



FICHA ÚNICA DEL PROYECTO

| No. | DATOS GENERALES DEL PROYECTO APP | |
|-----|---|---|
| 1 | Nombre del Proyecto | 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). |
| 2 | Articulación con Planificación Nacional, Sectorial, Institucional, Territorial | <p>Articulación del Proyecto APP con <u>Planificación Nacional</u>.- El Proyecto se encuentra alineado al:</p> <p>Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017:</p> <p>Objetivo No. 10: Impulsar la transformación de la matriz productiva.</p> <p>Los desafíos actuales deben orientar la conformación de nuevas industrias y la promoción de nuevos sectores con alta productividad, competitivos, sostenibles, sustentables y diversos, con visión territorial y de inclusión económica en los encadenamientos que generen. Se debe impulsar la gestión de recursos financieros y no financieros, profundizar la inversión pública como generadora de condiciones para la competitividad sistémica, impulsar la contratación pública y promover la inversión privada.</p> <p>10.3. Diversificar y generar mayor valor agregado en los sectores prioritarios que proveen servicios.</p> <p>b) Fomentar la generación de capacidades técnicas y de gestión en los servicios, para mejorar su prestación y contribuir a la transformación productiva.</p> <p>c) Articular la gestión de infraestructura de soporte para el fomento a la competitividad sistémica, en los servicios de logística y transporte aéreo, terrestre y marítimo, como ejes para potenciar el sector servicios.</p> <p>10.9. Impulsar las condiciones de competitividad y productividad sistémica necesarias para viabilizar la transformación de la</p> |



| | | |
|--|--|--|
| | | <p>matriz productiva y la consolidación de estructuras más equitativas de generación y distribución de la riqueza.</p> <p>b) Fomentar la inversión en logística, transporte e infraestructura y telecomunicaciones, para fortalecer la comercialización de la producción nacional, fomentar las actividades encadenadas a las industrias básicas y crear condiciones locales a nivel tecnológico y organizacional, con pertinencia cultural y ambiental, garantizando la inclusión y sostenibilidad.</p> <p>d) Fomentar un sistema integral logístico de comercialización y transporte marítimo que se ajuste a la planificación nacional y a las demandas internacionales.</p> <p>Plan Nacional para el Buen Vivir 2017-2021:</p> <p>Objetivo 5: Impulsar la Productividad y Competitividad para el Crecimiento Económico Sustentable de Manera Redistributiva y Solidaria.</p> <p>Planificación Territorial.- Proyecto que se circunscribe dentro del territorio del GAD Municipal de Guayaquil.</p> <p>Planificación Institucional.- El Plan Estratégico Institucional del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil, contempla el “Proyecto Dragado”; no obstante, éste amplió su alcance a partir de la firma del Convenio de delegación de la competencia del Canal de acceso del Puerto Marítimo de Guayaquil, suscrito en diciembre de 2016 entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF), la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) y el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Guayaquil (M.I. Municipalidad de Guayaquil).</p> <p>Priorización.- Tanto para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por ser el organismo rector del dragado y limpieza de ríos con el fin de aumentar su calado, para efectos de facilitar el transporte fluvial y marítimo; así como, para el GAD Municipal de</p> |
|--|--|--|



| | | |
|----------|---|---|
| | | <p>Guayaquil, al haber asumido la competencia para el dragado del canal de acceso, este proyecto es prioritario porque ofrecerá mayor competitividad a los buques de tráfico internacional que transportan las cargas de exportación e importación del Ecuador. Al dragarse el canal de acceso los puertos de Guayaquil estarán en condiciones de recibir buques de última generación, lo que impactará directamente en beneficio del comercio exterior ecuatoriano. Así también el proyecto contempla el dragado de 3 sitios específicos en la zona Sur del canal fluvial (Río Guayas) que sirve al tráfico internacional.</p> |
| 3 | Identificación de la Entidad Delegante | <p>GAD: Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Guayaquil (M.I. Municipalidad de Guayaquil).</p> |
| 4 | Resumen ejecutivo del proyecto | <p>El proyecto consiste en:</p> <p><u>Diseño y Construcción.-</u> El Proyecto plantea un dragado a una Profundidad Náutica al Datum de la Carta (Promedio de las Bajas Mareas de Sicigia) en 11,85 metros en el Canal Marítimo Exterior (Área de Los Goles) y 11,54 metros en la Barra Interna, así como dragar parte de la Perimetral Marítima, Área de Fertisa e Isla frente a Contecon, para que los buques ingresen o salgan con un calado autorizado de 12,5 metros. De igual manera dragar en el Canal Fluvial de Cascajal, Barra Norte y Bajo Paola para que ingresen o salgan buques con un calado autorizado de hasta 7,5 metros con beneficio de marea. El buque diseño para el ingreso es el New Panamax (Eslora o Longitud de 366 metros, Manga o Ancho de 48 metros) con un calado autorizado al ingreso o salida de 12,5 metros.</p> <p>Apertura (profundización), tiempo estimado 2 años:</p> <ul style="list-style-type: none">• Draga de Corte y Succión Autopropulsada (CSD) – Área de Los Goles (Canal Exterior), aproximadamente 4 meses.• Draga de Succión en Marcha Canal Marítimo (TSHD 10,000 m3 de capacidad de tolva) – Área de Los Goles (Canal Exterior) y Canal Interior, aproximadamente 18 meses.• Draga de Succión en Marcha Canal Fluvial (TSHD 4,000 m3 de capacidad de tolva) – Canal Fluvial, aproximadamente 5 meses. |



| | | |
|--|--|---|
| | | <p><u>Financiamiento.-</u> El proyecto no contempla fondos públicos, ni del Gobierno Central ni del Gobierno Local, ya que está orientado a que todos los recursos necesarios para su ejecución sean invertidos por el Gestor Privado (100%).</p> <p><u>Operación.-</u> La ejecución del servicio de dragado estará a cargo 100% del Gestor Privado.</p> <p><u>Mantenimiento y Conservación del Canal de Acceso.-</u> Durante el período establecido para la delegación (25 años) el Gestor Privado deberá mantener la profundidad del canal de navegación de acuerdo a los lineamientos técnicos y condiciones establecidos en el contrato. Para el mantenimiento se tiene previsto el uso de los siguientes equipos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Dragas de Succión en Marcha Canal Marítimo (TSHD).• Dragas de Succión en Marcha Canal Fluvial (TSHD). <p><u>Reversión.-</u> Al finalizar el plazo de la Gestión delegada el Gestor Privado deberá entregar el canal de acceso en las condiciones técnicas exigidas en el Contrato, para el efecto deberá entregar el soporte correspondiente que incluya los planos finales de batimetría debidamente sustentados.</p> <p><u>Duración del proyecto.-</u> 25 años.</p> <p><u>Localización Geográfica.-</u> Cantón Guayaquil. Ubicación directa el Golfo de Guayaquil.</p> <p>Los trabajos de dragado se realizarán en el canal de acceso al puerto marítimo de Guayaquil, iniciándose en el Golfo de Guayaquil, en la Boya de Mar ubicada frente a Data de Posorja, a lo largo del Estero Salado, Estero Cobina, Estero del Muerto, Estero Santa Ana y Perimetral Marítima; y, en el Río Guayas en 3 sitios específicos, Canal de Cascajal, Barra Norte y Bajo Paola. La zona está localizada entre los 2º y 3º S y entre los 79º 30' y 80º 30' W, que corresponde a un gran sistema estuarino en el perfil costero ecuatoriano.</p> |
|--|--|---|



| 5 | Monto total de la inversión y Cronograma | <u>Monto total de inversión en dólares.-</u> El monto de inversión privada inicial referencial para la ejecución del proyecto, es de USD 82,376,615.00, más un valor adicional por USD 3'000.000 en el año 15, así como todos los costos relacionados con el dragado para su operación y mantenimiento, durante el plazo de la concesión del dragado del canal de acceso. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|------------|------------------|-------|-------|-------|---------------------------|------------|------------|------------|------------------|--|--|--|------------|------------------|--|------------|--|--|------------------|--|--|------------|--|------------------|--|-----------|--|--|-----------------|----------------------|-----------|--|--|-----------------|
| <p style="text-align: center;">Cronograma tentativo de Inversión Privada Inicial Referencial (USD)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;"></th> <th style="width: 12.5%;">AÑO 1</th> <th style="width: 12.5%;">AÑO 2</th> <th style="width: 12.5%;">AÑO 3</th> <th style="width: 12.5%;">TOTAL</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><u>INVERSIONES</u></td> <td style="text-align: right;">34,740,337</td> <td style="text-align: right;">30,557,110</td> <td style="text-align: right;">17,079,168</td> <td style="text-align: right;">82.376.61</td> </tr> <tr> <td>Servicio Dragado de Corte y Succión (Roca)</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">17,079,168</td> <td style="text-align: right;">17,079,16</td> </tr> <tr> <td>Compra de 1 Draga Succión (Sedimentos)</td> <td style="text-align: right;">30,557,110</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">30,557,11</td> </tr> <tr> <td>Compra de 1 Draga Succión (Sedimentos)</td> <td></td> <td style="text-align: right;">30,557,110</td> <td></td> <td style="text-align: right;">30,557,11</td> </tr> <tr> <td>Vessel Traffic Management Solutions (VTMS)</td> <td style="text-align: right;">3,000,000</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">3,000,00</td> </tr> <tr> <td>Gastos Preoperativos</td> <td style="text-align: right;">1.183.228</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">1.183.22</td> </tr> </tbody> </table> | | | | AÑO 1 | AÑO 2 | AÑO 3 | TOTAL | <u>INVERSIONES</u> | 34,740,337 | 30,557,110 | 17,079,168 | 82.376.61 | Servicio Dragado de Corte y Succión (Roca) | | | 17,079,168 | 17,079,16 | Compra de 1 Draga Succión (Sedimentos) | 30,557,110 | | | 30,557,11 | Compra de 1 Draga Succión (Sedimentos) | | 30,557,110 | | 30,557,11 | Vessel Traffic Management Solutions (VTMS) | 3,000,000 | | | 3,000,00 | Gastos Preoperativos | 1.183.228 | | | 1.183.22 |
| | AÑO 1 | AÑO 2 | AÑO 3 | TOTAL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>INVERSIONES</u> | 34,740,337 | 30,557,110 | 17,079,168 | 82.376.61 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Servicio Dragado de Corte y Succión (Roca) | | | 17,079,168 | 17,079,16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Compra de 1 Draga Succión (Sedimentos) | 30,557,110 | | | 30,557,11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Compra de 1 Draga Succión (Sedimentos) | | 30,557,110 | | 30,557,11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vessel Traffic Management Solutions (VTMS) | 3,000,000 | | | 3,000,00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gastos Preoperativos | 1.183.228 | | | 1.183.22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Detalle de compromisos que asumirá la entidad pública y el gestor privado | <p><u>Compromisos de la Entidad Delegante:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - 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. - 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. - Obtener, con el acompañamiento del MTOP, la licencia ambiental y toda otra autorización o permiso requerido para la prestación del servicio de dragado, siempre y cuando el gestor privado proporcione y realice los estudios, informes y | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



| | | |
|--|--|---|
| | | <p>demás acciones previo a la ejecución de los trabajos para la obtención de los correspondientes permisos.</p> <ul style="list-style-type: none">- Fiscalizar el avance y calidad de los trabajos objeto del contrato a través de una consultora especializada que evaluará el cumplimiento de las obligaciones asumidas por el operador. La Entidad delegante designará al servidor responsable de ejercer las funciones de Administrador del contrato, quien supervisará en forma continua el cumplimiento de las obligaciones contractuales, sugerirá adecuaciones o modificaciones a las obras de dragado bajo los parámetros contractuales, verificará la idoneidad del personal operativo, emitirá informes mensuales sobre el cumplimiento de obligaciones e impondrá las multas a que hubiere lugar, entre otras funciones, para lo cual contará con el apoyo técnico de la fiscalización contratada y amplias facultades de control en materia técnica, operativa, legal, contable y económica/financiera, acorde a la cláusula décima tercera del contrato de adhesión.- 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. <p><u>Inversiones.-</u> El proyecto no contempla inversiones por parte de la Entidad Delegante en ninguna etapa del proyecto.</p> <p><u>Pagos mensuales por parte de la Institución Delegante.-</u> El proyecto no contempla pagos mensuales al Gestor Privado, ni del Gobierno Local, ni del Gobierno Central.</p> <p><u>Compromisos del Gestor Privado:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Deberá financiar, a su cuenta y riesgo, las obras, servicios e imprevistos materia del proyecto (obligación de financiamiento).- Deberá ejecutar las obras de dragado de apertura |
|--|--|---|



| | | |
|--|--|---|
| | | <p>(profundización) del canal de acceso marítimo y fluvial (obligación de construir), de acuerdo a los lineamientos establecidos en el contrato.</p> <ul style="list-style-type: none">- Deberá ejecutar las obras y prestar los servicios correspondientes al dragado de mantenimiento del canal de acceso marítimo y fluvial (obligación de operación), y mantener la profundidad del canal de acuerdo a los lineamientos del contrato, así como responsabilizarse de ejecutar las tareas de recaudación y cobro de las tasas portuarias por uso del canal.- 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.- 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. <p><u>Inversión referencial.</u>- En el año 1 se prevé que el Gestor Privado invierta un valor referencial de USD 34.740.337. Al año 2 se contempla una inversión de USD 30.557.110; y, en el año 3 un valor de USD 17.079.168, totalizando USD 82.376.615. En el año 15 se prevé la inversión de un valor adicional por USD 3'000.000.</p> <p>Esta inversión será recuperable con la recaudación de la tarifa por Tonelada de Registro Bruto (TRB) por uso de las facilidades del canal de acceso, que pagarán los armadores por cada buque que navegue por esta ruta.</p> <p><u>Pagos mensuales por parte del Gestor Privado.</u>- El proyecto no contempla ningún pago mensual directo por parte del Gestor Privado hacia el GAD Municipal de Guayaquil o Gobierno Nacional. No obstante, los gastos relacionados con control e informes batimétricos para la determinación de las profundidades contempladas en el contrato serán contratados</p> |
|--|--|---|



| | | |
|--|---------------------------------------|--|
| | | por el GAD Municipal a costo del Gestor Privado. |
| FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO APP | | |
| 7 | ¿Es un proyecto tarifado o no? | <p><u>Cobro de tarifas o tasas a los usuarios finales.-</u> El Proyecto está concebido para el cobro de tarifa por tonelada de registro bruto (TRB) de cada buque que ingrese y navegue por el canal, esto es por el uso de las facilidades del canal de acceso hasta las terminales públicas y privadas del puerto marítimo de Guayaquil, valor que será ajustado anualmente por inflación en un valor equivalente a la suma del 50% IPC local + 50% CPI - USA.</p> <p>Las tarifas para el tráfico internacional y de cabotaje serán diferenciadas, una vez que se logre la profundización proyectada, pagarán mayor tarifa los buques de tráfico internacional.</p> |
| 8 | Forma de Financiamiento | <p>Según los supuestos de la corrida financiera, en las proyecciones, como parte de la inversión referencial, se ha considerado:</p> <p><u>Porcentaje de Capital Propio.-</u> Gestor Privado aporta con el 15%.</p> <p><u>Porcentaje de deuda.-</u> Gestor Privado financiará el saldo de la inversión referencial, es decir, 85%.</p> <p>No obstante, como la inversión será netamente privada, el Gestor Privado proporcionará la información referente al monto de Capital Propio y Endeudamiento que requerirá el proyecto para su ejecución, lo cual será planteado en la etapa correspondiente del concurso.</p> |
| 9 | Fuente de Financiamiento | <p>Será el Gestor Privado quien, en su propuesta exponga las fuentes de financiamiento que utilizará con todos los detalles relevantes, para el análisis de la conveniencia de estos factores. Este financiamiento podrá ser: Extranjera Privada, Extranjera Pública o Nacional Privada.</p> |



| 10 | <p>¿Es auto-sostenible o cofinanciado con fondos públicos? Si la respuesta es cofinanciada, señalar si es total o parcial, e identificar porcentajes.</p> | <p>Auto-sostenible.- El proyecto es autofinanciado en un 100% a través de la tarifa que cobrará el Gestor Privado por tonelada de registro bruto (TRB) de cada buque que ingrese y navegue por el canal.</p> <p>El Proyecto no es cofinanciado con fondos públicos.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|---------------|---------------------------------------|-------------------|------------------------|---------------|--------------|---------------------------------|--------------|--------------|------------------------------------|--------------|--------------|---|--------------|------------|---|--------------|--------------|------------------|---------------|--------------|
| 11 | <p>Incentivos vs. Aportes del privado</p> | <p>Incentivos solicitados:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Exoneración del Impuesto a la Renta por 10 años. 2. Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por importación de bienes o compra de servicios. 3. Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por financiamiento. 4. Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por pago de dividendos y utilidades. 5. Exoneración de tributos al comercio exterior. <ul style="list-style-type: none"> ○ Aranceles por importación ○ Salvaguardia por importación y otros recargos similares ○ IVA por importación ○ FODINFA 6. Retención de IVA en los mismos términos y bajo los mismos porcentajes que las empresas públicas. <p>Monto de incentivos en dólares a valor presente.-</p> <table border="1" data-bbox="613 1266 1422 1696"> <thead> <tr> <th>Incentivo No.</th> <th>Sumatoria del flujo de los incentivos</th> <th>Valor Actual Neto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Exoneración IR 10 años</td> <td>\$ 12.338.200</td> <td>\$ 5.274.576</td> </tr> <tr> <td>Exoneración ISD importación B/S</td> <td>\$ 4.781.392</td> <td>\$ 3.382.237</td> </tr> <tr> <td>Exoneración ISD por financiamiento</td> <td>\$ 4.513.474</td> <td>\$ 1.353.245</td> </tr> <tr> <td>Exoneración ISD por dividendos y utilidades</td> <td>\$ 3.508.716</td> <td>\$ 332.825</td> </tr> <tr> <td>Exoneración tributos al comercio exterior</td> <td>\$12.549.303</td> <td>\$ 4.123.467</td> </tr> <tr> <td>Retención de IVA</td> <td>\$ 10.374.415</td> <td>\$ 2.343.229</td> </tr> </tbody> </table> <p>*Ver Anexos de validación de incentivos SRI y SENA.</p> | Incentivo No. | Sumatoria del flujo de los incentivos | Valor Actual Neto | Exoneración IR 10 años | \$ 12.338.200 | \$ 5.274.576 | Exoneración ISD importación B/S | \$ 4.781.392 | \$ 3.382.237 | Exoneración ISD por financiamiento | \$ 4.513.474 | \$ 1.353.245 | Exoneración ISD por dividendos y utilidades | \$ 3.508.716 | \$ 332.825 | Exoneración tributos al comercio exterior | \$12.549.303 | \$ 4.123.467 | Retención de IVA | \$ 10.374.415 | \$ 2.343.229 |
| Incentivo No. | Sumatoria del flujo de los incentivos | Valor Actual Neto | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Exoneración IR 10 años | \$ 12.338.200 | \$ 5.274.576 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Exoneración ISD importación B/S | \$ 4.781.392 | \$ 3.382.237 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Exoneración ISD por financiamiento | \$ 4.513.474 | \$ 1.353.245 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Exoneración ISD por dividendos y utilidades | \$ 3.508.716 | \$ 332.825 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Exoneración tributos al comercio exterior | \$12.549.303 | \$ 4.123.467 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Retención de IVA | \$ 10.374.415 | \$ 2.343.229 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



| | | |
|---|---|---|
| | | <p><u>Ingresos que el proyecto genera al Estado en valor presente por contraprestaciones.</u>- El proyecto no genera contraprestaciones al Estado, puesto que, no contempla la figura de pago de cánones o retribuciones.</p> |
| 12 | Garantías que requiere el proyecto | <p><u>Tipo de Garantías que se requieren para el Proyecto.</u>- Como consta en el Proyecto y en el Convenio de Delegación entre el MTOP y el GAD Municipal de Guayaquil, el Delegante no se compromete ante el Gestor Privado en proporcionar garantía de ingresos mínimos, ni de ninguna otra naturaleza.</p> <p>Las únicas garantías previstas son las que se establezcan de acuerdo a las condiciones del contrato que deberá presentar el Gestor Privado para la ejecución del servicio de dragado y cumplimiento del contrato.</p> |
| RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE AL PROYECTO APP | | |
| 13 | Base legal aplicable al proyecto APP | <ul style="list-style-type: none">• Constitución de la República del Ecuador, Decreto Legislativo 0, R.O. 449, 20oct2008. Última reforma: 21dic2015, Arts. 260, 262, 314, 316.• Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas. Ley 0, R.O. 652, 18dic2015, Todo el articulado.• Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria en el Ecuador. Decreto Legislativo 0, R.O.S. 242, 29dic2007. Última reforma: 30dic2016, Art. 159.1.• Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno. Codificación 26, R.O.S. 463, 17nov2004. Última reforma: 18abr2017, Art. 9.3.• Ley de Fortalecimiento y Desarrollo del Transporte Acuático. Ley 18, R.O. 204, 05nov2003, Art. 6 numeral a) y b) - Art. 7.• Código Orgánico Administrativo, Ley R.O.S 31, 7jul2017, Arts. 74, 75, 76 y 77. (Entrará en vigencia doce meses después de su publicación en REGISTRO OFICIAL)• Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI. Ley 0, R.O.S. 351, 29dic2010. Última reforma: 30dic2016, Art. 24 numeral. |



| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. Ley 0, R.O.S. 303, 19oct2010. Última reforma: 20mar2017. Todo el articulado.• Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Incentivos a las Asociaciones Público Privadas la Inversión Extranjera. Decreto Ejecutivo 1040, R.O. 786, 29jun2016. Última reforma: 16may2017. Todo el articulado.• Reglamento para el Funcionamiento del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas y de su Secretaría Técnica, MCPEC Resolución No. 1 R.O. 713, 06mar2016, Todo el articulado.• Reglamento del Régimen de Colaboración Público-Privada. Decreto Ejecutivo 582, R.O. 453, 06mar2015, Todo el articulado.• Reglamento de Operaciones Portuarias de la Autoridad Portuaria de Guayaquil. Res. No. 191/02, R.O. 7, 21nov2002, Todo el articulado.• Reglamento tarifario de las Autoridades Portuarias. Res. DIGMER 54 R.O.S. 885, 03mar1988, Art. 3.0.9• Estatuto del Régimen Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva, ERJAFE. Decreto Ejecutivo 2428, R.O. 536, 18mar2002. Última reforma: 27jun2017. Arts. 75, 76, 77.• Convenio de Delegación de Competencias Celebrado entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Municipio de Guayaquil. 02dic2016, Todo el contenido.• Adendum al Convenio de Delegación de Competencias Celebrado entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Municipio de Guayaquil. 25 de julio de 2017, Todo el contenido.• Resolución General para la Aplicación del beneficio previsto en el art. 125 (COPCI), sobre las importaciones destinadas para la ejecución de proyectos APP. Resolución No. CIAPP-R-010-abril-2017 - R.O. 10, 08jun2017. Todo el contenido.• Guía Metodológica para Presentación y aprobación de proyectos bajo la modalidad de Asociación Público-Privada. Resolución N° CIAPP-R-009-abril-2017 - R.O. Edición Especial No. 11, 07jun2017. Todo el contenido.• Designación como delegado del Presidente de la República al titular del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, para |
|--|--|

| | | |
|----|---|--|
| | | <p>presidir el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas relacionadas con todos los procesos de infraestructura y gestión del transporte, incluyendo transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; transporte ferroviario; transporte alternativo; transporte aéreo; puertos; transporte marítimo y fluvial; y todas aquellas que se deriven de la naturaleza de las competencias asignadas a dicha Cartera de Estado. Decreto Ejecutivo No. 186, R.O.S No. 109, 27oct17.</p> <ul style="list-style-type: none">• Dragado y uso de canal de acceso a los puertos de Guayaquil y Posorja. Resolución No. APG-APG-2017-014-R de 29 de marzo de 2017.• Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador. Res. MTOP-SPTMF-60 R.O. 732, 13abr2016. Última reforma: 31may2016, Todo el articulado.• Competencia del dragado hidráulico y limpieza de ríos. Consejo Nacional de Competencias Resolución 5 R.O. 709, 23may2012, Art. 2 segundo inciso.• Fijación de la tarifa por uso de canal de acceso para tráfico internacional, de Autoridad Portuaria de Guayaquil, Res. CNMMP No 016/08, 27ago2008, R.O. No 435, 29Sep2008. Todo el articulado.• Fijación de la tarifa por uso de canal de acceso para tráfico de cabotaje, de Autoridad Portuaria de Guayaquil, Res. DIGMER No 014/08, 17abr2008, R.O. No 336, 14may2008. Todo el articulado. |
| 14 | Régimen de bienes públicos afectos al proyecto | <p><u>Régimen aplicable para la reversión de bienes a Entidad Delegante.</u>- El Gestor Privado tendrá a su cargo el servicio de dragado para profundizar y mantener el canal de acceso al puerto marítimo de Guayaquil y a las terminales portuarias de Guayaquil, a las profundidades establecidas en el contrato.</p> <p>Este canal 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 la M.I. Municipalidad de Guayaquil transfiere durante el plazo de vigencia del Contrato es la ejecución de la obra de dragado de profundización (obligación de construir), de prestar los servicios correspondientes al dragado de</p> |



| | |
|--|--|
| | <p>mantenimiento del canal de acceso (obligación de operación), y mantener la profundidad del canal de acuerdo a los lineamientos del contrato; y, a cobrar las correspondientes tasas o tarifas fijadas por el GAD Municipal a los usuarios.</p> <p>Concluido el plazo de la ejecución para la fase de profundización del canal a través del servicio de dragado por parte del Gestor Privado, este deberá entregar al GAD Municipal de Guayaquil, un Informe Técnico (batimetría) y cálculo de volúmenes de sedimentos y roca extraída con el soporte correspondiente. Así mismo, para la fase de mantenimiento, anualmente el Gestor Privado deberá entregar al GAD Municipal de Guayaquil, un Informe Técnico (batimetría) y cálculo de volúmenes de sedimentos extraídos con el soporte correspondiente que sustente el cumplimiento de las condiciones establecidas en el contrato.</p> <p>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.</p> |
|--|--|

En Guayaquil, a los 14 días del mes diciembre de 2017 (actualizada a la fecha)

Documentación presentada por:

| | |
|---------------------------|--|
| Nombre: | Ab. Luis Endara Terán |
| Cargo: | SUBPROCURADOR SÍNDICO MUNICIPAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA |
| Entidad Delegante: | Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil. |
| Observaciones: | |