

## INDICE DE ELEGIBILIDAD PARA UN PROYECTO APP EN ECUADOR

**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)

**ENTIDAD DELEGANTE:**

Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil

	CRITERIO	Poner 1 si:	Poner 2 si:	Poner 3 si:	Poner 4 si:	Poner 5 si:	Justificación
1	Relación del proyecto con PNBV	El proyecto no forma parte absolutamente en nada del PNBV ni en el mediano ni largo plazo.	El proyecto no forma parte integral del PNBV de mediano plazo, pero podría serlo en el largo plazo.	El proyecto si bien no forma parte integral explícita del PNBV de mediano/largo plazo, es posible interpretarlo en un ítem que si pueda involucrarlo.	El proyecto forma parte de manera explícita en cierta medida del PNBV de mediano/largo plazo.	El proyecto forma parte integral y explícita del PNBV de mediano/largo plazo.	<p>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 encuentra alineado al: 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 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 del 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>Debido a que el dragado está vinculado directamente con el tránsito de los buques y en consecuencia con el transporte marítimo internacional y nacional (transporte de carga por vía marítima), lo que se busca con esta obra es que las actividades de transporte marítimo que se realizan en la ciudad de Guayaquil alcancen un alto nivel de competitividad, para permitir que los buques de tráfico internacional aumenten su capacidad de carga, tanto al ingreso como a la salida de las terminales portuarias ubicadas en Guayaquil, lo que sin duda alguna favorecerá al sector exportador, sector importador, agentes navieros, operadores portuarios de carga, buque y servicios conexos o complementarios de toda la industria marítima y portuaria que se desarrolla en el Ecuador.</p>
			Nota = 4				
2	Relación del proyecto con la estrategia sectorial de desarrollo específica	El proyecto no forma parte de la estrategia sectorial de desarrollo actual ni futura.	El proyecto no forma parte integral de la estrategia de desarrollo sectorial actual, pero podría serlo en el largo plazo.	El proyecto si bien no forma parte de la estrategia de desarrollo sectorial de manera explícita, si podría ser interpretado como parte de ella.	El proyecto forma parte en cierta medida de la estrategia sectorial.	El proyecto forma parte integral y explícita de la estrategia sectorial.	<p>En el Plan Estratégico Institucional del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil, se incluye 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 (MOTOP), 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>
			Nota = 5				
3	Tamaño del proyecto en cuanto al monto de inversiones	El proyecto alcanza a una inversión inferior a los USD 10 millones.	El proyecto alcanza a una inversión entre USD 10 y USD 20 millones.	El proyecto alcanza a una inversión entre USD 20 y USD 40 millones.	El proyecto alcanza a una inversión entre USD 30 y USD 40 millones.	El proyecto alcanza a una inversión superior a los USD 40 millones.	<p>De acuerdo a los cálculos económicos financieros referenciales realizados, el costo del proyecto es de USD 82,376,615.00.</p>
			Nota = 5				
4	Localización del proyecto	El proyecto se ubica totalmente lejano al área de influencia que permite atender zonas de marginación alta.	El proyecto se ubica algo lejos del área de influencia que permite atender zonas de marginación alta.	El proyecto se ubica medianamente cerca del área de influencia que permite atender zonas de marginación alta.	El proyecto se ubica cercano al área de influencia que permite atender zonas de marginación alta.	El proyecto se ubica totalmente en un área de influencia que permite atender zonas de marginación alta.	<p>Durante 60 años el canal de acceso ha mantenido como máximo calado 9,75 metros, los terminales portuarios públicos y privados están ubicados en el Guasmo Sur y Este, así como en la Isla Trinitaria, de la ciudad de Guayaquil. El desarrollo portuario actual y su maximización futura permitirán generar mayor valor agregado y desarrollarlo a estas zonas marginales del sur de Guayaquil, pues un importante porcentaje de la mano de obra del sector portuario está localizado en dichas zonas. Otro actor relevante es que un alto porcentaje del sector exportador del país, se concentra en zonas cercanas a Guayaquil, y a la provincia del Guayas, lo que permite que este Proyecto incida de forma directa en la prestación de mejores servicios logísticos no solo para grandes productores, sino para medianos y pequeños exportadores ubicados en la cercanía de la zona de influencia de Guayaquil.</p>
			Nota = 5				
5	Innovaciones institucionales	El proyecto no genera ninguna innovación institucional.	El proyecto genera varias innovaciones institucionales, pero existe muy poca capacidad institucional para adaptarse a ellas.	El proyecto genera algunas innovaciones institucionales y existe mediana capacidad institucional para adaptarse a ellas.	El proyecto genera algunas innovaciones institucionales y existe gran capacidad institucional para adaptarse a ellas.	El proyecto genera varias innovaciones institucionales y existe total capacidad institucional para adaptarse a ellas.	<p>El objetivo del proyecto es darle mayor profundidad al canal de acceso, para lo cual se requiere de dragas de corte y succión especializados y de alta capacidad y tecnología actual, con los cuales no cuenta el Municipio, por lo que se hace necesario traerlos desde el exterior. El GAD Municipal de Guayaquil no tiene una estructura operativa de dragado, y por lo tanto no cuenta con personal especializado para este fin; no obstante, está en condiciones de estructurar una convocatoria internacional para delegar esta actividad a un inversionista privado, y controlarlo para que ejecute la obra, de acuerdo a las condiciones técnicas y ambientales requeridas, así como del marco legal y constitucional.</p>
			Nota = 3				

## INDICE DE ELEGIBILIDAD PARA UN PROYECTO APP EN ECUADOR

**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)

**ENTIDAD DELEGANTE:**

Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil

	CRITERIO	Poner 1 si:	Poner 2 si:	Poner 3 si:	Poner 4 si:	Poner 5 si:	Justificación
6	Complejidad del diseño	El proyecto tiene un muy alto grado de complejidad en sus especificaciones técnicas, de ingeniería (arquitectura), ambientales y de niveles de servicio.	El proyecto tiene alto grado de complejidad en sus especificaciones técnicas, de ingeniería (arquitectura), ambientales y de niveles de servicio.	El proyecto tiene mediano grado de complejidad en sus especificaciones técnicas, de ingeniería (arquitectura), ambientales y de niveles de servicio.	El proyecto tiene poco grado de complejidad en sus especificaciones técnicas, de ingeniería (arquitectura), ambientales y de niveles de servicio.	El proyecto no tiene ningún grado de complejidad en sus especificaciones técnicas, de ingeniería (arquitectura), ambientales y de niveles de servicio.	El Canal de Acceso a los Terminales, ha sido dragado anteriormente alcanzando la meta deseada; sin embargo, este servicio es especializado y debe hacerse con dragas adecuadas y de tecnología actual. Una de las áreas a ser dragada, es la de Los Goles (área con fondos rocosos) por el sitio a operar se requiere de un equipo altamente especializado.  El último dragado eficiente que se ejecutó fue en el año 2003, para mantener la profundidad de diseño del canal (9,60 – 9,75 m de calado), lo realizó una Empresa de Los Países Bajos alcanzando la profundidad contractual. Adicionalmente, existen diferentes tipos de suelo marino que se van a intervenir, el cual no incluyó el área de Los Goles, ni tampoco ha sido incluida en los dragados sucesivos contratados por la Autoridad Portuaria de Guayaquil, siendo, por lo tanto, la primera vez que se va a ejecutar un dragado de mayor profundidad del canal de acceso al Puerto Marítimo y Fluvial de Guayaquil, que incluye este tipo de obra. Cabe señalar que, en el mercado internacional, debido al mayor desarrollo de la tecnología de dragado, hoy existe la capacidad para ejecutar este tipo de obras.
		<b>Nota = 3</b>					
7	Experiencia previa y de mejores prácticas a nivel nacional para el desarrollo del proyecto	No hay experiencia en Ecuador de aplicación ni de mejores prácticas para el desarrollo del proyecto.	Hay una baja experiencia en Ecuador, así como de mejores prácticas para el desarrollo del proyecto.	Hay mediana experiencia previa en Ecuador, así como de mejores prácticas para el desarrollo del proyecto.	Hay bastante experiencia previa en Ecuador, así como de mejores prácticas para el desarrollo del proyecto.	Hay una gran experiencia previa en Ecuador, así como de mejores prácticas para el desarrollo del proyecto.	En la historia de dragados del Canal de Acceso a los Terminales de Guayaquil, todas las Empresas internacionales han efectuado dragados conforme a los requerimientos técnicos establecidos por el proponente (Autoridad Portuaria de Guayaquil). La última vez fue en 2003, cuando una empresa alcanzó con datos verificables la profundidad contratada. En el Ecuador lamentablemente la contratación que se ha hecho para el dragado del Canal de Acceso no se ha cumplido de manera eficiente, por varios motivos, entre ellos, por la poca capacidad de las dragas, poca eficiencia e inexistente tecnología nacional para dragar el fondo rocoso. La justificación expuesta en la pregunta 6, es pertinente también para la pregunta 7.
		<b>Nota = 3</b>					
8	Probabilidad de rechazo de los involucrados	Se estima que hay total probabilidad de rechazo por parte de los agentes participantes del proyecto.	Se estima que hay alta probabilidad de rechazo por parte de los agentes participantes del proyecto.	Se estima que hay mediana probabilidad de rechazo por parte de los agentes participantes del proyecto.	Se estima que hay escasa probabilidad de rechazo por parte de los agentes participantes del proyecto.	Se estima que hay nula probabilidad de rechazo por parte de los agentes participantes del proyecto.	De las socializaciones realizadas con los diversos sectores involucrados, el proyecto cuenta con un alto grado de aceptación de los entes e instituciones afines al sector marítimo, portuario y de comercio exterior.
		<b>Nota = 4</b>					
9	Detalle de actores involucrados y análisis de la posibilidad de llegar a acuerdos	Existe un número excesivo de agentes involucrados, lo que podría impedir el logro de acuerdos para el desarrollo del proyecto.	Existe un gran número de agentes involucrados, lo que dificultaría el logro de acuerdos para el desarrollo del proyecto.	Aun cuando existen varios agentes, es posible readequar el número para poder lograr acuerdos para el desarrollo del proyecto.	Existen varios agentes involucrados, pero se puede llegar al logro de acuerdos para el desarrollo del proyecto.	Existe un número apropiado de agentes involucrados, lo que permite el logro de acuerdos para el desarrollo del proyecto.	Los sectores involucrados en el presente proyecto son: Agentes Navieros, líneas navieras de tráfico nacional e internacional, armadores de buques y/o operadores navieros, Importadores / Exportadores, Terminales Portuarias públicas y privadas de Guayaquil, Autoridades Marítima y Portuaria, empresas de logística, transportistas, operadores de dragado internacionales, gremios de la producción; quienes hasta la presente fecha todos coinciden y respaldan la ejecución de este Proyecto y de forma urgente.
		<b>Nota = 5</b>					
10	Número de proveedores del servicio	Es muy improbable que exista un amplio número de proveedores que puedan otorgar los servicios para la ejecución del servicio.	Es improbable que exista un amplio número de proveedores que puedan otorgar los servicios para la ejecución del servicio.	Es medianamente probable que exista un amplio número de proveedores que puedan otorgar los servicios para la ejecución del servicio.	Es probable que exista un amplio número de proveedores que puedan otorgar los servicios para la ejecución del servicio.	Es muy probable que exista un amplio número de proveedores que puedan otorgar los servicios para la ejecución del servicio.	De acuerdo a la Convocatoria Pública a manifestaciones de interés 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, Mantenimiento y Transferencia), publicada 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 los cuales se presentaron 4 anteproyectos y 2 cartas de intención para continuar en la etapa de convocatoria pública internacional.
		<b>Nota = 3</b>					
11	Atractividad para el sector privado	El proyecto es muy poco atractivo tanto para inversionistas como para instituciones financieras.	El proyecto es poco atractivo tanto para inversionistas como para instituciones financieras.	El proyecto es indiferente tanto para inversionistas como para instituciones financieras.	El proyecto es atractivo tanto para inversionistas como para instituciones financieras.	El proyecto es altamente atractivo tanto para inversionistas como para instituciones financieras.	De acuerdo a la corrida financiera, para un sector de actividades relacionadas con este proyecto, tanto la tasa de descuento como la TIR es de 14,17%.
		<b>Nota = 4</b>					
12	Configuración monopólica	El proyecto genera totalmente una configuración monopólica donde se implementa.	El proyecto genera algo de configuración monopólica donde se implementa.	El proyecto si bien no genera configuración monopólica donde se implementa, si lo pudiese generar en el mediano y largo plazo.	El proyecto no tiene grandes probabilidades de generar configuración monopólica donde se implementa.	El proyecto no genera en lo absoluto ninguna configuración monopólica donde se implementa.	Desde el punto de vista de usuarios del canal, no existe configuración monopólica, porque hay libre acceso y será usado por las líneas navieras de tráfico nacional e internacional, armadores de buques y/o operadores navieros. En el año 2016 ingresaron por el canal de acceso 1873 buques de tráfico internacional. Respecto a la ejecución de la obra, dado el nivel de inversión, especialización de la obra/servicio y experiencia requerida, el concurso está definido para que haya un solo operador, es decir 1 Gestor Privado, quien estará a cargo del dragado del canal de acceso hacia Guayaquil de acuerdo a lo establecido en el informe técnico del presente Proyecto.
		<b>Nota = 3</b>					

## INDICE DE ELEGIBILIDAD PARA UN PROYECTO APP EN ECUADOR

**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)

**ENTIDAD DELEGANTE:**

**Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil**

	CRITERIO	Poner 1 si:	Poner 2 si:	Poner 3 si:	Poner 4 si:	Poner 5 si:	Justificación
			Nota = 5				técnico del presente Proyecto.
13	Generación de competencia en la licitación	El proyecto generará una muy baja competencia durante el proceso de licitación.	El proyecto generará una baja competencia durante el proceso de licitación.	El proyecto generará suficiente competencia durante el proceso de licitación.	El proyecto generará una alta competencia durante el proceso de licitación.	El proyecto generará una muy alta competencia durante el proceso de licitación.	Los operadores de dragado a nivel mundial, si bien son reducidos, generan una alta competencia en proyectos de este tipo. Las bases del concurso para la Iniciativa Privada buscan primordialmente que el costo de la obra/servicio sea el más favorable en términos económicos para el comercio exterior del país (tanto para los armadores/transportistas marítimos - sector naviero y para el sector exportador), con lo cual se espera que los proveedores/ofertantes generen una alta competencia para que se determine la mejor oferta económica, para el dragado de profundización y mantenimiento.
			Nota = 3				
14	Uso intensivo de tecnologías específicas	El proyecto es altamente intensivo en tecnologías que pueden enfrentar rápidos cambios.	El proyecto es intensivo en tecnologías que pueden enfrentar rápidos cambios.	El proyecto es medianamente intensivo en tecnologías que pueden enfrentar rápidos cambios.	El proyecto es poco intensivo en tecnologías que pueden enfrentar rápidos cambios.	El proyecto es muy poco intensivo en tecnologías que pueden enfrentar rápidos cambios.	De la información técnica obtenida de las dragas que constaban en los anteproyectos de la Convocatoria Pública a Manifestaciones de Interés realizada por el GAD Municipal de Guayaquil, se evidencia que las dragas son embarcaciones con tecnología de punta, altamente especializadas, y que permiten tomar medidas de reacción inmediatas a cambios o casos fortuitos que se presenten durante la ejecución de la obra.
			Nota = 4				
15	Participación de empresas	Se estima con total certeza que el proyecto no tendrá una participación importante de empresas de ingeniería y construcción nacional.	Se estima con una baja certeza que el proyecto tendrá una participación importante de empresas de ingeniería y construcción nacional.	Se estima con mediana certeza que el proyecto tendrá una participación importante de empresas de ingeniería y construcción nacional.	Se estima con alta certeza que el proyecto tendrá una participación importante de empresas de ingeniería y construcción nacional.	Se estima con total certeza que el proyecto tendrá una participación importante de empresas de ingeniería y construcción nacional.	La participación de empresas nacionales para el presente proyecto está dirigida para los siguientes componentes: 1) Estudios y/o Seguimientos Ambientales. 2) Fiscalización de obra. 3) Administración, operadores, servicios logísticos y abastecimiento interno. 4) Abastecimiento de Combustible.
			Nota = 2				
16	Transferencia de Tecnología	El proyecto permitirá nula transferencia de tecnología extranjera de punta a empresas nacionales.	El proyecto permitirá una baja transferencia de tecnología extranjera de punta a empresas nacionales.	El proyecto permitirá una mediana transferencia de tecnología extranjera de punta a empresas nacionales.	El proyecto permitirá una alta transferencia de tecnología extranjera de punta a empresas nacionales.	El proyecto permitirá la total transferencia de tecnología extranjera de punta a empresas nacionales.	Las dragas, ya sean dragas de corte o succión, forma parte de estas su equipamiento, tecnología, y sistemas de operación, por lo que transferencia directa de tecnología se dará en la operación de los mismos, por ser una obra de servicio. La mano de obra nacional que se incorpore a la operación, se capacitará y aprenderá el manejo de las dragas y sus equipos de alta tecnología mientras se ejecute el proyecto; por ser un proyecto de largo plazo, le permitirán al Municipio, contar con conocimiento especializado para planificar, supervisar y mejorar a futuro esta actividad.
			Nota = 3				
17	Grado de avance expediente técnico y estudios	La entidad ejecutora no cuenta con ningún avance en la preparación del expediente técnico, que incluye: proyecto ejecutivo, estudios prediales, derechos de vía, permisos ambientales y otros.	La entidad ejecutora cuenta con poco grado de avance en la preparación del expediente técnico, que incluye: proyecto ejecutivo, estudios prediales, derechos de vía, permisos ambientales y otros.	La entidad ejecutora cuenta con cierto grado de avance en la preparación del expediente técnico, que incluye: proyecto ejecutivo, estudios prediales, derechos de vía, permisos ambientales y otros.	La entidad ejecutora cuenta con un alto grado de avance en la preparación del expediente técnico, que incluye: proyecto ejecutivo, estudios prediales, derechos de vía, permisos ambientales y otros.	La entidad ejecutora cuenta con la totalidad del expediente técnico, que incluye: proyecto ejecutivo, estudios prediales, derechos de vía, permisos ambientales y otros.	El GAD Municipal de Guayaquil cuenta con estudios técnicos elaborados para la realización del presente proyecto. 1. Estudio de Prefactibilidad, Factibilidad y Diseño del Canal Actual y Alterno de acceso a los muelles de la Terminal Marítima Simón Bolívar, para determinar el dragado a la profundidad de 11m con respecto al MLWS, realizado para la Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2012. 2. Actualización del Nivel de Factibilidad (Definitivo) de los estudios de Factibilidad y Diseño del Canal Actual y Alterno de acceso a los muelles de la Terminal Marítima Simón Bolívar, para determinar el dragado a la profundidad de 11m con respecto al MLWS, en el canal externo (Boya de Mar a la Boya 13 incluye sector los Goles), 2014. 3. Estudios Técnicos y Ambientales del Dragado de Apertura y Mantenimiento del Canal de Acceso al Puerto de Guayaquil, 2017. Para este proyecto no se requiere estudios prediales. En lo que respecta a la vía (canal de acceso) ha sido transferido mediante convenio del MTOP/APG y SPTMF al GAD Municipal de Guayaquil, en diciembre de 2016. Sobre los permisos ambientales, APG ha venido dragando el canal en los últimos años y cuenta con la respectiva licencia ambiental, la cual se espera sea transferida al GAD Municipal de Guayaquil.
			Nota = 5				
18	Capacidad de liderazgo por parte de la entidad delegante	No se identifica ningún líder del proyecto que tenga la capacidad técnica y de liderazgo como para asegurar la coordinación, interacción y cooperación de los entes involucrados para el proyecto.	Se identifica un responsable del proyecto con poca capacidad técnica y de liderazgo como para asegurar la coordinación, interacción y cooperación de los entes involucrados para el proyecto.	Se identifica un responsable del proyecto con cierta capacidad técnica y de liderazgo para realizar coordinación interacción y cooperación de los entes involucrados para el proyecto.	Se identifica un líder del proyecto con capacidad técnica y de liderazgo que puede coordinar, interactuar y lograr la cooperación de los entes involucrados para el proyecto.	Se identifica un líder del proyecto con total capacidad técnica y de liderazgo que permite asegurar la coordinación, interacción y cooperación de los entes involucrados para el proyecto.	El GAD Municipal de Guayaquil cuenta con el Convenio de Delegación de Competencias celebrado con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas el 2 de diciembre de 2016, con el cual le da la facultad al Municipio de liderar la coordinación, interacción y cooperación de los entes involucrados para el proyecto. Si bien el GAD Municipal de Guayaquil tiene una altísima capacidad de liderazgo para la ejecución de sus proyectos, no obstante, se reconoce que hoy no tiene personal técnico altamente especializado en materia de dragado; sin embargo, para el presente Proyecto cuenta con asesores técnicos y la asesoría de distintos actores del sector privado con experiencia portuaria y marítima.
			Nota = 3				

## INDICE DE ELEGIBILIDAD PARA UN PROYECTO APP EN ECUADOR

**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)

**ENTIDAD DELEGANTE:**

Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil

	CRITERIO	Poner 1 si:	Poner 2 si:	Poner 3 si:	Poner 4 si:	Poner 5 si:	Justificación
19	Solidez del marco institucional	No hay un marco institucional sólido en APP, que permita la coordinación eficiente entre la entidad contratante con otras dependencias.	Hay un débil marco institucional en APP, que permita la coordinación eficiente entre la entidad contratante con otras dependencias.	Hay un marco institucional medianamente sólido en APP, que puede permitir la coordinación eficiente entre la entidad contratante con otras dependencias.	Hay un marco institucional sólido en APP, que permite gran coordinación eficiente entre la entidad contratante con otras dependencias.	Hay un marco institucional muy sólido en APP, que permite la total coordinación eficiente entre la entidad contratante con otras dependencias.	<p>El marco institucional está definido en las leyes y reglamentos en las cuales se sustenta el desarrollo de las alianzas público privadas, las cuales se encuentran identificadas en el punto 13 de la Ficha Única de este Proyecto. Mediante Decreto Ejecutivo No. 7 del 24 de mayo de 2017, se suprimieron los Ministerios Coordinadores, entre ellos el de la Producción, Empleo y Competitividad, cuyo representante presidía el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas. Al respecto, con fecha 6 de julio, se emite el Decreto Ejecutivo No. 64, el mismo que en la parte pertinente a APP, señala en el artículo 9: "Asúmase la representación y funciones atribuidas a la máxima autoridad de la entidad coordinadora de la producción, empleo y competitividad, conforme el numeral 5.1 del artículo 5 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público - Privadas y la Inversión Extranjera, por parte del Presidente de la República o su delegado que para cada caso designe. Asúmase la representación y funciones de la máxima autoridad de la entidad coordinadora de la política económica, establecida en numeral 5.2 del artículo 5 de la misma ley, por parte del titular del Ministerio de Economía y Finanzas".</p> <p>Con fecha 27 de octubre de 2017 se publica en el R.O.S No. 109 se publica el Decreto Ejecutivo No. 186, en el que se designa como delegado del Presidente de la República al titular del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, para 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.</p>
		<b>Nota = 3</b>					
20	Cohesión institucional	El proyecto presenta una muy baja cohesión institucional entre las dependencias del sector público.	El proyecto presenta baja cohesión institucional entre las dependencias del sector público.	El proyecto presenta un nivel intermedio de cohesión institucional entre las dependencias del sector público.	El proyecto presenta un nivel alto de cohesión institucional entre las dependencias del sector público.	El proyecto presenta un muy alto nivel de cohesión institucional con la totalidad de las dependencias del sector público.	<p>La relación del GAD Municipal de Guayaquil es positiva con todas las dependencias del sector público. Con fecha 2 de diciembre de 2016 se firmó el Convenio para la "Delegación de Competencias para el Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación", entre Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF), Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) y el M.I. Municipio de Guayaquil y posteriormente un adendum al mismo, de fecha 25 de julio de 2017; lo cual ratifica la buena voluntad del Gobierno Nacional para llevar adelante este Proyecto.</p>
		<b>Nota = 4</b>					
21	Flexibilidad del contrato	No es posible suponer que habrá cláusulas que le den flexibilidad al contrato para ajustarse a imprevistos y contingencias.	Hay por lo menos una cláusula que le pudiese dar algo de flexibilidad al contrato para ajustarse a imprevistos y contingencias.	Es posible suponer que habrá algunas cláusulas que le dan algo de flexibilidad al contrato para ajustarse a imprevistos y contingencias.	Podrá haber varias cláusulas que le dan flexibilidad al contrato para ajustarse a imprevistos y contingencias.	Podrá haber múltiples cláusulas que le dan total flexibilidad al contrato para ajustarse a imprevistos y contingencias.	<p>En este proceso se contempla la inclusión de varias cláusulas contractuales que permitan realizar ajustes a diferentes factores que pudieran afectar la ejecución de las obras y/o servicios a contratar, tales como: restablecimiento del equilibrio económico-financiero, reajuste de cronogramas, ampliación de plazos, posibilidad de suscripción de adendum, entre otros, a fin de ajustar el contrato a imprevistos y contingencias.</p>
		<b>Nota = 4</b>					
22	Probabilidad de cumplimiento del calendario previsto	Existe nula probabilidad que el proyecto sea ejecutado dentro del plazo previsto.	Existe una muy baja probabilidad que el proyecto sea ejecutado dentro del plazo previsto.	Existe mediana probabilidad que el proyecto sea ejecutado dentro del plazo previsto.	Existe una alta probabilidad que el proyecto será ejecutado dentro del plazo previsto.	Existe una total certeza que el proyecto será ejecutado dentro del plazo previsto.	<p>Para el presente proyecto se establecerá en los pliegos que los interesados presenten cronogramas definidos de los trabajos a realizar. Este será un condicionante para el cobro de las nuevas tarifas aprobadas por el Municipio.</p>
		<b>Nota = 4</b>					
23	Probabilidad de modificaciones durante su fase de construcción	Existe una alta probabilidad que el proyecto no sufra modificaciones durante su fase de construcción.	Existe una muy baja probabilidad que el proyecto sufra modificaciones durante su fase de construcción.	Existe mediana probabilidad que el proyecto sufra modificaciones durante su fase de construcción.	Existe una alta probabilidad que el proyecto no sufra modificaciones durante su fase de construcción.	Existe una total certeza que el proyecto no sufrirá modificaciones durante su fase de construcción.	<p>Los estudios técnicos y las fases de ejecución de la obra no son sometidas a variaciones mayores; no obstante, los tiempos para la ejecución de cada fase podrían ser sujetos de algún cambio, en función de la propuesta de ejecución de los oferentes. Existe la probabilidad de que, en caso de daño de una pieza o parte del equipo no pueda ser reemplazada de forma inmediata porque debe mandarse a construir, luego por demora en su desaduanización, o riesgos de que no se provea el combustible a tiempo; no obstante, estos aspectos deberán ser considerados dentro de las propuestas de los oferentes, para no afectar los plazos estimados en la ejecución de la obra.</p>
		<b>Nota = 4</b>					
24	Probabilidad de financiamiento según lo planificado	Existe una muy baja probabilidad que el proyecto sea financiado por el sector privado según lo previsto a la fecha de adjudicación.	Existe una baja probabilidad que el proyecto sea financiado por el sector privado según lo previsto a la fecha de adjudicación.	Existe mediana probabilidad que el proyecto sea financiado por el sector privado según lo previsto a la fecha de adjudicación.	Existe una alta probabilidad que el proyecto será financiado por el sector privado según lo previsto a la fecha de adjudicación.	Existe una total certeza que el proyecto será financiado por el sector privado según lo previsto a la fecha de adjudicación.	<p>El GAD Municipal de Guayaquil llamó a la convocatoria de manifestación de interés, bajo la premisa de que el financiamiento es 100% inversión privada, el título de la convocatoria para este proyecto contempla la condición FBOMT. Para el efecto se presentaron varios anteproyectos, donde los interesados aceptaban el cumplimiento de financiamiento, por lo que la posibilidad de financiamiento es alta, ya que se cuenta con todos los sustentos técnicos que el proyecto requiere.</p>
		<b>Nota = 5</b>					

## INDICE DE ELEGIBILIDAD PARA UN PROYECTO APP EN ECUADOR

**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)

**ENTIDAD DELEGANTE:**

**Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil**

	CRITERIO	Poner 1 si:	Poner 2 si:	Poner 3 si:	Poner 4 si:	Poner 5 si:	Justificación
25	<b>Grado de transparencia en procesos de licitación</b>	No existe en lo absoluto, certeza que los procesos de licitación serán manejados con gran transparencia antes, durante y después de su lanzamiento.	Existe muy poca certeza que los procesos de licitación serán manejados con gran transparencia antes, durante y después de su lanzamiento.	Existe mediana certeza que los procesos de licitación serán manejados con gran transparencia antes, durante y después de su lanzamiento.	Existe una alta certeza que los procesos de licitación serán manejados con gran transparencia antes, durante y después de su lanzamiento.	Existe total certeza que los procesos de licitación serán manejados con gran transparencia antes, durante y después de su lanzamiento.	La base fundamental de la transparencia de este proceso es la modalidad del concurso. Se ha iniciado con una etapa de "Convocatoria a Manifestación de Interés" con el objetivo de buscar empresas que manejen capacidades similares para realizar un proyecto de esta envergadura, para lo cual se establecerán criterios objetivos para la calificación técnica y ganará el que con claridad ofrezca la mejor oferta. Adicionalmente, toda la información referente al proceso del concurso público para la iniciativa pública privada se mantendrá en la página web institucional del GAD Municipal de Guayaquil, garantizando de esta manera el acceso a la información de todos los interesados.
			Nota = 5				
26	<b>Promoción y participación de empresas internacionales</b>	Hay nula convicción que se promoverá ampliamente la participación de empresas internacionales en el concurso público del proyecto	Hay una baja convicción que se promoverá ampliamente la participación de empresas internacionales en el concurso público del proyecto	Hay mediana convicción que se promoverá ampliamente la participación de empresas internacionales en el concurso público del proyecto	Hay una alta convicción que se promoverá ampliamente la participación de empresas internacionales en el concurso público del proyecto	Hay total convicción que se promoverá ampliamente la participación de empresas internacionales en el concurso público del proyecto	De los resultados obtenidos con la presentación de las manifestaciones de interés a la Convocatoria pública 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 evidencia que al menos 6 empresas extranjeras se encuentran interesadas en presentar sus ofertas. Algunas de ellas, son empresas que a nivel internacional cuentan con alto grado de experiencia, con dragas y equipos, maquinarias y financiamiento para un proyecto de esta envergadura.
			Nota = 5				
27	<b>Disponibilidad de recursos financieros de la entidad ejecutora</b>	A la fecha, la entidad ejecutora no cuenta con ningún recurso financiero para llevar adelante las etapas posteriores relacionadas con el desarrollo de los estudios de prefactibilidad y factibilidad.	A la fecha, la entidad ejecutora cuenta con pocos recursos financieros para llevar adelante las etapas posteriores relacionadas con el desarrollo de los estudios de prefactibilidad y factibilidad (menos del 50%).	A la fecha, la entidad ejecutora cuenta con algunos recursos financieros (alrededor del 50%) para llevar adelante las etapas posteriores relacionadas con el desarrollo de los estudios de prefactibilidad y factibilidad.	A la fecha la entidad ejecutora cuenta con casi la totalidad de los recursos financieros para llevar adelante las etapas posteriores relacionadas con el desarrollo de los estudios de prefactibilidad y factibilidad (más del 50% pero menos del 100%).	A la fecha, la entidad ejecutora cuenta con la totalidad de los recursos financieros para llevar adelante las etapas posteriores relacionadas con el desarrollo de los estudios de prefactibilidad y factibilidad.	De acuerdo a los lineamientos establecidos en la Convocatoria pública 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, Mantenimiento y Transferencia), la Entidad Delegante no destinará recursos financieros para la ejecución del proyecto, toda la iniciativa privada tendrá que ser financiada al 100% con fondos privados. Para el efecto el Gestor Privado contará con la disponibilidad de recursos financieros a través de la recaudación de la tasa por uso de canal de acceso, cuyo valor inicial (sin mayor profundidad y mantenimiento a la nueva profundidad) ha sido transferido al GAD Municipal de Guayaquil, en virtud del Convenio suscrito en diciembre de 2016, tasa que se convertirá en una fuente de repago para la inversión a realizarse.
			Nota = 5				
28	<b>Clima de inversión y condiciones macroeconómicas</b>	El clima de inversión y las condiciones macroeconómicas del país son altamente desfavorables.	El clima de inversión y las condiciones macroeconómicas del país son desfavorables.	El clima de inversión y las condiciones macroeconómicas del país son medianas (ni favorables ni desfavorables).	El clima de inversión y las condiciones macroeconómicas del país son favorables.	El clima de inversión y condiciones macroeconómicas del país son altamente favorables.	Desde del 24 de mayo con la posesión del nuevo Gobierno, dentro de esta etapa de transición se ha creado un Consejo Consultivo Productivo y Tributario, con la participación del sector productivo privado, se ha realizado una convocatoria nacional al diálogo con distintos sectores sociales y tendencias políticas, se están transparentando las cuentas públicas, lo cual genera una perspectiva positiva en el entorno político del país.
			Nota = 3				
29	<b>Disponibilidad de recursos humanos y organización, del gestor privado</b>	El gestor privado no cuenta con ningún recurso humano ni capacidad organizativa adecuada para desarrollar proyectos de Alianza Público Privada.	El gestor privado cuenta con pocos recursos humanos, así como capacidad organizativa adecuada para desarrollar proyectos de Alianza Público Privada.	El gestor privado cuenta con algunos recursos humanos, así como capacidad organizativa para desarrollar proyectos de Alianza Público Privada.	El gestor privado cuenta con casi la totalidad de los recursos humanos y capacidad organizativa para desarrollar proyectos de Alianza Público Privada.	El gestor privado cuenta con la totalidad de los recursos humanos y capacidad organizativa para desarrollar proyectos de Alianza Público Privada.	De acuerdo a los anteproyectos presentados, por las empresas privadas internacionales, que manifestaron su interés al GAD Municipal de Guayaquil, cuentan con el recurso humano y organizacional para el desarrollo de este tipo de obras de dragado, las cuales son reconocidas a nivel internacional por los trabajos que han realizado, cuentan con una buena calificación respecto a la experiencia técnica, equipamiento propio, respaldos financieros, entre otros.
			Nota = 5				
30	<b>Valoración y cuantificación de riesgos a mitigar</b>	La entidad ejecutora no tiene identificados, cuantificados, ni valorados ninguno de los riesgos posibles de mitigar.	La entidad ejecutora tiene identificados, cuantificados y valorados muy pocos riesgos posibles de mitigar.	La entidad ejecutora tiene identificados, cuantificados y valorados algunos de los riesgos posibles de mitigar.	La entidad ejecutora tiene casi totalmente definidos, cuantificados y valorados los riesgos posibles de mitigar.	La entidad ejecutora tiene totalmente definidos, cuantificados y valorados los riesgos posibles de mitigar.	Para el desarrollo del presente proyecto, se siguió la Guía Metodológica del MCEPC Manual de Administración de Riesgos en Asociaciones Público Privadas, con lo cual se identificó, priorizó y cuantificó los riesgos asociados.
			Nota = 5				
31	<b>Periodo de ejecución de las obras del proyecto</b>	El periodo de ejecución de las obras del proyecto es superior a 48 meses.	El periodo de ejecución de las obras del proyecto está entre de 36 y 48 meses.	El periodo de ejecución de las obras del proyecto está entre de 24 y 36 meses.	El periodo de ejecución de las obras del proyecto está entre de 18 y 24 meses.	El periodo de ejecución de las obras del proyecto es inferior a 18 meses.	El periodo de ejecución de las obras del proyecto es de 25 años. El proyecto se encuentra diseñado en 2 Fases: el dragado de apertura o profundización que deberá ser realizado dentro de un periodo de 24 meses; y, el dragado de mantenimiento que será anual y deberá cumplirse durante todo el plazo de la Concesión de la APP, de acuerdo al Proyecto.
			Nota = 1				

## INDICE DE ELEGIBILIDAD PARA UN PROYECTO APP EN ECUADOR

**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)

**ENTIDAD DELEGANTE:**

Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil

	CRITERIO	Poner 1 si:	Poner 2 si:	Poner 3 si:	Poner 4 si:	Poner 5 si:	Justificación
32	<b>Grado de impacto en las finanzas públicas</b>	El proyecto tiene un impacto muy alto en las finanzas públicas.	El proyecto tiene un impacto alto en las finanzas públicas.	El proyecto tiene un impacto medio en las finanzas públicas.	El proyecto tiene un impacto bajo en las finanzas públicas.	El proyecto tiene un impacto muy bajo en las finanzas públicas.	<p>Este proyecto no utilizará recursos públicos, y por lo tanto no tiene ningún impacto en las finanzas públicas. De hecho, las obras de dragado del canal de acceso para obtener un calado de 9,60 metros, han sido pagadas por los buques de tráfico internacional y nacional y recaudados por la Autoridad Portuaria de Guayaquil, a través del cobro de una tarifa por uso de canal de acceso cuya base de cálculo imponible es el tonelaje de registro bruto (TRB) de los buques. Dicha tarifa será transferida al GAD Municipal de Guayaquil una vez que la concesión haya sido adjudicada de acuerdo a las condiciones que se establezcan en los pliegos materia de este Proyecto.</p> <p>Para los buques de tráfico internacional esa tarifa será incrementada una vez que se obtenga el calado objetivo del Proyecto, tarifa que será ajustada posteriormente de forma anual de acuerdo al índice de inflación, con lo cual se garantizará el financiamiento de esta obra, sin que se deba recurrir a las finanzas públicas. Esta actividad o servicio que por primera vez será realizada por un inversionista privado, no disminuirá ni afectará la recaudación de tributos del Estado ecuatoriano.</p>
		<b>Nota = 5</b>					
33	<b>Probabilidad de ser alcanzable en el periodo gubernamental</b>	El proyecto no tiene ninguna probabilidad de llegar a ser terminado en su etapa constructiva dentro del actual gobierno.	El proyecto tiene menos del 50% de probabilidad de llegar a ser terminado en su etapa constructiva dentro del actual gobierno.	El proyecto tiene el 50% de probabilidad de llegar a ser terminado en su etapa constructiva dentro del actual gobierno.	El proyecto tiene alta probabilidad de llegar a ser terminado en su etapa constructiva (más que 50% pero menos que 100% de probabilidades).	El proyecto tiene muy altas probabilidades de llegar a ser terminado en su etapa constructiva dentro del actual gobierno.	<p>La obra constructiva está planificada para ser realizada en 24 meses (dragado de apertura), con lo cual se estaría dentro del periodo presidencial 2017 – 2021.</p>
		<b>Nota = 5</b>					
34	<b>Solución específica a un problema público</b>	El proyecto no entrega ninguna solución privada o si lo hace esta es muy desfavorable a un problema público.	El proyecto entrega una solución desfavorable a un problema público.	El proyecto entrega una solución privada ni favorable ni desfavorable a un problema público.	El proyecto entrega una favorable solución privada a un problema público.	El proyecto entrega una muy favorable y total solución privada a un problema público.	<p>En el análisis de viabilidad técnica del proyecto y en su diseño se ha establecido la profundidad a la que deberá ser dragado el canal de acceso, para llegar a un calado de 12,50 que le permitirá a los buques de tráfico internacional (que transportan carga de importación y exportación) maximizar la utilización de los espacios del buque para dejar o llevar mayor cantidad de mercancías; por lo que se soluciona uno de los problemas específicos para la competitividad de la actividad marítima y portuaria de Guayaquil, beneficiando a los sectores productivos y comerciales del país, logrando de esta manera una dinamización de la economía al darle mayor competitividad a los costos logísticos relacionados con el comercio exterior, teniendo como resultado un efecto positivo tanto para exportadores como importadores, así como para los operadores portuarios de buque, a la carga, conexos, y para los terminales portuarios públicos y privados ubicados en Guayaquil.</p>
		<b>Nota = 5</b>					
35	<b>Transferencia de Riesgos (del sector público al privado)</b>	Existe nula o muy desfavorable transferencia de riesgos desde el sector público al privado.	Existe muy desfavorable transferencia de riesgos desde el sector público al privado.	Existe una aceptable transferencia de riesgos desde el sector público al privado.	Existe una favorable transferencia de riesgos desde el sector público al privado.	Existe una muy favorable transferencia de riesgos desde el sector público al privado.	<p>De acuerdo a los lineamientos establecidos en la Convocatoria pública 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 FBOMT (Financiamiento, Construcción, Operación, Mantenimiento y Transferencia), la Entidad Delegante no asumirá riesgos de gran envergadura, salvo los que se definen en la respectiva matriz de riesgo y que se determinen como propios de la entidad delegante. Dado el procedimiento de convocatoria FBOMT, el proyecto contempla la transferencia total al operador, de los principales riesgos como son los de operación, financiamiento, recaudación y comercial.</p>
		<b>Nota = 5</b>					
36	<b>Impacto social</b>	El proyecto no genera o genera muy pocos beneficios sociales para la población.	El proyecto genera pocos beneficios sociales para la población.	El proyecto genera suficientes beneficios sociales para la población.	El proyecto genera altos beneficios sociales para la población.	El proyecto genera muy altos beneficios sociales para la población.	<p>La ejecución del presente proyecto, beneficiará a los sectores productivos y comerciales del país, haciendo más competitivo el intercambio comercial (importaciones y exportaciones), ya que los buques que ingresen por el canal de acceso (con mayor profundidad) a las terminales portuarias públicas y privadas de Guayaquil lograrán una mayor capacidad de transporte de carga con relación a la situación actual, lo cual permite importantes economías de escala a los armadores, favoreciendo de forma directa a los exportadores del País.</p>
		<b>Nota = 5</b>					
37	<b>Urgencia para su implementación</b>	El proyecto requiere total urgencia de ser ejecutado por razones de índole política y/o por demandas de la población.	El proyecto requiere mucha urgencia de ser ejecutado por razones de índole política y/o por demandas de la población.	El proyecto requiere algo de urgencia para ser ejecutado por razones de índole política y/o por demandas de la población.	El proyecto no muestra la necesidad de ser ejecutado de manera urgente ya sea por razones de índole política y/o por demandas de la población.	El proyecto no requiere en lo absoluto ser ejecutado de manera urgente ya sea por razones de índole política y/o por demandas de la población.	<p>El convenio de delegación de las competencias del dragado entre el MTOP y GAD Municipal de Guayaquil, establece un plazo de 2 años para la realización de la obra pública. Adicionalmente, de no realizarse esta importante obra, el puerto de Guayaquil corre el riesgo de perder competitividad frente a otros puertos de la Región; por lo que se realiza para atender las demandas del sector productivo del País, lo cual beneficiará en la competitividad de todo el comercio exterior.</p>
		<b>Nota = 1</b>					

## INDICE DE ELEGIBILIDAD PARA UN PROYECTO APP EN ECUADOR

**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)

**ENTIDAD DELEGANTE:**

Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil

	CRITERIO	Poner 1 si:	Poner 2 si:	Poner 3 si:	Poner 4 si:	Poner 5 si:	Justificación
38	Estudios de demanda	No existen ningún estudio de demanda para el proyecto.	Existen algunos antecedentes de demanda, pero no suficientes o no actualizados para el proyecto.	Existen estudios de demanda acabados, pero no muy confiables o no muy actualizados.	Existen estudios de demanda acabados medianamente confiables y actualizados para el proyecto.	Existen estudios acabados de demanda altamente confiables y actualizados para el proyecto.	Se cuenta con un estudio de demanda del tonelaje de los buques, de la carga y TEUS transferidos por Guayaquil, a través de los terminales Portuarios públicos y privados de Guayaquil. La data histórica es muy amplia, sobre la cual se ha establecido el crecimiento en la última década, así como su proyección de crecimiento y variación en un plazo de 25 años, a partir del año 2018. Se anexa el Estudio Demanda para este Proyecto.
		Nota = 5					

**RESULTADO**

**4,14**

**RESULTADOS DEL INDICE DE ELEGIBILIDAD**

**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)

**ENTIDAD DELEGANTE:** Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil

<b>Índice de Elegibilidad</b>	<b>4,14</b>
Institucionalidad	4,23
Competencia	3,76
Involucrados	4,67
Complejidad	3,18
Macroeconomía	4,21
Concurso público	5,00
Tamaño	4,60

Es conveniente usar un esquema APP

P1	4
P4	5
P17	5
P18	3
P19	3
P20	4
P21	4
P29	5
P30	5

<b>Institucionalidad</b>
4,23

P7	3
P10	3
P11	4
P13	3
P14	4
P15	2
P16	3
P34	5
P36	5

<b>Competencia</b>
3,76

P5	3
P6	3
P22	4
P23	4
P33	5
P37	1

P8	4
P9	5
P27	5
P35	5

<b>Complejidad</b>
3,18

<b>Involucrados</b>
4,67

P24	5
P28	3
P32	5
P38	5

<b>Macroeconomía</b>
4,21

P2	5
P25	5
P26	5

<b>Concurso público</b>
5,00

P3	5
P12	5
P31	1

<b>Tamaño</b>
4,60

Adaptado del índice de elegibilidad de México y Uruguay desarrollado por Sergio Hinojosa

FECHA: Guayaquil, 07 de diciembre de 2017

NOMBRES Y APELLIDOS DE LOS FUNCIONARIOS ENTIDAD DELEGANTE:

Ab. Luis Endara Terán - Subprocurador Síndico Municipal de Contratación Pública

Ing. Jorge Berrezueta Peñaherrera – Director de Obras Públicas

Ing. Enrique Camposano - Subdirector Financiero

FIRMAS DE RESPONSABILIDAD:

.....  
 .....  
 .....