarias públicas y privadas, genera un alto tránsito (67% del total nacional) de los buques de tráfico internacional y de tráfico de cabotaje que navegan en el canal de acceso del Puerto Marítimo de Guayaquil.

El GAD Municipal de Guayaquil, consciente de las necesidades de los Sectores Naviero y Portuario, propone un proyecto integral que drague y mantenga el Canal de Acceso a las Terminales Portuarias públicas y privadas de Guayaquil a la profundidad necesaria, que permita la competencia y competitividad del Sistema.

El proyecto cuenta con dos fases; la primera fase de **dragado** (CAPEX¹ – gastos de capital) y la segunda fase de **operación y explotación** (OPEX² – Operación y mantenimiento); fases que no serán cubiertas por el Estado Central o Local, sino que serán asumidas por el Sector Privado; el mismo que por economías de escala optimizará su operación permitiendo pagar la correspondiente tasa, sin elevar por ese concepto, los fletes.

¹ Capital Expenditure – Gastos de Capital

² Operating expense – Gastos de Operación



Con los antecedentes expuestos y en virtud de la petición motivada al Presidente Constitucional de la República del Ecuador, emitida por el GAD Municipal de Guayaquil, mediante oficio Nro. AG-2017-25411, de 05 de Octubre de 2017; en calidad de entidad delegante, se analiza el proyecto en su integralidad bajo la modalidad de alianza público privada.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto de origen Público, presentado por el GAD Municipal de Guayaquil, considera la delegación al Sector Privado del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación, y Transferencia)".

OBJETIVOS

- Analizar la aprobación de la propuesta presentada por el GAD Municipal de Guayaquil *"Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación, y Transferencia)"*, misma que se desarrolla bajo la modalidad de asociación público – privada.
- Analizar el régimen de Incentivos tributarios aplicables al proyecto propuesto por el GAD Municipal de Guayaquil *"Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación, y Transferencia)"*, según la Ley Orgánica de APP.

1. ANÁLISIS DEL PROYECTO PROPUESTO POR EL GAD

El informe de viabilidad económica-financiera del proyecto *"Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación, y Transferencia)"*, en sus corridas financieras CON y SIN incentivos tributarios utiliza tarifas de ajuste con base al análisis del flujo de caja luego de financiamiento, los cuales están acorde a los gastos de capital, operación y mantenimiento del proyecto.

La Secretaria Técnica del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas, una vez revisadas las corridas financieras, emitió diferentes observaciones basadas en lo dispuesto en la Guía metodológica para presentación y aprobación de proyectos bajo la modalidad de Asociación Público-Privada, numeral 8. Nota Técnica, donde se establecen los criterios de análisis económicos-financieros a ser considerados en el proyecto, que manifiesta: **"8.1. MODELOS FINANCIEROS PARA PROYECTOS APP:**



(...) Para los proyectos APP la modelación financiera se basará en la estructuración de 2 modelos que permitirán evaluar el proyecto bajo el punto de vista del Estado (evaluación pura) y bajo el punto de vista del inversionista (evaluación del proyecto financiado). Se deben realizar los dos flujos de fondos puesto que, el flujo de caja del inversionista permite determinar si el proyecto es bancable, es decir, si los resultados financieros del mismo podrán sustentar las solicitudes de crédito bancario para financiar el proyecto. Por otra parte, el flujo de proyecto puro se aplica para verificar si un proyecto es factible sólo debido al financiamiento.(...)

Observaciones realizadas por parte de la Secretaría Técnica del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas:

- Corridas financieras con base al formato establecido por la Guía Metodológica.
- Presentar resultados de indicadores financieros de la evaluación pura y evaluación del inversionista del proyecto.
- Debido a que el proyecto aplica una relación capital/deuda, se debe realizar el análisis del flujo después de financiamiento y flujo del accionista.
- Revisión del WACC³.
- Revisión de tarifa con incentivos y participación de mercado.

Mediante Oficio No. AG-2017-32109, de 14 de diciembre de 2017, el GAD Municipal de Guayaquil atiende las observaciones emitidas, para lo cual presentan nuevas corridas financieras, obteniendo como resultado, lo siguientes ajustes:

- Participación de mercado:

| Período (año) | % disminución o pérdida | % captación |
|---------------|-------------------------|-------------|
| 1 - 3 | 0% | 100% |
| 4-7 | 10% | 90% |
| 8-11 | 15% | 85% |
| 12-15 | 20% | 80% |
| 16-25 | 30% | 70% |

Tabla 1. Cambios participación de mercado

Elaboración: Propia

Fuente: Ajuste realizado mediante Oficio No. AG-2017-32109, 14 de diciembre

- WACC= 12,48% (antes 14,17%)
- Tasa de interés de la deuda del inversionista: 7% (antes 4%)
- Composición Capital: Propio: 15% (antes 24%); financiado 85% (antes 74%)

³ Weighted Average Cost of Capital – Costo Medio ponderado de capital

- Tasa/Tarifa referencial con Incentivos Ley APP: tráfico int'l \$0,41 x TRB (antes 0,38)

Con base a lo expuesto, y de acuerdo a los últimos ajustes realizados por parte de la Entidad Delegante, se presenta a continuación el correspondiente análisis económico - financiero del proyecto.

1.1. Gasto de capital del proyecto

Con el objeto de garantizar la seriedad de las ofertas y la ejecución del proyecto conforme los requerimientos técnicos, el GAD Municipal de Guayaquil establece como requisito para la presentación de las ofertas, que los proponentes privados acrediten la propiedad de equipos para el dragado.

Con este antecedente, y a fin de estimar el monto referencial del gasto de capital y mantenimiento del proyecto, el GAD Municipal de Guayaquil asumió que los equipos que proporcionará el gestor privado son usados, con lo cual se reduce el rubro correspondiente a la provisión de los mismos. Este criterio permite que el gasto de capital imputable a las obras de dragado de apertura o profundización del canal de acceso sea de USD 85.376.615, de acuerdo con lo detallado a continuación:

| DETALLE DE CAPEX | USD | | | |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2033 |
| Draga de Corte y Succión (Roca) | | | 17.079.168 | |
| Draga Succión (Sedimentos) | 30.557.110 | 30.557.110 | | |
| Vessel Traffic Management Solutions (VTMS) | 3.000.000 | | | 3.000.000 |
| Protección Ambiental | 222.844 | | | |
| Gastos Pre operativos | 960.384 | | | |
| SUBTOTAL ANUAL | 34.740.337 | 30.557.110 | 17.079.168 | 3.000.000 |
| TOTAL INVERSIÓN | | | | 85.376.615 |

Tabla 2. Detalle de inversiones

Elaboración: Propia

Fuente: Proyecto Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil

Adicionalmente, con el fin de determinar la conveniencia de la valoración realizada por el GAD de Guayaquil en el modelo financiero, se efectuó un análisis comparativo de costos de dragado de sedimentos por m³ realizados en diferentes puertos de la región. Del cuadro que se presenta a continuación, se evidencia claramente que el costo de dragado propuesto por el GAD de Guayaquil es menor, salvo el del Puerto de Buenaventura en Colombia. Cabe señalar, que los costos presentados corresponden al año 2014.



| Costos de dragado de material suelto en la Región, año 2014 | | | | |
|---|-------------|------------------------|-----------|--------------------|
| ANÁLISIS DE COSTOS POR VOLUMEN DE MATERIAL SUELTO | | | | |
| SITIO | PAÍS | VOLUMEN m ³ | NIVEL | COSTO UNITARIO USD |
| Puerto Bolívar | Ecuador | 1.396.057 | Estudio | 5,80 |
| Manta | Ecuador | 1.375.112 | Estudio | 5,51 |
| Montevideo | Uruguay | - | Estudio | 5,50 |
| Buenaventura | Colombia | - | Ejecutado | 3,15 |
| Hidrovia Paraná | Argentina | 18.803.532 | Ejecutado | 4,48 |
| Mar del Plata | Argentina | 800.000 | Ejecutado | 8,00 |
| Barranquilla | Colombia | 300.000 | Ejecutado | 5,00 |
| La Unión | El Salvador | 14.500.000 | Estudio | 5,50 |
| COSTO PROMEDIO DE DRAGADO EN LA REGION | | | | 5,37 |
| Dragado Río Guayas | Ecuador | 4.500.000 | Ejecución | 14,22 |
| Puerto de Guayaquil | Ecuador | 18.532.000 | Estudio | 3,69 |

Tabla 3. Costos de dragado de material suelto en la Región, año 2014

Elaboración: Propia

Fuente: Geostudios-Consulta

Para analizar la figura de arrendamiento se utilizó como referencia el costo de una draga de ¼ de la capacidad de la requerida. El período de vida útil de las dragas es de 20 años y se asumió que el costo se incrementaría en 2.4 veces.

Considerando que estos equipos son limitados en el mercado internacional, por tanto, sujetos a una fuerte demanda, se asumió que el valor anual de arrendamiento es igual a la depreciación anual lineal, a la que se le exigió una rentabilidad del 20%, porcentaje que evidencia las condiciones de mercado. Este ejercicio se realizó para los dos primeros años en los cuales se requiere equipos de mayor capacidad que durante el período de mantenimiento.

Este ejercicio arrojó como costo por m³ USD.4,69, valor superior al estimados en el proyecto.

Para el período de mantenimiento se incorporó una sola draga con el valor de 20 millones de dólares. El valor resultante es de USD. 4,75, monto mayor al utilizado en la corrida que fue de USD.3,69 por m³.

| CONCEPTO | GASTO CAPITAL m ³ | COSTO MANTENIMIENTO m ³ |
|----------------------------|------------------------------|------------------------------------|
| COSTO DE DRAGA | 0,31 | 0,37 |
| COMBUSTIBLE | 0,17 | 0,17 |
| COMBUSTIBLE EN MAQUINARIA | 0,22 | 0,22 |
| COMBUSTIBLE EN BOMBEO | 0,61 | 0,61 |
| REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO | 0,26 | 0,26 |
| PERSONAL | 1,95 | 1,95 |
| SEGUROS | 0,07 | 0,07 |
| OTROS GASTOS | 1,1 | 1,1 |
| COSTO ARRENDAMIENTO | 4,69 | 4,75 |
| COSTO TOTAL | 88.287.150,36 | 14.833.237,61 |

Tabla 4. Tabla de resultados de análisis comparativo

Elaboración: Propia

1.2. Fuentes de Financiamiento

El proyecto es auto-financiado, es decir que la tarifa propuesta permite cubrir los gastos de capital, operación y mantenimiento del proyecto, en consecuencia no se requieren aportes del Estado para su ejecución.

La forma de financiamiento que se aplica, tendrá una relación de apalancamiento de 15% equity⁴ y 85% endeudamiento.

Para el financiamiento, se aplican los siguientes supuestos:

| DETALLE | USD MM | | |
|----------------------------------|------------|------------|-------------------|
| | 2018 | 2019 | 2020 |
| FINANCIAMIENTO | | | |
| 1er desembolso | 29.529.287 | | |
| 2do desembolso | | 25.973.543 | |
| 3er desembolso | | | 14.517.293 |
| TOTAL ENDEUDAMIENTO | | | 70.020.123 |
| SUPUESTOS | | | |
| Tasa de interés | | | 7% |
| Relación endeudamiento | | | 85% |
| Amortización y pago de intereses | | | 20 años |
| Tiempo de gracia | | | 0 |

Tabla 5. Premisas de Financiamiento

Elaboración: Propia

Fuente: Corridas financieras CON y SIN incentivos ajustadas mediante Oficio No. AG-2017-32109, 14 de diciembre

1.3. Ingresos

El modelo económico-financiero del proyecto presentado por el GAD Municipal de Guayaquil, está basado en una propuesta de ingresos a través del cobro de TRB⁵ por tráfico promedio nacional e internacional, el cual mantienen la siguiente relación y ajuste:

$$\text{Ingresos} = (\text{TRB tráfico internacional} * \text{Tarifa}) + (\text{TRB tráfico nacional} * \text{Tarifa})$$

| INGRESOS GENERADOS AL PROYECTO | | |
|--------------------------------------|--|---|
| POR TRB(tráfico Internacional) | | 48.072.135 |
| POR TRB (tráfico Nacional) | | 3.068.434 |
| TOTAL | | 51.140.569 |
| PREMISAS PARA EL CÁLCULO DE INGRESOS | | |
| DETALLE | Nacional | Internacional |
| Relación de tráfico | 6% | 94% |
| Tarifa | 0,16 (Actualización con base a IPC) | 0,16 (Actualización con base a IPC), una vez terminado el dragado, es decir en el año 2020 aumenta la tarifa a 0,41 |
| IPC | | 3% |

⁴ Capital propio

⁵ Tonelada de Registro bruto

Tabla 6. Tabla para cálculo de ingresos del proyecto

Elaboración: Propia

Fuente: Proyecto Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil.

1.4. Duración del proyecto

De acuerdo con la Cláusula Sexta del Convenio de Delegación de Competencias, suscrito entre el MTOP y el GAD Municipal de Guayaquil, referente al plazo e inicio del ejercicio efectivo de la competencia, en su numeral 6.1, señala que el convenio tiene vigencia a partir de la fecha de su suscripción. Sin embargo, el periodo de la delegación al Sector Privado es de 25 AÑOS que empezará una vez que el GAD Municipal de Guayaquil suscriba el contrato para el dragado de profundización y mantenimiento del canal de acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil, materia del Convenio.

El proyecto se encuentra estructurado en dos fases, detalladas a continuación:

| FASE 1 CAPEX – GASTO DE INVERSIÓN (DRAGADO) | | FASE 2 OPEX - OPERACIÓN Y EXPLOTACIÓN (MANTENIMIENTO) | |
|--|-------------------------|--|-------------|
| DETALLE | AÑOS | DETALLE | AÑOS |
| Draga de Corte y Succión (Roca) | | Costos directos | |
| Draga Succión (Sedimentos) | | Costos indirectos | |
| Servicios de tráfico de embarcaciones (VTMS) | 2018-2019- 2020-2033 | Gastos administrativos | 2018 : 2043 |
| Protección Ambiental | | Impuestos | |
| Gastos Pre operativos | | | |

Tabla 7. Etapas del proyecto

Elaboración: Propia

Fuente: Proyecto Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil.

1.5. Sector de Intervención

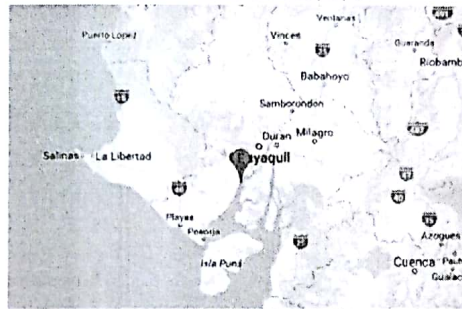
Con base a los “Sectores y Subsectores de intervención” definidos por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – SENPLADES, se puede identificar al proyecto “Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación”, dentro del sector “Transporte, comunicación y vialidad”, subsector: 10.9 “Infraestructura aeroportuaria y portuaria”.

1.6. Ubicación del Proyecto

El proyecto se desarrollará en el Golfo de Guayaquil que es el accidente costanero más sobresaliente de la costa ecuatoriana, en el cual desembocan las aguas de la cuenca hidrográfica más grande y la más importante de la costa occidental de América, la cuenca del Río Guayas.

El Golfo de Guayaquil es parte del Estuario más grande de la costa sudamericana del Océano Pacífico. La entrada del golfo se extiende 200 km. de norte a sur a lo largo del meridiano 81° W, desde la puntilla de Santa Elena (02° 12' S) en Ecuador hasta cerca de Máncora (04° 07' S) en Perú; hacia el interior, el golfo penetra el litoral ecuatoriano una distancia aproximadamente de 120 Km. (ver Figura 1-1). El LPI (Límite Político Internacional) entre Ecuador y Perú al sur está demarcado por el paralelo 3° 23' S.

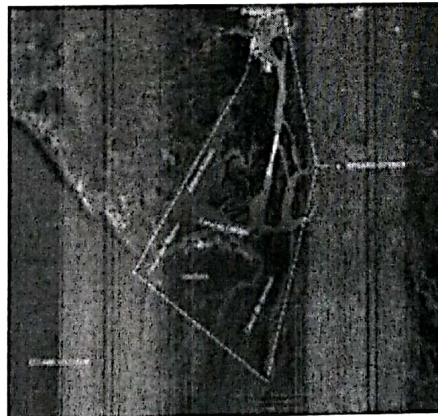
Figura 1. Golfo de Guayaquil



Fuente: Google Maps, 2016

El Golfo de Guayaquil se divide naturalmente en Estuario Exterior y Estuario Interior. El estuario exterior se origina en el lado Occidental de la Isla Puná (80° 15' W) y que termina a lo largo del meridiano 81° W, y el estuario interior se extiende desde el extremo occidental de la Isla Puná hacia el norte que incluyen los sistemas del Estero Salado y del Río Guayas.

Figura 2. Estuario Exterior y Estuario Interior del Golfo de Guayaquil.



Fuente: Google Earth, 2016.

La Isla Puná define también dos canales, interconectados entre sí por el Canal de Cascajal:

Al Oeste, el Canal del Morro de 3 km. de ancho que conecta el estuario exterior con el Estero Salado, en el cual se encuentra el Canal de Acceso hacia los esteros del norte donde se encuentran los Terminales Marítimos de Guayaquil.

PROYECTO DE INICIATIVA PÚBLICA
Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las
Terminales Portuarias de Guayaquil.

- Estero Cobina: Terminales de Autoridad Portuaria de Guayaquil, concesionados a Contecon (contenedores y carga general) y Andipuerto (granelero).
- Estero Santa Ana (Perimetral Marítima): Terminales Privados Terminal Portuario de Guayaquil (contenedores, carga general y gráneles), Bananapuerto (contenedores y carga general).
- Estero del Muerto: Terminal Privado de Fertisa (granelero y contenedores).
- Estero Mongón: Terminal Portuario Internacional Puerto Hondo (graneleros).

Al Este, el Canal de Jambelí de ancho variable entre 11 km. y 28 km. que conecta el estuario exterior con el Río Guayas, el cual accede directamente a la ciudad de Guayaquil, donde se encuentran los Terminales Fluviales de Guayaquil, entre los cuales se destacan los terminales graneleros: Ecuabulk, Ecuagran, Industrial Molinera, QC Terminales Ecuador, Storeocean, entre otros.

1.7. Compromisos del Proyecto

De acuerdo con la información presentada por el GAD Municipal de Guayaquil, no se contemplan compromisos directos ni compromisos contingentes para la aplicación del proyecto bajo la modalidad de APP.

Sin embargo, bajo la figura de Asociación Público – Privada, existen diferentes compromisos que deben ser contemplados en el contrato, detallados a continuación:

| ESTADO | PRIVADO |
|--|---|
| <p>* Asegurar que el proyecto sea financiable, lo cual significa una preparación cuidadosa, la asignación optimizada de los riesgos y participación soberana.</p> | <p>* Cumplimiento del objetivo único del contrato por el cual se crea la Sociedad Gestora: Construcción, financiamiento, operación, conservación y mantenimiento.</p> |
| <p>* Estabilidad Jurídica, referente a cambios en las políticas públicas que alteren los resultados de la iniciativa privada, en los términos del Contrato de Gestión Delegada.</p> | <p>* Combinar opciones de financiamiento de capital (accionistas) y deuda (prestamistas) para lograr el cierre financiero.</p> |
| <p>*Contratar el servicio de una consultora independiente que fiscalice la realización de la batimetría de las profundidades del Canal de Acceso y sus resultados documentados de forma técnica, previo al inicio de las obras a ejecutarse, a costo del Gestor Privado.</p> | <p>*Deberá cubrir los costos de los estudios ambientales, batimétricos, de fiscalización y control, y otros que sean necesarios en los términos previstos en el contrato de gestión delegada.</p> |

* Otorgar al gestor privado el derecho de percibir el valor de la tasa portuaria que se fije por parte del Concejo Municipal de Guayaquil, y que será pagada por las naves que utilicen el canal de acceso a las terminales portuarias de Guayaquil.

* Deberá entregar el canal de acceso al finalizar el plazo del Contrato en las condiciones exigidas en el mismo (obligación de transferencia), con el soporte correspondiente que incluya planos finales de batimetría debidamente sustentados

* Supervisión del contrato, Contratar los servicios de una consultora independiente, durante la periodicidad establecida en el Contrato de Gestión Delegada, así como al finalizar la delegación, a costo del Gestor Privado, con la finalidad de que se cumpla las condiciones establecidas en los lineamientos del contrato para la ejecución del dragado.

* Cumplimiento de los niveles de servicios.

* Asumir riesgos retenidos y compartidos

* Asumir riesgos Transferidos y compartidos

Tabla 8. Compromiso de las partes del proyecto

Elaboración: Propia

Fuente: Proyecto Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil.

Más allá de los compromisos que tiene cada sector, es importante que exista una buena administración del proyecto, teniendo en cuenta los siguientes principios:

- Eficiencia
- Responsabilidad
- Transparencia
- Transferencia de conocimiento
- Imparcialidad
- Participación

1.8. Contraprestación

El proyecto no considera contraprestaciones para el privado, es decir, aportes del estado bajo la figura de PPD o algún tipo de compensación; tampoco contempla contraprestaciones (canon fijo y/o variable) para el Estado, puesto que no se han establecido en el modelo de gestión propuesto por el GAD Municipal de Guayaquil.

1.9. Incentivos Solicitados

Mediante documento S/N, la Dirección Financiera del GAD Municipal de Guayaquil, emite un informe de análisis de incentivos tributarios aplicables al proyecto *"Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación"*. Dicho informe considera todos los incentivos aplicables a la Ley de APP⁶, detallados a continuación:

⁶ Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera



| # | INCENTIVOS | BASE LEGAL |
|---|--|--|
| 1 | Exoneración del Impuesto a la Renta por 10 años | Art. 9.3 Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (LORTI) |
| 2 | Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por importación de bienes o compra de servicios | Art. 159.1 numerales 1 y 2 Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador |
| 3 | Exoneración de impuesto a la Salida de Divisas por financiamiento | Art. 159.1 numerales 3 y 5 Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador |
| 4 | Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por pago de dividendos y utilidades | Art. 159.1 numeral 4 Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador |
| 5 | Exoneración de tributos al comercio exterior -Aranceles por Importación -Salvaguardia por importación y otros recargos similares -IVA por importación -FODINFA | Art. 125 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) |
| 6 | Retención de IVA en los mismos términos y bajo los mismos porcentajes que las empresas públicas | Art. 63 Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno |

Tabla 9. Aplicación de incentivos tributarios

Elaboración: Propia

Fuente: Proyecto Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil.

1.10. Aportes Públicos

Bajo el esquema de APP el gestor privado es quien realiza todas las inversiones tanto de diseño y construcción, como de operación y mantenimiento, recuperando su gasto de capital por medio del cobro de tarifas; y una vez que se ha analizado el proyecto, este genera una rentabilidad atractiva acorde con el riesgo que está asumiendo. Por tal razón, el proyecto presentado por el GAD Municipal de Guayaquil no contempla ningún tipo de pago, garantías, compensaciones etc., dado que el proyecto es económicamente rentable y sustentable por sí solo.

1.11. Análisis social, económico y financiero del proyecto

1.11.1 Análisis social

(i) Identificación y caracterización de la población objetivo:

Los puertos se construyen y desarrollan lo más cerca de las áreas de producción, áreas industriales y de consumo, con el propósito de otorgar una ventaja en costos al comercio exterior, y por ende se constituyen en una VENTAJA COMPETITIVA para los países.

El hinterland (áreas de producción, áreas industriales y de consumo más cercanas de un puerto), se convierte en el principal factor determinante para que líneas navieras regulares u otras, tomen la decisión para operar en un puerto, así como el soporte en la prestación de otros servicios logísticos relacionados con el comercio exterior.

El Puerto de Guayaquil, dada su extensa zona de influencia, impulsa el desarrollo y modernización de la industria portuaria y genera una alta demanda de servicios de las líneas navieras regulares de tráfico internacional, convirtiéndose en el centro de convergencia de las cargas de exportación e importación, como consecuencia del desarrollo productivo y agrícola (exportable) de las zonas más cercanas a esta ciudad, que de acuerdo a la nueva clasificación de la Secretaría de Planificación y Desarrollo del Ecuador (SENPLADES), forman parte de las Zona 5 y Zona 8.

La Zona de Planificación 5: Está integrada por las provincias de Guayas (a excepción de Guayaquil, Durán y Samborondón), Los Ríos, Santa Elena, Bolívar y Galápagos, e incluye 48 cantones y 72 parroquias. Tiene 2,286.782 de habitantes distribuidos en un territorio de 33.916,68 Km², de los cuales un 52% se encuentra en la zona urbana y un 48% en la zona rural. (Fuente Censo INEC 2010).

La Zona de Planificación 8: Su cobertura comprende los cantones: Guayaquil, Durán y Samborondón; este territorio ocupa 4,691.59Km² de superficie y representa el 1,9% del total nacional y el 25.14% de la provincia del Guayas; concentra el 18% de la población del país, distribuidos de la siguiente manera: Guayaquil 90,10%, Durán 7,89% y Samborondón 2,01%. La mayoría de la población vive en áreas urbanas de las cabeceras cantonales de Guayaquil y Durán y el sector de la vía a Samborondón.

(ii) Indicadores de impacto

Este indicador permite realizar la medición de los cambios que se esperan lograr al final del proyecto, para los cuales, de acuerdo con la proyección del movimiento de TRBs de tráfico Nacional e Internacional realizada, se obtienen los siguientes resultados:

Criterios de análisis:

- Sobre la base del TRB para el año 2018, de los buques que operen en los terminales portuarios de Guayaquil, el 6% corresponde a los buques en tráfico de cabotaje, y el 94% a los buques de tráfico internacional.
- Para los TRB de tráfico internacional se estima un crecimiento, en el siguiente orden:

| TASA DE CRECIMIENTO DE TONELAJE DE REGISTRO BRUTO (TRB) | |
|---|-------|
| Desde año 1 hasta año 5 | 3,33% |
| Desde año 6 hasta año 10 | 2,83% |
| Desde año 11 hasta año 25 | 2,33% |

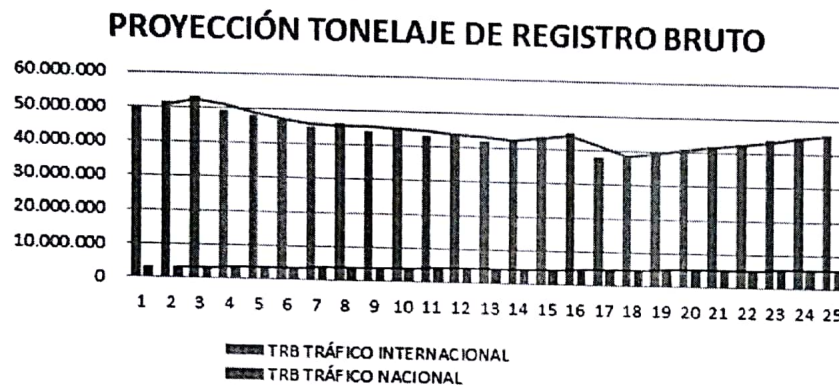
Tabla 10. Tasa de crecimiento TRB

Elaboración: Propia

Fuente: Proyecto Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil.

Como conclusión en el siguiente gráfico, se puede observar la proyección de movimientos de carga (TRB) para los próximos 25 años de ejecución del proyecto.

Gráfico 1. Proyección de tonelaje de registro bruto



Elaboración: Propia

1.11.2 Análisis socioeconómico

La evaluación socioeconómica es un estudio que tiene principalmente dos objetivos:

- Demostrar la rentabilidad económica y social de un proyecto.
- Priorizar un proyecto comparado con otros y con las alternativas que existen para su ejecución o desarrollo.

Estos objetivos, a su vez, tienen como propósito determinar la conveniencia o no de llevar a cabo un proyecto de interés público.

En este contexto, cabe precisar que el dragado en la actividad de un puerto en funcionamiento, como es el de Guayaquil, no es una opción, forma parte de las actividades que se realizan en este tipo de infraestructura durante toda su vida útil.

En consecuencia, no está sujeta a la decisión de ejecución o no, por tanto de priorización o selección; simplemente se debe ejecutar de manera obligatoria.

Cabe señalar, que la falta de un dragado permanente incidiría en la pérdida de eficiencia y competitividad del puerto, por tanto, en la afectación del comercio exterior del país. Lo que es más, en la medida en que disminuya la profundidad del canal, los buques que puedan navegar a través de él, serán cada vez de menor capacidad y tamaño.

A continuación se detallan algunos de los beneficios que generará el dragado en la actividad del puerto:



- Eliminación de los tiempos de espera de los buques al ingreso del canal durante las horas de bajamar que en la actualidad está entre cuatro y cinco horas.
- Ingreso de buques de mayor capacidad como son los Panamax y los post Panamax a su máxima capacidad, que en la actualidad no pueden ingresar al puerto de Guayaquil por las condiciones de profundidad del canal, lo que genera una reducción en los costos de transporte de mercaderías.
- Reducción de los tiempos de navegación que en la actualidad toman hasta 8 horas.
- Crecimiento de la actividad portuaria.
- Eliminación de los tiempos ociosos de los puertos, como consecuencia de la inactividad que se produce durante las horas de bajamar, lo que incide en costos de eficiencia y operación.

El GAD Municipal de Guayaquil por su parte realizó un análisis económico sobre el impacto que tendría la paralización o cierre de los puertos, producto de la falta de dragado, en el movimiento de carga de exportación.

En dichos documentos, se puede apreciar que la afectación por la paralización y traslado de actividades portuarias al Puerto de Posorja sería, en cualquiera de los escenarios, superior a los cuatro mil millones de dólares durante los 25 años de plazo del contrato de APP.

1.11.3 Análisis financiero

Este apartado tiene por objeto comprobar la viabilidad económica-financiera del presente proyecto. Para ello, se parte de dos escenarios que consideran aplicación y no aplicación de los Incentivos Tributarios.

Presentación de resultados, previo análisis de los siguientes indicadores:

➤ Estructura del flujo de caja del proyecto (evaluación pura)

| FLUJO DE CAJA DEL PROYECTO |
|---------------------------------|
| CONCEPTO |
| Ingresos (+) |
| OPEX (-) |
| EBITDA (=) |
| Depreciación y Amortización (-) |
| EBIT (=) |
| Impuesto a la renta (-) |
| Utilidad a Trabajadores (-) |
| UTILIDAD NETA (=) |
| Depreciación y Amortización (+) |
| CAPEX (-) |
| Capital de trabajo (-) |
| Flujo de Caja Libre (=) |

Tabla 11. Formato de evaluación pura del proyecto
Elaboración: Propia

Este análisis nos permite determinar si los ingresos generados en el flujo operativo del giro de negocio, son suficientes para cubrir las inversiones realizadas; y, así mismo, verificar si el proyecto es factible por sí sólo o necesita de financiamiento.

Fuente: Guía Metodológica Comité APP

➤ *Estructura del flujo de inversionista (evaluación del proyecto financiado)*

Este análisis nos permite determinar si el proyecto es bancable, es decir, si los resultados financieros del mismo podrán sustentar las solicitudes del crédito bancario para financiar el proyecto; y, si el proyecto aplica relación equity/deuda, se realiza un análisis para determinar rentabilidad de los accionistas que aportaron capital propio.

| FLUJO DE CAJA DEL PROYECTO | |
|--|--|
| -Millones de USD CORRIENTES- | |
| CONCEPTO | |
| Ingresos (+) | |
| OPEX (-) | |
| EBITDA (=) | |
| Depreciación y Amortización (-) | |
| EBIT (=) | |
| Gastos financieros (-) | |
| EBT (=) | |
| Impuesto a la renta (-) | |
| Utilidad a Trabajadores (-) | |
| Utilidad Neta (=) | |
| Depreciación y Amortización (+) | |
| CAPEX (-) | |
| Desembolso crédito (+) | |
| Amortización de deuda (-) | |
| Capital de trabajo (-) | |
| Flujo de caja luego de financiamiento (=) | |
| Aporte de Capital (-) | |
| Dividendos (-) | |

Tabla 12. Formato de evaluación del inversionista del proyecto
Elaboración: Propia

Fuente: Guía Metodológica Comité APP

➤ *Tasa de descuento*

El proyecto aplica la tasa de descuento del “Costo promedio ponderado de Capital – WACC”; la cual es el costo de la deuda que se define como el rendimiento que exigen los acreedores de la empresa para préstamos nuevos, es decir, el costo de la deuda es la tasa de interés que debe pagar la empresa por los nuevos préstamos. La fórmula del WACC es la siguiente:

$$WACC = ((D / (D + C)) * (Kd * (1 - T))) + (C / (C + D)) * Ke$$

| | |
|----------------------------------|-----------------------------|
| Company | M.I. Municipio de Guayaquil |
| Country | Ecuador |
| Currency | US\$ |
| Industry | Sector Público |
| Risk Free Rate (Rf) | |
| 10 yr U.S. Bond | 2,4% |
| Country Risk Premium (Rc) | |
| Morgan Markets - EMBI | 6,7% |
| Market Risk Premium (Rm) | |

| | |
|-----------------------------------|---------------|
| Damodaran | 5,7% |
| Beta (B) | |
| Unleveraged Beta - Sector | 0,91 |
| D/EV (Estimated) | 44% |
| E/EV (Estimated) | 56% |
| D/E (Estimated) | 80% |
| Releveraged Beta - Company | 1,40 |
| Cost of Debt (Kd) | |
| 10 yr Sovereign Bond (Proxy) | 9,1% |
| Corporate Spread | 1,0% |
| Tax Rate | 33,7% |
| Cost of Debt after Tax | 6,7% |
| | |
| Cost of Equity | 17,1% |
| | |
| WACC (Nominal) | 12,48% |

Tabla 13. Cálculo WACC
Elaboración: Propia

➤ *Valor Actual Neto - VAN*

Es el valor presente de los flujos esperados de una inversión (gasto de capital) a partir del primer período de operación, restándole la inversión (gasto de capital) total realizada en el período cero.

$$VAN = Inv + \sum_{j=1}^n \frac{F_j}{(1+i)^j}$$

➤ *Tasa Interna de Retorno – TIR*

Es la tasa de descuento que hace que un flujo de fondos genere un VAN igual a cero, por lo que se establece que los proyectos aceptables tendrán una TIR igual o superior a la tasa de descuento. Para el cálculo de la Tasa Interna de Retorno – TIR se emplea la siguiente fórmula:

$$TIR = \sum_{t=1}^n [FC_t / (1+i)^t] - I_0 = 0$$

➤ *Ratio de endeudamiento – DSCR*

Como condición necesaria en cualquier project finance; este es el indicador de solvencia financiera de un proyecto al determinar la holgura de los ingresos netos para pagar el crédito que se requiere para implementar el proyecto. Su fórmula es:

$$DSCR = \frac{\text{Flujo de caja}}{(\text{Intereses de deuda} + \text{Amortización de deuda})}$$

RESULTADOS ECONÓMICOS – FINANCIEROS

Tarifa SIN incentivos Internacional: 0,44 Nacional: 0,16
 Tarifa CON incentivos Internacional: 0,41 Nacional: 0,16

| RUBROS | CON INCENTIVOS | | | SIN INCENTIVOS | | |
|-------------------------------|-----------------|--|----------------------------------|-----------------|---|----------------------------------|
| | Evaluación Pura | Evaluación Inversionista Financiamiento | Evaluación Inversionista Capital | Evaluación Pura | Evaluación Inversionista Financiamiento | Evaluación Inversionista Capital |
| Valor Actual Neto – VAN | 6.924.670 | 24.913.743 | 2.253.295 | (476.817) | 17.512.256 | (7.153.800) |
| Tasa Interna de Retorno - TIR | 13,59% | 22,91% | 11,31% | 12,41% | 19,27% | 5,62% |
| DSCR | 2,2 | Los ingresos del proyecto generan 2 (dos) veces el monto del repago del préstamo y, sin saldo negativo en caja al final de ningún periodo. | | | | |

Tabla 14. Presentación de resultados

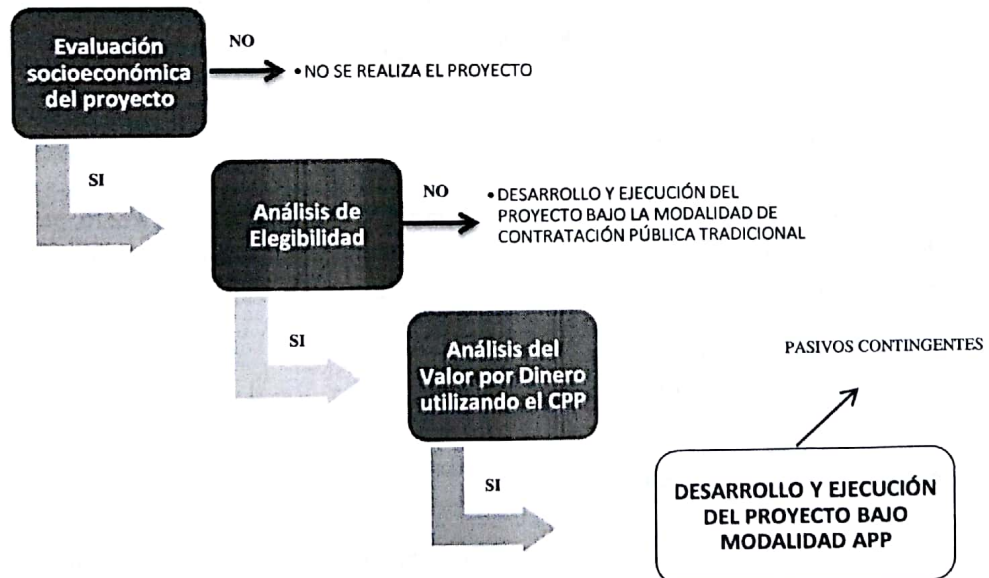
Elaboración: Propia

Fuente: Corridas financieras CON y SIN incentivos ajustadas mediante Oficio No. AG-2017-32109, 14 de diciembre.

2. EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL ANÁLISIS DE CONVENIENCIA Y DEL CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 3 DE LA LEY APP

En este apartado, se realiza la evaluación del cumplimiento del análisis de conveniencia y la evaluación del cumplimiento de los lineamientos establecidos en el artículo 3 de la Ley APP, de acuerdo a la siguiente estructura:

Figura 3. Secuencia del proceso de análisis de conveniencia del proyecto



Elaboración: Propia

El análisis cualitativo del índice de elegibilidad y el cuantitativo del valor por dinero utilizando el CPP⁷ del proyecto *“Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación, y Transferencia)”*, en sus informes se determina que es viable el desarrollo y ejecución del proyecto bajo la modalidad de Asociación Público-Privada.

Sin embargo, de acuerdo a las reuniones mantenidas entre la Secretaría Técnica del Comité Interinstitucional de Alianzas Público Privadas y los miembros el GAD Municipal de Guayaquil, se emitieron observaciones con respecto al análisis de distribución de riesgos que aplica el proyecto, para lo cual deben ser consideradas tanto en el análisis del IDE⁸, como del CPP.

Mediante Oficio No. AG-2017-30739, de 12 de diciembre de 2017, el GAD Municipal de Guayaquil, atiende y ajusta las observaciones hechas por la Secretaría Técnica del Comité Interinstitucional de Alianzas Público Privadas; adicionalmente, es necesario que el análisis se realice con base a la última información remitida por la Entidad Delegante, para lo cual, en el acápite 1 del presente informe se manifiesta que *“La Secretaría Técnica del Comité Interinstitucional de Alianzas Público Privadas, una vez revisadas las corridas financieras, emitió diferentes observaciones con base a lo dispuesto en la Guía metodológica para presentación y aprobación de proyectos bajo la modalidad de Asociación Público-Privada (...)”*, y que *“Mediante Oficio No. AG-2017-32109, de 14 de diciembre de 2017, el GAD Municipal de Guayaquil atiende las observaciones emitidas (...)”*.

Detalle de ajustes realizados al proyecto:

- Índice de Elegibilidad = 4,14 (antes 4,27)
- Distribución de riesgos= retenidos 23%, transferidos 74% y compartidos 3% (antes retenidos 25%, transferidos 71% y compartidos 4%)
- Cuantificación de riesgos= USD 3.887.185 (antes USD 20.137.569)

2.1. Evaluación del cumplimiento del análisis de conveniencia

En la composición del IDE, se establecen 7 criterios, de los que se derivan las 38 preguntas. Los criterios son los siguientes:

1. **Institucionalidad:** se refiere al funcionamiento y organización del sector público para desarrollar un proyecto bajo el esquema APP;

⁷ Comparador Público Privado

⁸ Índice de Elegibilidad

2. **Competencia:** condiciones de mercado que generan comportamientos de los agentes participantes del proyecto, dado el riesgo del proyecto en un contexto de oferta y demanda;
3. **Complejidad:** nivel de dificultad del proyecto;
4. **Involucrados:** considera el impacto que podría generarse a los actores que intervienen en el proyecto;
5. **Macroeconomía:** impacto en los indicadores macroeconómicos del país;
6. **Concurso público:** referentes al proceso de concurso público;
7. **Tamaño del proyecto:** este criterio abarca para su análisis la dimensión del proyecto en cuanto al monto de inversiones que se requieren para su desarrollo, así como su duración.

La aplicación desarrollada en Excel para determinar el índice de Elegibilidad, cuenta con las hojas "Preguntas" e "Índices", que permite ver como las puntuaciones se han agrupado en función de los factores que definen el IE, obteniendo como resultado lo siguiente:

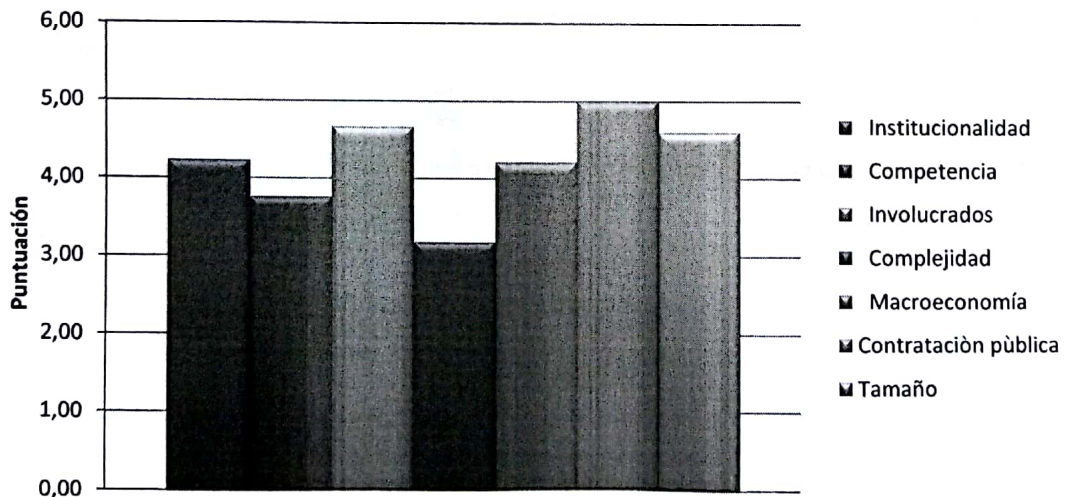
| | |
|-------------------------------|-------------|
| Índice de Elegibilidad | 4,14 |
| Institucionalidad | 4,23 |
| Competencia | 3,76 |
| Involucrados | 4,67 |
| Complejidad | 3,18 |
| Macroeconomía | 4,21 |
| Concurso Público | 5,00 |
| Tamaño | 4,60 |

Tabla 15. Resultado índice de Elegibilidad

Elaboración: Propia

Fuente: Proyecto Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil.

Gráfico 2. Descripción gráfica de análisis de Índice de Elegibilidad



Elaboración: Propia

2.2. Evaluación del cumplimiento del artículo 3 de la Ley APP

La estructuración, ejecución y evaluación de proyectos públicos, bajo la modalidad de asociación público-privada deben ser ajustadas a los siguientes principios y lineamientos:

2.2.1 Sostenibilidad Fiscal

La Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión extranjera, en el art. 3, numeral 3.1, establece: *“Se deberá considerar la capacidad de pago del Estado para adquirir compromisos financieros, firmes o contingentes, que se deriven de la ejecución de los contratos celebrados en asociación público-privada, sin comprometer la sostenibilidad de las finanzas públicas ni la prestación regular de los servicios.”*

Como se menciona en el numeral 1.9 del presente documento, el proyecto no considera aportes públicos, esto, debido a que el gestor privado es quien realiza todas las inversiones tanto de diseño y construcción, como de operación y mantenimiento, recuperando su gasto de capital por medio del cobro de tarifas. Por tal razón, el proyecto presentado por el GAD Municipal de Guayaquil no contempla ningún tipo de pago, garantías, compensaciones etc., dado que el proyecto es económicamente rentable y sustentable por sí solo, y, no compromete la sostenibilidad en las finanzas públicas ni en la prestación regular de los servicios.

2.2.2 Distribución Adecuada de Riesgos

La Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión extranjera, en el art. 3, numeral 3.2, establece: *“En toda asociación público-privada se deberá hacer una identificación y valoración de los riesgos y beneficios durante la vigencia del proyecto, los cuales serán asumidos, transferidos o compartidos por la entidad pública delegante y el gestor privado, de conformidad con lo establecido en el contrato.”*

Una vez realizada una adecuada evaluación y distribución de riesgos, el proyecto *“Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación, y Transferencia)”* considera riesgos retenidos (23%), transferidos (74%), y compartidos (3%), mismos que se visualizan en el cuadro a continuación

| CATEGORÍA | DESCRIPCIÓN |
|-------------------------------------|---|
| | RIESGOS RETENIDOS |
| Riesgo de operación y mantenimiento | Riesgo por cambios en la legislación sectorial portuaria y marítima. |
| | Riesgo de vigencia del convenio de delegación de competencias al Municipio. |
| | Riesgo por cambios en la legislación tributaria. |
| | Riesgo por cambios macroeconómicos. |

| | |
|-------------------------------------|---|
| Riesgo de construcción | Riesgos por obras adicionales solicitadas por la entidad. |
| Riesgo de implementación | Riesgo en la obtención de los permisos ambientales |
| RIESGOS COMPARTIDOS | |
| Riesgo de operación y mantenimiento | Riesgos políticos en el país |
| RIESGOS TRANSFERIDOS | |
| Riesgo de construcción | Riesgos asociados a la responsabilidad civil por daños al ambiente o a terceros |
| | Riesgo por incremento no previsible de volúmenes de material a dragarse. |
| | Deficiencia en los estudios técnicos. |
| | Cambios en el cronograma de trabajo. |
| | Variación de precios de insumos no contemplados en la planificación |
| | Riesgo de disponibilidad, calidad y niveles de servicios. |
| Riesgo de operación y mantenimiento | Sobrecostos de los trabajos de dragado de mantenimiento |
| | Riesgos de Terminación Anticipada |
| | Riesgos por caso fortuito relacionado con eventos de la naturaleza. |
| | Riesgos de Obtención de Seguros. |
| | Incumplimiento de las especificaciones técnicas |
| | Riesgos Laborales de la gestión privada del Gestor Delegado. |
| | Riesgo por cambios tecnológicos |
| | Aumento de costos fijos de operación |
| | Riesgo comercial por reducción del tráfico marítimo. |
| | Riesgos asociados con la evasión de parte de los usuarios para el pago de las tarifas |
| Riesgo de implementación | Riesgo de obtención del financiamiento. |

Tabla 16. Detalle de distribución de riesgos

Elaboración: Propia

Fuente: Archivo Excel "Comparador Público-Privado". Oficio No. Oficio No. AG-2017-32109, de 14 de diciembre

Debido a que la metodología establece no solo la determinación de los riesgos de forma cualitativa, sino también cuantitativamente, a continuación un resumen de los resultados de la valoración que se incluirán como elemento de análisis para el PPR⁹.

| Año | TOTAL RIESGO RETENIDO | TOTAL RIESGO TRANSFERIDO | RIEGO COMPARTIDO | RIESGO TOTAL |
|--------|-----------------------|--------------------------|------------------|-----------------|
| Año 1 | \$ 82.376,61 | \$ 519.280,88 | \$ - | \$ 601.657,50 |
| Año 2 | \$ - | \$ 596.151,31 | \$ - | \$ 596.151,31 |
| Año 3 | \$ - | \$ 302.151,57 | \$ - | \$ 302.151,57 |
| Año 4 | \$ - | \$ 90.451,57 | \$ - | \$ 90.451,57 |
| Año 5 | \$ - | \$ 187.867,04 | \$ - | \$ 187.867,04 |
| Año 6 | \$ - | \$ 132.930,19 | \$ - | \$ 132.930,19 |
| Año 7 | \$ - | \$ 105.624,22 | \$ - | \$ 105.624,22 |
| Año 8 | \$ 128.384,48 | \$ 92.772,55 | \$ 87.950,71 | \$ 309.107,74 |
| Año 9 | \$ - | \$ 171.324,13 | \$ - | \$ 171.324,13 |
| Año 10 | \$ 537.380,04 | \$ 1.006.860,06 | \$ - | \$ 1.544.240,10 |
| Año 11 | \$ 164.753,23 | \$ 122.875,70 | \$ - | \$ 287.628,93 |
| Año 12 | \$ - | \$ 146.863,35 | \$ - | \$ 146.863,35 |
| Año 13 | \$ - | \$ 154.951,14 | \$ - | \$ 154.951,14 |
| Año 14 | \$ 168.583,45 | \$ 116.509,42 | \$ - | \$ 285.092,87 |

⁹ Proyecto Propuesto Referencial



| | | | | |
|--------|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|
| Año 15 | \$ - | \$ 264.071,06 | \$ - | \$ 264.071,06 |
| Año 16 | \$ 163.721,24 | \$ 117.956,54 | \$ 157.768,70 | \$ 439.446,48 |
| Año 17 | \$ 389.077,82 | \$ 249.268,48 | \$ - | \$ 638.346,30 |
| Año 18 | \$ - | \$ 176.049,90 | \$ - | \$ 176.049,90 |
| Año 19 | \$ - | \$ 136.766,32 | \$ - | \$ 136.766,32 |
| Año 20 | \$ - | \$ 249.467,09 | \$ - | \$ 249.467,09 |
| Año 21 | \$ 250.333,15 | \$ 233.447,46 | \$ - | \$ 483.780,61 |
| Año 22 | \$ - | \$ 220.377,02 | \$ - | \$ 220.377,02 |
| Año 23 | \$ - | \$ 162.658,18 | \$ - | \$ 162.658,18 |
| Año 24 | \$ - | \$ 223.101,35 | \$ - | \$ 223.101,35 |
| Año 25 | \$ - | \$ 344.823,31 | \$ - | \$ 344.823,31 |
| | \$ 1.884.610,03 | \$ 6.124.599,82 | \$ 245.719,41 | \$ 8.254.929,26 |

Tabla 17. Cuantificación de riesgos

Elaboración: Propia

Fuente: Archivo Excel "Comparador Público-Privado" Oficio No. AG-2017-32109, de 14 de diciembre de 2017

2.2.3 Valor por Dinero

La Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión extranjera, en el art. 3, numeral 3.3, establece: *"Los proyectos públicos ejecutados bajo la modalidad de asociación público-privada deberán obtener el mejor resultado de la relación precio-calidad y obtener las condiciones económicamente más ventajosas para los usuarios finales de la obra, bien o servicio del que se trate."*

El análisis de Valor por dinero (VPD), se desarrolla cuando el servicio público que será suministrado por el sector privado, ofrece la mejor calidad por un costo determinado o costos más bajos por productos de una determinada calidad.

Para cuantificar el concepto de Valor Por Dinero y convertirlo en un parámetro que permita la selección de la mejor modalidad para la ejecución de un proyecto, el proyecto utiliza la herramienta del Comparador Público Privado (CPP).

En términos numéricos, el CPP es la diferencia entre el valor presente del costo total neto de un Proyecto Público de Referencia (PPR) ajustado por riesgo y por ingresos de terceras fuentes y el costo total del proyecto APP.

El proyecto propuesto, presenta el análisis del proyecto público de referencia y el proyecto bajo el esquema APP (metodología del comparador público privado).

Según los resultados presentados, el proyecto público de referencia tendría un valor actual neto de USD 6.261.177

PROYECTO DE INICIATIVA PÚBLICA
Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las
Terminales Portuarias de Guayaquil.

| COSTO DEL PROYECTO PÚBLICO DE REFERENCIA | |
|---|----------------------------|
| DETALLE | VALOR ACTUAL NETO |
| GASTO DE CAPITAL | \$ 75.919.650,98 |
| Costo de equipamiento | \$ 0,00 |
| GASTOS DE EXPLOTACIÓN | \$ 105.426.492,03 |
| COSTOS DIRECTOS | \$ 45.175.131,01 |
| COSTOS INDIRECTOS | \$ 25.740.853,43 |
| GASTOS ADMINISTRATIVOS | \$ 34.510.507,59 |
| Total Costo Base | \$ 181.346.143,01 |
| (+) Riesgos a Retener | \$ 465.546,51 |
| (+) Riesgos a Transferir | \$ 6.261.177,02 |
| (+) Riesgos Compartidos | \$ 58.351,19 |
| (-) Ingresos de terceras fuentes | (\$ 181.356.398,74) |
| VAN COSTO DE PPR | \$ 6.774.818,99 |

Tabla 18. Detalle de costos del proyecto público de referencia (PPR)

Elaboración: Propia

Fuente: Archivo Excel "Comparador Público-Privado" Oficio No. AG-2017-32109, de 14 de diciembre de 2017

Por otra parte, el cálculo del proyecto bajo la figura APP, considera flujos negativos que son el resultado de la cuantificación de los riesgos retenidos y compartidos que deberán ser asumidos por el Estado en caso que se requiera, representando un VAN por USD 2.887.634,48.

| COSTO DEL ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADO | |
|---|--------------------------|
| DETALLE | VALOR ACTUAL NETO |
| (+) Aportes Públicos | \$ - |
| (+) Riesgos a Retener | \$ 465.547 |
| (+) Riesgos Compartidos | \$ 58.351 |
| (+) Costos de Administración de la APP | \$ 2.363.737 |
| VAN COSTO DE APP | \$ 2.887.634,48 |

Tabla 19. Detalle de costos del proyecto por asociación Público – Privada (APP)

Elaboración: Propia

Fuente: Archivo Excel "Comparador Público-Privado" Oficio No. AG-2017-32109, de 14 de diciembre de 2017

El cálculo del valor por dinero bajo la metodología del comparador público – privado presentado en la tabla detallada a continuación, muestra que el valor por dinero sería de USD. 3.887.184,51, con lo cual se concluye que es la mejor alternativa para desarrollar el proyecto es bajo la modalidad de Alianza Público Privada".

| VALOR POR DINERO | |
|-------------------------|------------------------|
| VAN COSTO DE PPR | \$ 6.774.819 |
| VAN COSTO DE APP | \$ 2.887.634 |
| VALOR POR DINERO | \$ 3.887.184,51 |

Tabla 20. Cálculo del Valor por Dinero del Proyecto

Elaboración: Propia

Fuente: Archivo Excel "Comparador Público-Privado" Oficio No. AG-2017-32109, de 14 de diciembre de 2017

2.2.4 Respeto a los Intereses y Derechos de los Usuarios

La Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión extranjera, en el art. 3, numeral 3.4, establece: "El Estado y el gestor privado tendrán la obligación de proteger a los usuarios finales y brindarles información clara y suficiente sobre sus derechos, así como atender y resolver sus reclamos de manera oportuna."

El Convenio de Delegación de Competencias, celebrado entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Guayaquil para el dragado de profundización del canal de acceso a las terminales portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación, es de conocimiento público, y en lo que respecta a fijación de tarifas, establece:

"Artículo 3.7.- La transferencia de la competencia para el dragado de profundización de la totalidad del track de navegación de todos los canales de acceso a la totalidad de las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación, incluye la competencia para fijar, regular, determinar, recaudar y disponer de la tasa portuaria existente o nuevas tasas por crearse, que financien la competencia de dragado descentralizada así como su mantenimiento y fiscalización, tasas portuarias que serán fijadas mediante ordenanza expedida por el Concejo Municipal de Guayaquil, y que serán pagadas por los navieros, propietarios u operadores de buques que transiten por dicho canal. "

En específico, respecto de la tasa existente, se delega de manera expresa a la Municipalidad la competencia de recaudar, disponer, fijar o variar la tasa de uso de facilidades del canal de acceso del Puerto de Guayaquil, en la fracción de USD USD. 0,16 de la actual tarifa para tráfico internacional, y USD USD. 0,16 para tráfico de cabotaje, cuya aprobación por la autoridad correspondiente consta en párrafo anterior.

Sin perjuicio de lo manifestado, el GAD Municipal de Guayaquil podrá crear fijar, regular, determinar, recaudar y disponer nuevas tasas/tarifas mediante ordenanza expedida por el Concejo Cantonal Municipal de Guayaquil, sin reserva de ninguna naturaleza, y dentro del ámbito de la competencia que se delega.

Adicionalmente, el GAD Municipal de Guayaquil, como Entidad Delegante, asume la responsabilidad de ejercer el control y supervisión del cumplimiento de todos los términos y condiciones del contrato de delegación, coordinando acciones para atender la demanda del servicio, otorgar información clara y suficiente sobre la gestión de los servicios, y resolver los reclamos de los usuarios, en caso de presentarse, de manera oportuna, dentro del marco legal establecido para el efecto.

2.2.5 De los Derechos de Propiedad

La Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión extranjera, en el art. 3, numeral 3.5, establece: "El proyecto público y el contrato de gestión delegada deberán garantizar los derechos de propiedad para las partes, por el plazo de ejecución que conste en el mismo."

En el "Proyecto para la Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación y Transferencia)", se contempla que la totalidad del gasto de capital requerida para las obras de dragado de profundización y mantenimiento sea realizada por el gestor privado, y que dicho gestor privado sea quien ejecute las obras y servicios contratados bajo su estricta responsabilidad técnica.

El canal de acceso a las terminales portuarias de Guayaquil es un cauce natural, constituye un bien de dominio público y no es objeto de transferencia ni de gravamen de ningún tipo, por lo que lo único que el GAD Municipal de Guayaquil transfiere durante el plazo de vigencia del Contrato de Gestión Delegada es el derecho a operar y mantener el canal y a cobrar las correspondientes tasas a los usuarios.

Respecto de los derechos de propiedad del Municipio, dado que se trata de una entidad de derecho público delegada por el Gobierno Nacional para la ejecución de una obra y prestación de servicios sobre un bien de dominio público, como es el canal de navegación, no tiene bienes o derechos sujetos a derechos de propiedad en el proyecto. La propiedad sobre el canal de acceso es pública e inalienable, por lo que los derechos sobre el canal están debidamente protegidos por la legislación nacional e internacional. De esta forma, la propiedad sobre los respectivos bienes y derechos de cada una de las partes, están debidamente diferenciadas y se respetan durante toda la vigencia del Contrato.

En virtud de ello, en el Contrato de Gestión Delegada se contempla que es responsabilidad del gestor privado contar con los bienes y equipos necesarios para su gestión, así como el personal técnico mínimo exigido.

Cabe destacar que para la ejecución del proyecto por parte del Gestor Privado, se contempla que las dragas y equipos necesarios para la ejecución de las obras y servicios de dragado de profundización y mantenimiento serán de su propiedad; por lo tanto, el proyecto no contempla que la propiedad de las dragas y demás equipos pasen en algún momento a propiedad municipal.

Para la recuperación del gasto de capital realizado, se prevé el pago de una tasa por parte de las embarcaciones que navegan por el canal de acceso a las terminales portuarias de Guayaquil, la misma que será recaudada por el gestor privado a su cuenta y riesgo.

2.2.6 Cobertura e Inclusión Social

La Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión extranjera, en el art. 3, numeral 3.6, establece: “En el diseño y ejecución de los proyectos públicos no se podrán excluir áreas geográficas, grupos sociales y pueblos y nacionalidades que requieran el bien, obra o servicio que genere el proyecto. Estos proyectos deberán procurar la utilización del componente nacional, transferencia de tecnología y la contratación de talento humano nacional.”

El proyecto generará fuentes de empleo, las cuales podrán ser medidas en tres segmentos:

- El primero, respecto a los empleos que generará la obra de dragado como tal, es decir, operadores de draga, personal y tripulación de los equipos de dragado, estudios y/o seguimientos ambientales, fiscalización de obra, administración, servicios logísticos y abastecimiento interno, proveedores en abastecimiento de combustible, entre otros.
- El segundo, está relacionado con el sector “Transporte y Almacenamiento” que comprende la mano de obra involucrada y relacionada en toda la industria marítima y portuaria (Agentes Afianzados de Aduana, Operador Portuario de Servicio Complementario, Operador Portuario de Carga, Operador de Buque, Agencia Naviera, Depósito de Contenedores, Terminal Portuario, Prácticos, Remolcadores, Líneas de transporte terrestre, Transporte marítimo y de cabotaje, Astilleros, Varaderos, reparaciones y mantenimiento, armadores y Otras Actividades relacionadas) que en la actualidad son aproximadamente 16.500 familias.
- El tercero son las fuentes de empleo de manera indirecta que se generarán en el sector de transporte y almacenamiento.

Transferencia de tecnología: Los equipos de dragado, ya sean dragas de corte o succión, su equipamiento, tecnología, y sistemas de operación, vienen incorporados a las dragas, por lo que la transferencia directa de tecnología se dará en la operación por ser una obra de servicio a través del cual se transfieren habilidades, conocimientos e innovación. La mano de obra nacional que se incorpore a la operación, se capacitará y aprenderá el manejo de estos equipos de alta tecnología mientras se ejecute el proyecto; por ser un proyecto de largo plazo, le permitirá al GAD Municipal de Guayaquil, contar con el conocimiento especializado para planificar, supervisar y mejorar a futuro esta actividad.

De forma indirecta, el Proyecto también demanda mayor desarrollo y tecnología a los actores principales del sector logística y transporte, puertos, operadores logísticos de la cadena, depósitos temporales, etc.

Contratación de talento humano: La ejecución de la obra de dragado como tal, no demanda una ingente generación de fuentes de trabajo directo e indirecto. No obstante, tiene gran incidencia y beneficio para la economía de Guayaquil y del País, porque el Proyecto permitirá mantener las actuales plazas de trabajo que genera la actividad de “Transporte y Almacenamiento”. Si

consideramos que la Población Económicamente Activa (PEA) Urbana a marzo 2016 era 5.270.453 personas, y Guayaquil ocupa el 54% de dicha población (Informe de Indicadores Laborales INEC marzo/162), y siendo el 5% de la población activa del grupo que presta servicios en la actividad de "Transporte y Almacenamiento", se determina que son más de 100. 000 las actuales fuentes de trabajo directas e indirectas que se conservarán y crecerán en función de que el dragado del canal de acceso se incremente, esto repercutirá en el ingreso de embarcaciones de mayor calado, por lo que las operaciones portuarias requerirán de mayor cantidad de mano de obra.

3. ANÁLISIS DE LA JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE CONTAR CON LOS INCENTIVOS

El informe de justificación del proyecto "*Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación, y Transferencia)*", realiza el análisis con base a la aprobación de los incentivos validados por las entidades competentes, en este caso la Secretaría Nacional de Aduanas del Ecuador y el Servicio de Rentas internas, determinando la necesidad de contar con los incentivos aplicables al proyecto.

Sin embargo, de acuerdo a los ajustes realizados al proyecto, con base a las observaciones emitidas por la Secretaría Técnica del Comité Interinstitucional de Alianzas Público Privadas, los resultados de los incentivos aplicables cambiaron debido a que las Corridas financieras CON y SIN incentivos fueron modificadas mediante Oficio No. AG-2017-32109 de 14 de diciembre de 2017, emitido por el GAD Municipal de Guayaquil.

| INCENTIVOS | INCENTIVOS VALIDADOS POR SENAE Y SRI | | INCENTIVOS AJUSTADO A CORRIDAS FINANCIERAS OFICIO NO. AG-2017-32109 | |
|---|--------------------------------------|------------------------|---|------------------------|
| | FLUJO EN USD | VAN EN USD WACC 14,17% | FLUJO EN USD | VAN EN USD WACC 12,48% |
| Exoneración del Impuesto a la Renta por 10 años | 12.388.200 | 5.274.576 | 8.971.001 | 3.885.812 |
| Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por importación de bienes o compra de servicios | 4.781.392 | 3.382.237 | 4.127.433 | 1.449.083 |
| Exoneración de impuesto a la Salida de Divisas por financiamiento | 4.513.474 | 1.353.245 | 6.609.404 | 2.193.260 |
| Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por pago de dividendos y utilidades | 3.384.432 | 316.122 | 7.900.784 | 882.738 |
| Exoneración de tributos al comercio exterior | | | | |
| -Aranceles por importación | | | | |
| -Salvaguardia por importación y otros recargos similares | 12.688.442 | 3.958.434 | 12.688.442 | 4.377.941 |
| -IVA por importación | | | | |
| -FODINFA | | | | |
| Retención de IVA en los mismos términos y bajo los mismos porcentajes que las empresas públicas | 1.037.441 | 234.323 | 1.037.441 | 266.116 |
| TOTALES | 38.799.381 | 14.518.937 | 41.334.507 | 13.054.950 |

Tabla 21. Variación de montos de incentivos tributarios (proyectados y a valor presente)

Elaboración: Propia

Fuente: Corridas financieras CON y SIN incentivos ajustadas mediante Oficio No. AG-2017-32109, 14 de diciembre.

3.1. Detalle y cuantificación monetaria de los incentivos solicitados

Mediante Oficios No. 9170120170SCT002500, No. 9170120170DIR092548 y No. SENAE-SENAE-2017-1186-OF, el Servicio de Rentas Internas del Ecuador y la Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, emiten informes de impacto y validación sobre los incentivos tributarios aplicados al proyecto, analizados con base a una tasa de descuento del 14,17%, determinada por el WACC (tasa promedio ponderada de capital).

| INCENTIVOS | FLUJO EN USD | VAN EN USD WACC 14,17% | APROBACIÓN DE INCENTIVOS |
|---|--------------|------------------------|--|
| Exoneración del Impuesto a la Renta por 10 años | 12.388.200 | 5.274.576 | SRI: Oficio No. 9170120170SCT002500 (05 de octubre 2017) Informe de la cuantificación de la incidencia de los Incentivos tributarios aplicados al proyecto |



| | | | |
|---|-------------------|-------------------|--|
| Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por Importación de bienes o compra de servicios | 4.781.392 | 3.382.237 | Informe de la cuantificación de la incidencia de los Incentivos tributarios aplicados al proyecto SRI: Oficio No. 91701201705CT002500 (05 de octubre 2017) |
| Exoneración de impuesto a la Salida de Divisas por financiamiento | 4.513.474 | 1.353.245 | Informe de la cuantificación de la incidencia de los Incentivos tributarios aplicados al proyecto SRI: Oficio No. 917012017ODIR092548 (06 de octubre 2017) |
| Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por pago de dividendos y utilidades | 3.384.432 | 316.122 | Alcance a Informe emitido mediante oficio 91701201705CT002500 |
| Exoneración de tributos al comercio exterior | | | SENAE: Oficio No. SENAE-SENAE-2017-1186-OF (06 de diciembre 2017) |
| -Aranceles por importación | | | Informe de la cuantificación de la incidencia de los Incentivos tributarios aplicados al proyecto |
| -Salvaguardia por importación y otros recargos similares | 12.688.442 | 3.958.434 | |
| -IVA por importación | | | Oficio No. 917012017ODIR092548 (06 de octubre 2017) |
| -FODINFA | | | Alcance a Informe emitido mediante oficio 91701201705CT002500 |
| Retención de IVA en los mismos términos y bajo los mismos porcentajes que las empresas públicas | 1.037.441 | 234.323 | |
| TOTALES | 38.793.381 | 14.518.937 | |

Tabla 22. Aplicación de incentivos tributarios validados por el SRI y SENAE

Elaboración: Propia

Fuente: Proyecto Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil.

Cabe mencionar, que de acuerdo al acápite 3 del presente informe, se manifiesta "(...) con base a las observaciones emitidas por la Secretaría Técnica del Comité Interinstitucional de Alianzas Público Privadas, los resultados de los incentivos aplicables cambiaron debido a que las Corridos financieras CON y SIN incentivos fueron modificadas (...)", por tal razón, el análisis para determinar la aplicación de los incentivos vs ingresos y aportes Estatales, serán con base los últimos valores, resultados de los flujos financieros que presenta el proyecto, detallados a continuación:



| INCENTIVOS | FLUJO EN USD | VAN EN USD WACC 12.49% |
|---|-------------------|---------------------------|
| Exoneración del Impuesto a la Renta por 10 años | 8.971.001 | 3.885.812 |
| Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por importación de bienes o compra de servicios | 4.127.433 | 1.449.083 |
| Exoneración de impuesto a la Salida de Divisas por financiamiento | 6.609.404 | 2.193.260 |
| Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por pago de dividendos y utilidades | 7.900.784 | 882.738 |
| Exoneración de tributos al comercio exterior | | |
| -Aranceles por importación | 12.688.442 | 4.377.941 |
| -Salvaguardia por importación y otros recargos similares | | |
| -IVA por importación | | |
| -FODINFA | | |
| Retención de IVA en los mismos términos y bajo los mismos porcentajes que las empresas públicas | 1.037.441 | 266.116 |
| TOTALES | 41.334.507 | 13.054.950 |

3.2. Monto del gasto de capital (CAPEX) vs. Incentivos

El Artículo 11 del Reglamento de la Ley APP detalla: "(...) En ningún caso los incentivos podrán ser superiores a los aportes realizados por el gestor privado, tanto en capital como deuda, para el desarrollo del proyecto público".

Tomando como base la información respecto a las inversiones a realizarse, se ha procedido al análisis del cumplimiento de este artículo. Se han revisado los montos a valor presente, al cual han sido valorados los flujos por parte de la entidad delegante.

| DETALLE | TOTAL | VAN |
|---|--------------|--------------|
| CAPEX | | |
| 1 Compra Servicio Draga de Corte y Succión (Roca) | 17,08 | 15,18 |
| 1 Draga Succión (Sedimentos) | 30,56 | 27,17 |
| 1 Draga Succión (Sedimentos) | 30,56 | 27,17 |
| Vessel Traffic Management Solutions (VTMS) | 6,00 | 5,04 |
| Protección Ambiental | 0,22 | 0,20 |
| Gastos Pre operativos | 0,96 | 0,85 |
| TOTAL | 85,38 | 75,61 |
| INCENTIVOS SOLICITADOS | | |
| Impuesto a la Renta | 8,97 | 3,89 |

La relación inversión vs. incentivos solicitados, calculados en valor presente neto, resulta en 85%; lo que representa que los incentivos solicitados por el Gestor Privado, representan un 15% respecto a la inversión del proyecto.



| | | |
|--|--------------|--------------|
| Exoneración de tributos al comercio exterior | 12,69 | 4,38 |
| ISD Importación | 4,13 | 1,45 |
| Pagos ISD Deuda | 6,61 | 2,19 |
| Dividendos | 7,90 | 0,88 |
| Costo Rte Fuente IVA | 1,04 | 0,27 |
| TOTAL | 41,33 | 13,05 |
| RELACION GASTO DE CAPITAL VS INCENTIVOS | 67% | 85% |

Tabla 23. Relación gastos de Incentivos vs incentivos
Elaboración: Propia
Fuente: Corrida financiera SIN Incentivos ajustada mediante Oficio No. AG-2017-32109, 14 de diciembre 2017.

| CAPEX | DETALLE | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | | | |
| 1 Compra Servicio Dragas de Coberte y Succión (Roca) | - | - | 17,08 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| 1 Draga Succión (Sedimentos) | 30,56 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| 1 Draga Succión (Sedimentos) | - | 30,56 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| Vessel Traffic Management Solutions (VTMS) | 3,00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| Protección Ambiental | 0,22 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| Gastos Preoperativos | 0,96 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| INCENTIVOS SOLICITADOS | | | | | | | | | | | | | | |
| Impuesto a la renta | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| Exoneración de tributos al comercio exterior | 0,00 | 0,40 | 0,63 | 1,07 | 0,56 | 0,57 | 0,57 | 1,14 | 1,42 | 1,39 | 1,98 | | | |
| ISD Importación | - | 0,12 | 0,20 | 0,38 | 0,18 | 0,18 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | | | |
| Pagos ISD Deuda | - | 0,14 | 0,26 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | | | |
| Dividendos | - | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,02 | 0,01 | 0,10 | 0,08 | 0,12 | 0,11 | | | |
| Costo Rte Fuente IVA | - | 0,02 | 0,03 | 0,04 | 0,03 | 0,04 | 0,03 | 0,04 | 0,03 | 0,04 | 0,03 | | | |
| 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 3,00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,59 | 0,59 | 0,59 | 0,59 | 0,60 | 0,60 | 0,60 | 0,41 | 0,22 | 0,23 | 0,11 |
| 0,17 | 0,17 | 0,17 | 0,17 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,12 | 0,04 | 0,04 | 0,03 |



PROYECTO DE INICIATIVA PÚBLICA
Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las
Terminales Portuarias de Guayaquil.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,19 | 0,07 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 0,20 | 0,20 | 0,24 | 0,22 | 0,32 | 0,14 | 0,26 | 0,23 | 0,34 | 0,31 | 0,44 | 0,61 | 0,93 | 1,01 | 2,00 | | | | | |
| 0,05 | 0,03 | 0,05 | 0,03 | 0,05 | 0,04 | 0,05 | 0,04 | 0,06 | 0,04 | 0,06 | 0,04 | 0,06 | 0,04 | 0,07 | | | | | |

Tabla 24. Cálculo de gastos de capital e incentivos durante periodo de concesión.

Elaboración: Propia

Fuente: Proyecto Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil.

3.3. Monto del resultado del ejercicio antes de utilidades e impuestos vs. valor de los incentivos solicitados.

Se ha calculado el VAN del resultado antes de impuestos y utilidades (UAI) del estado de resultados. Para traer a valor presente los valores del estado de resultados y los incentivos, se ha utilizado la tasa de descuento el WACC.

Posteriormente, se ha calculado el ratio entre los incentivos solicitados y el resultado antes de impuestos y utilidades del proyecto, utilizando la siguiente fórmula:

$$\frac{\text{Incentivos}}{\text{UAI}} = \frac{\text{VAN Incentivos}}{\text{VAN UAI}} = \text{Valor porcentual \%}$$

$$\frac{41.334.506}{494.850.406} = 8,4 \%$$

RESULTADOS:

$$\frac{13.054.949}{95.442.628} = 13,7 \%$$

La suma de los incentivos estimados solicitados, representan el 8,4% sobre la utilidad antes de impuestos respecto al tiempo total de vigencia del Proyecto. Adicionalmente, al calcular el VAN de los incentivos sobre el VAN de la utilidad antes de impuestos, representa al 13,7%. Como se observa, los incentivos contribuyen al financiamiento para la ejecución del Proyecto.

3.4. Ingresos para el Estado vs. sacrificio fiscal

Para el cálculo de ingresos para el Estado se utiliza la corrida financiera con incentivos y se consideran los ingresos tributarios y los ingresos no tributarios, calculados en valor actual neto y la tasa de descuento utilizada es el WACC. Así mismo, el sacrificio fiscal que es igual al valor que dejaría de percibir el Estado por conceder los incentivos (VAN por concepto de incentivos)

A continuación, se presenta el cálculo de la diferencia entre los ingresos para el Estado y el sacrificio fiscal utilizando la siguiente fórmula:

$$\text{VAN Ingresos totales para el Estado} - (\text{VAN incentivos} + \text{VAN de aportes}) \geq 0$$

| | | |
|--|-----------|----------------------|
| VAN Ingresos totales para el Estado | \$ | 67.388.359,93 |
| Ingresos tributarios | \$ | 13.054.949,90 |
| Ingresos no tributarios (inversión extranjera) | \$ | 54.333.410,03 |
| VAN incentivos+VAN de aportes | \$ | 13.054.949,90 |
| Ingresos Tributarios | \$ | 13.054.949,90 |
| Ingresos aportes Estatales | \$ | - |
| RESULTADO COMPARATIVO | \$ | 54.333.410,03 |

Tabla 25. Ingresos para el Estado vs Sacrificio Fiscal

Elaboración: Propia

Fuente: Corrida financiera SIN incentivos ajustada mediante Oficio No. AG-2017-32109, 14 de diciembre 2017.

Se considera la Gasto de capital extranjero como ingreso para el Estado (no tributario) ya que al no realizar el gasto directo en el proyecto, existe una liberación de recursos para el Estado, por lo cual resulta en beneficio económico/social.

Del resultado se desprende que los ingresos no tributarios totales para el Estado, son mayores a cero, esto es USD. **54.333.410,03**.

3.5. Justificación de la necesidad de contar con los incentivos

El GAD Municipal de Guayaquil, en su informe "Justificación de incentivos" detalla la motivación por la que solicitan la aplicación de incentivos tributarios en el proyecto, mediante el cual argumenta las ventajas y desventajas de acceder al régimen de incentivos y el costo de oportunidad que genera al Estado la decisión aprobatoria.

A continuación, se detallan los motivos por los cuales se solicita el régimen de incentivos, los mismos que se resumen a continuación:

- **Existe la necesidad de obtener la mejor tarifa posible para los usuarios del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil.**

El sistema portuario de Guayaquil, compuesto por puertos públicos y privados, enfrenta la competencia de diferentes Puertos de la Región que ofrecen importantes ventajas naturales y comerciales. Por esta razón, existe la necesidad de que los organismos públicos y privados realicen importantes esfuerzos para que los costos del sistema portuario respondan a las realidades de mercado y que se mantengan dentro de límites razonables que permitan seguir siendo competitivo en el País y en la Región.

Es por ello que el concurso público se ha estructurado de tal forma que antes de privilegiar la generación de ingresos para el Municipio, se ha privilegiado la obtención de las tarifas más bajas para los usuarios.

Considerando que los flujos financieros incluyen una corrida con incentivos modificando la tarifa, la aprobación de incentivos por parte del Comité de APP, representa para el Municipio una valiosa herramienta que le permitirá negociar con el gestor privado la tarifa más baja. De esta manera, al mantener las tarifas en los niveles más bajos posibles, se evita que mayores costos sean trasladados a los clientes de las navieras, que son los operadores de comercio exterior.

- **Existe la necesidad de hacer atractivo el proyecto para la inversión privada**

Es la primera vez en el país que las obras de dragado se van a contratar por un modelo de delegación a la iniciativa privada, sin que la Entidad Delegante comprometa recursos ni contraiga deuda pública para el financiamiento del proyecto. En tal virtud, es necesario que el proyecto sea atractivo para la inversión extranjera que por primera vez va a presentar ofertas en negocios similares en el país.

Sobre este particular, es importante señalar que de acuerdo a la Convocatoria Pública a manifestaciones de interés realizada por el GAD Municipal de Guayaquil, en el mes de enero de 2017, se presentaron 13 cartas de intención de empresas relacionadas con obras de dragado, de las cuales se presentaron 4 anteproyectos y 2 cartas de intención para continuar en la etapa de convocatoria pública internacional.

Por otra parte, más allá de la ventaja económica que representa contar con exoneraciones tributarias, es necesario transmitir un mensaje de respaldo al proyecto, otorgándole la debida priorización por parte de las instancias nacionales (Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas) y locales (Concejo Municipal de Guayaquil).

El régimen de incentivos que sea aprobado por el Comité APP, de ser el caso, quedará plenamente establecido en los Pliegos del Concurso. En caso de que sea el Municipio quien ejecute el proyecto, por ser una institución pública, no está obligado a pagar impuestos y aranceles, por lo cual el monto otorgado por incentivos, no tiene incidencia fiscal, porque es un ingreso que el Estado no ha venido percibiendo.

Adicionalmente, tratándose de una competencia delegada por el Gobierno Nacional los inversionistas pueden temer una posible terminación injustificada del Convenio de Delegación entre el MTOP y el GAD Municipal de Guayaquil o un deterioro de las relaciones Gobierno - Municipio, por lo que la calificación del proyecto por parte del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas y el otorgamiento de los

incentivos tributarios será un mensaje positivo de respaldo por parte del Gobierno Nacional, lo cual reviste de mayores seguridades al proyecto.

- **El plazo del Convenio de Delegación suscrito entre el Gobierno Nacional y el GAD Municipal de Guayaquil**

La carga tributaria en la estructuración del proyecto forma parte de los costos que el inversionista debe dimensionar para determinar la tarifa a ofertar y el plazo de recuperación del gasto de capital. En el presente proyecto, el plazo de recuperación del gasto de capital fijado en el Convenio de Delegación suscrito entre el Gobierno Nacional y el GAD Municipal de Guayaquil en 25 años desde la suscripción del Contrato de Gestión Delegada.

Por tanto, para obtener una tarifa competitiva se deben reducir los costos del proyecto, pues incrementar el plazo de la delegación no es una alternativa, toda vez que la misma está sujeta a la modificación del Convenio de Delegación antes reseñado.

Es por ello que, para lograr el objetivo propuesto de obtener la tarifa más baja posible en el plazo de concesión de 25 años, la mejor estrategia es reducir los costos del proyecto, y la exoneración tributaria es una herramienta fundamental en ese sentido, más aún si no existe un aporte de fondos públicos para el inicio de las obras.

CONCLUSIONES

- Con base a la información presentada por el GAD Municipal de Guayaquil, se determina que el proyecto guarda conformidad con los principios y lineamientos de los proyectos públicos bajo la modalidad de asociación público privada detallados en el artículo 3 de la Ley APP; así como el cumplimiento del artículo 11 del reglamento a la Ley APP, respecto al otorgamiento de los incentivos.
- La aprobación de los incentivos representa para el Municipio una valiosa herramienta que le permitirá negociar con el gestor privado la tarifa más baja.
- La corrida financiera determina la necesidad de aplicar incentivos tributarios, para negociar tarifas competitivas con relación a otros puertos de similar calado.
- La aprobación de los incentivos tributarios constan en los informes de validación de cuantificación emitidos por el SRI y SENA E respecto a la incidencia de los tributos que se encuentran en los flujos presentados por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil (GAD Guayaquil, a través de Oficios Nro. 9170120170SCT002S00 y 9170120170DIR09ZS48 Servicio de Rentas Internas de 05 y 06 de octubre respectivamente; y oficio SENA E-SENA E-2017-1186-OF de 06 de diciembre de 2017.

- Los incentivos que constan en el informe de validación son: exoneración del impuesto a la renta por 10 años, exoneración del impuesto a la salida de divisas por importación de bienes o compra de servicios, exoneración de impuesto a la salida de divisas por financiamiento, exoneración del impuesto a la salida de divisas por pago de dividendos y utilidades, costo retención en la fuente; SENA E valida la exoneración de tributos al comercio exterior- aranceles por importación- salvaguardia por importación y otros.

Con base a la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público – Privadas y la Inversión Extranjera, El proyecto **Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación, y Transferencia CONSIDERA** la aplicación de Incentivos Tributarios, con el objeto de:

- Obtener la mejor tarifa posible para los usuarios del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil.
 - Atraer la inversión privada
 - Mantener el plazo de concesión en 25 años.
 - Reducir los costos del proyecto a través de la exoneración tributaria.
 - La aplicación de incentivos representa para el Municipio una valiosa herramienta que le permitirá negociar con el gestor privado la tarifa más baja
- El proyecto es auto-financiado, es decir que el gastos capital y los costos de operación y mantenimiento son cubiertos en su totalidad por la tarifa del proyecto, en consecuencia no se requieren recursos públicos para financiarlo. Por lo tanto cumple con los siguientes parámetros:
 - Demanda mínima o nula de compromisos en firme de parte del Estado; y,
 - Que los compromisos contingentes tengan una probabilidad mínima o nula de solicitar cofinanciamiento por parte del Estado.
 - Al existir una fuente de fondeo del proyecto a través de la gestión de cobro de los servicios, el proyecto sería autosostenible y con un plazo de 25 años.
 - El proyecto identifica un gasto capital (CAPEX) inicial de USD. 82.376.615 y USD 3.000.000,00 en el año 15; OPEX USD 284.292.764. Para el CAPEX, la relación capital propio financiamiento es de 15% y del 85% respectivamente.
 - El modelo de gestión planteado no afecta la sostenibilidad fiscal en el largo plazo, debido a que el proyecto es autosostenible.



PROYECTO DE INICIATIVA PÚBLICA
Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las
Terminales Portuarias de Guayaquil.

- La entidad delegante ha cuantificado el monto de los riesgos a transferir y considera que es una adecuada distribución de los siguientes riesgos: retenidos 23%, transferidos 74% y compartidos 3%.
- El Índice de elegibilidad del proyecto alcanzó un puntaje de 4,14 puntos sobre 5, superando el mínimo de 3 puntos, por lo que el proyecto puede ser elegido para ser ejecutado bajo la modalidad APP. Con Oficio Nro. AG-2017-32109 de 14 de diciembre de 2017, el GAD Municipal de Guayaquil acoge las observaciones de la Secretaría Técnica y remite IDE ajustado.
- El proyecto analizado, determina que existe VPD, esto quiere decir que permite al Estado obtener un proyecto a menor costo y mejor calidad.
- El desarrollo de este proyecto fomentará una mayor inversión privada en el Sector Portuario, el acceso a financiamiento externo y el fortalecimiento del comercio exterior.

RECOMENDACIONES

- Con base a la información presentada por el GAD Municipal de Guayaquil, analizada por la Secretaría Técnica del Comité Interinstitucional de Alianzas Público Privadas, el proyecto aplica a la modalidad APP y a los incentivos, puesto que no contradicen lo dispuesto en la Ley de incentivos para las asociaciones público privadas y la inversión extranjera, consecuentemente se recomienda la aprobación del proyecto bajo la modalidad APP y la aplicación de incentivos tributarios para lo que se tiene como fundamento, los informes de validación emitidos por el SRI y SENA E.
- El proyecto a cargo del GAD Municipal de Guayaquil “Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación, y Transferencia)” conforme a las viabilidades técnica, económica – financiera, ambiental y jurídica; corresponde a una Iniciativa Pública que tiene como objeto la Delegación al Sector Privado de los trabajos de profundización del dragado y su mantenimiento y operación; en tal razón la Secretaría Técnica del Comité Interinstitucional de Alianzas Público Privadas, recomienda, aplicar en el proceso de concurso el siguiente nombre: “Delegación al Sector Privado del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos (...)”

- De conformidad con el artículo 13 de la Ley Orgánica de incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera, el proyecto tiene como objeto delegar al sector privado la prestación del servicio de dragado del Canal de Acceso a las terminales portuarias de Guayaquil. Esta delegación incluye el financiamiento, las obras de dragado, que no es otra cosa que la remoción de materiales o sedimentos del lecho del canal, el mantenimiento de los niveles de calado, la recaudación de las tarifas por la prestación del servicio; y, la transferencia o reversión de estas atribuciones a la entidad delegante, una vez que concluya el plazo del contrato.
- La ejecución de un contrato de APP es compleja, por lo cual se debería implementar en el contrato una cláusula de *"Compensación o Equilibrio Financiero"*, que incluya algunas herramientas o mecanismos de pagos, frente a cualquier evento imprevisto que se pueda suscitar durante la suscripción del contrato. Estos mecanismos de ajuste tienen como objetivo crear un marco seguridad para el privado frente a cambios de legislación, macroeconómicos y en general, actos de autoridad.
- El proyecto no tiene mayor impacto sobre el cobro de tarifas portuarias, por lo cual se recomienda aplicar un análisis sobre los INGRESOS MÍNIMOS GARANTIZADOS-IMG, ya que el riesgo de demanda es transferido al Sector Privado, y podría existir posteriormente un excedente de ingresos, que sería beneficios para el proyecto y a su vez para el Estado.
- Al momento de llamar a Concurso Público, se sugiere realizar la respectiva revisión de los siguientes indicadores en sus corridas financieras:
 - El pago de dividendos debe ser coherente con la disponibilidad de caja y utilidad neta.
 - Incorporar en los pliegos, como requisito para la presentación de ofertas, la entrega de cartas de intención de instituciones financieras que avalen el interés de financiar el proyecto y a los gestores privados. De esta manera, se puede evidenciar la seriedad de las ofertas.
 - Mantener la relación de aportes de capital y financiamiento
 - Realizar un adecuado análisis sobre el tiempo de retorno del gasto de capital realizado por el accionista, esto con el objetivo de que el contrato cumpla con los plazos establecidos y los servicios solicitados.
- Realizar revisiones periódicas del comparador público privado así como la evaluación periódica del proyecto a fin de conocer los reales impactos económicos y financieros del proyecto.



Ministerio
de **Transporte**
y **Obras Públicas**

PROYECTO DE INICIATIVA PÚBLICA

Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las
Terminales Portuarias de Guayaquil.

- En caso de acoger la recomendación de la Secretaría Técnica, corresponde al Comité APP emitir la Resolución con la aprobación expresa del proyecto bajo la modalidad APP y del régimen de incentivos aplicables al proyecto, en un término no mayor a 45 días de conformidad a la Resolución CIAPP-R-009-ABRIL-2017.

Mg. Oswaldo Aguilar Ortiz

**Secretaría Técnica Comité Interinstitucional Comité de Asociaciones Público Privadas
Sector Infraestructura y Gestión del Transporte**