



**M.I. MUNICIPALIDAD
DE GUAYAQUIL**

**ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE LOS LINEAMIENTOS ESTABLECIDOS
EN EL ARTÍCULO 3 DE LA LEY APP**

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	M.I. Municipalidad de Guayaquil
Delegante:	
Interesado:	OFERENTES



ÍNDICE GENERAL

1 ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE LOS LINEAMIENTOS ESTABLECIDOS EN EL ARTÍCULO 3 DE LA LEY APP	1
1.1 SOSTENIBILIDAD FISCAL	1
1.2 DISTRIBUCIÓN ADECUADA DE RIESGOS.....	3
1.2.1 Caracterización del Riesgo	7
1.2.2 Resumen de Riesgos.	8
1.3 VALOR POR DINERO	8
1.4 RESPETO A LOS INTERESES DE LOS USUARIOS	10
1.5 DERECHOS DE PROPIEDAD.....	11
1.6 COBERTURA E INCLUSIÓN SOCIAL	12



INDICE DE TABLAS

Tabla 1-1: Riesgos Retenidos	4
Tabla 1-2: Riesgos compartidos	6
Tabla 1-3: Riesgos transferidos	6

1 ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE LOS LINEAMIENTOS ESTABLECIDOS EN EL ARTÍCULO 3 DE LA LEY APP

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), por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado de Guayaquil, es un Proyecto de gran importancia para el comercio exterior del País, para la ciudad de Guayaquil, para el transporte marítimo internacional, para la industria marítima y portuaria, para los proveedores de servicios portuarios como los operadores portuarios de buque, de carga, de servicios conexos y complementarios, así como para todos los integrantes del sector de transporte y almacenamiento, sectores que generan una alta demanda de mano de obra directa e indirecta, aportando todas estas actividades al desarrollo de la economía popular y solidaria y del hinterland de Guayaquil, por lo que se adecúa a los principios y lineamientos establecidos en el Art. 3 de la Ley de APP, los cuales se detallan a continuación.

De acuerdo a la Guía Metodológica para la presentación y aprobación de proyectos bajo la modalidad de asociación público-privada, emitida por el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas del MCPEC, mediante Resolución N° CIAPP-R-009-Abril-2017, y publicada en Registro Oficial, Edición Especial No. 11, 07 de junio de 2017, en la presente sección se desarrolla el punto 6 de la Guía que corresponde al “Análisis del cumplimiento de los lineamientos establecidos en el Artículo 3 de la Ley APP.

1.1 SOSTENIBILIDAD FISCAL

- Estudio de pasivos ciertos y contingentes:

En el Artículo 3.- De los Principios y Lineamientos de los Proyectos Públicos Bajo la Modalidad de Asociación Público-Privada, numeral 3.1 se establece que:

“3.1.- 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.”

De acuerdo al Artículo 5.- Principios comunes del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, numeral 2, se entiende por Sostenibilidad Fiscal a:

“... la capacidad fiscal de generación de ingresos, la ejecución de gastos, el manejo del financiamiento, incluido el endeudamiento, y la adecuada gestión de los activos, pasivos y patrimonios, de carácter público, que permitan garantizar la ejecución de las



políticas públicas en el corto, mediano y largo plazos, de manera responsable y oportuna, salvaguardando los intereses de las presentes y futuras generaciones.

La planificación en todos los niveles de gobierno deberá guardar concordancia con criterios y lineamientos de sostenibilidad fiscal, conforme a lo dispuesto en el artículo 286 de la Constitución de la República...”

Adicionalmente, dentro del marco de las definiciones de la Guía Metodológica, la Sostenibilidad Fiscal comprende:

“...un estudio de pasivos ciertos y contingentes (artículo 5 de la Resolución General para la presentación y aprobación de proyectos bajo la modalidad de Asociación Público-Privada) emitido por la entidad delegante, mismo que servirá como insumo para el informe de impacto fiscal realizado por la entidad rectora de las finanzas públicas, en el caso de los proyectos que establezcan obligaciones económicas para el Estado.

Para el caso de los Gobiernos Autónomos Descentralizados que requieran "pagos por inversión", así como compromisos ciertos y contingentes, y cuyo financiamiento dependa de los recursos del Gobierno Central, también deberá requerirse este análisis.”

El proyecto desarrollado por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil, en su calidad de Entidad Delegante, comprende la delegación a la iniciativa privada del dragado de profundización del canal de acceso a las terminales portuarias de Guayaquil, incluyendo el mantenimiento y operación bajo términos FBOT (financiamiento, construcción, operación y transferencia) por un período de 25 años, a cargo de un gestor privado, el cual será adjudicado previo cumplimiento de las Bases y Pliegos que se promulguen en el Concurso Público internacional que se convoque para el efecto.

Este Proyecto no compromete recursos del Estado, por lo tanto, no se ha analizado la capacidad de pago del Estado, porque no contempla ningún compromiso de “pagos por inversión”, ni pago como contraparte, ni de compromisos ciertos y contingentes a ser financiados con los recursos del Gobierno Central, **ni del Gobierno Local, se excluye de esta solicitud el “Estudio de pasivos ciertos y contingentes”**.

Informe de Impacto Fiscal:

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, lo cual se ratifica, en el Convenio de competencia delegada por el MTOP al GAD Municipal de Guayaquil, en la que se establece que la obra de dragado se ejercerá sin transferencia de recursos por parte del Gobierno Central, condición que la M.I. Municipalidad de Guayaquil expresamente conoce y acepta.

Los trabajos que se realicen como consecuencia de la competencia delegada se financiarán mediante el cobro de las tasas portuarias (existentes o nuevas) pagadas por los usuarios de los servicios portuarios conforme lo previsto en el numeral 3.7 del Convenio de transferencia, lo que significa que tampoco genera compromisos de pago o desembolso de recursos financieros por parte del GAD Municipal de Guayaquil.

Cabe destacar, que las obras de dragado del canal de acceso para un calado máximo de 9,60 metros, han sido financiadas por la Autoridad Portuaria de Guayaquil, mediante el cobro de una tarifa (por uso de canal de acceso) por el tonelaje de registro bruto (TRB) de los buques que ingresan al canal, sean buques de tráfico nacional (cabotaje) o de tráfico internacional, la mencionada tarifa, que hoy corresponde a \$0,1600 x TRB, para cada tipo de tráfico, 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.

La tarifa por uso de canal de acceso, será ajustada anualmente de acuerdo al índice de inflación. Los buques de tráfico internacional pagarán una tarifa mayor una vez que se profundice el canal de acceso y se obtenga un calado de 12,50 metros, que es el calado objetivo del Proyecto, con lo cual se garantizará el financiamiento de esta obra, sin que se deba recurrir a las finanzas públicas del Gobierno Nacional o del Gobierno Local. La tarifa mayor que pagarán los buques de tráfico internacional, será la oferta que resulte ganadora del concurso de dragado.

Como consecuencia de lo antes expuesto, de igual manera no se presenta un Informe de Impacto Fiscal, ya que el desarrollo de este Proyecto no producirá ningún impacto en la sostenibilidad fiscal.

1.2 DISTRIBUCIÓN ADECUADA DE RIESGOS

De acuerdo al artículo 3, numeral 3.2 de la Ley APP, para realizar una evaluación de una asociación público-privada se debe identificar y valorar los riesgos y beneficios durante la vigencia del proyecto. Adicionalmente, es necesario considerar que estos riesgos serán asumidos, transferidos o compartidos por la entidad pública delegante y el gestor privado.

Para dar cumplimiento a lo señalado anteriormente, se incluyen los criterios establecidos en el Artículo 4, numerales 4.1 y 4.3 de la misma Ley.

“4.1. En los proyectos públicos que se ejecuten bajo la modalidad de asociación público-privada, el riesgo de planificación y diseño de los aspectos constructivos, de la operación y mantenimiento, será asumido por el gestor privado cuando el proyecto público y el encargo incluyan estos componentes.”

“4.3. Los derechos y obligaciones del gestor privado se definirán en el correspondiente proyecto y contrato de gestión delegada y, para tal efecto, se determinarán en función

de la distribución de riesgos entre las partes y el nivel del servicio y/o de los indicadores de cumplimiento de los objetivos establecidos por el Estado para el proyecto público del que se trate.”

En virtud del concurso nacional e internacional del “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)...”, que convocará el Gobierno Autónomo Descentralizado de Guayaquil, el riesgo de la inversión total, la administración y operación de la ejecución de la obra de profundización en la primera etapa del Proyecto y el posterior mantenimiento del canal de acceso desde la Boya de Mar hasta las terminales portuarias públicas y privadas de Guayaquil por 25 años, será asumido por el gestor privado adjudicatario, por ende, está acorde al modelo presentado por el GAD que actuará como controlador de la obra delegada al privado de acuerdo a lo establecido en las Bases y Pliegos del Concurso, a la Constitución, a la Ley del (COOTAD), al Convenio de delegación de competencias suscrito entre el MTOP/SPTMF/APG y el GAD Municipal de Guayaquil, y demás leyes, resoluciones y reglamentos competentes.

De acuerdo a las reuniones y revisiones realizadas conjuntamente con miembros del Comité de APP del MTOP, se efectuaron varios ajustes (al 14dic2017), definiéndose los riesgos retenidos, compartidos y transferidos, como se detalla a continuación:

Tabla 1-1: Riesgos Retenidos

No.	Categoría del riesgo	Riesgos estándares (Descripción)	Descripción	Impacto del Riesgo	Probabilidad	Valor actual neto
1	Riesgo de operación y mantenimiento	Riesgo por cambios en la legislación sectorial portuaria y marítima.	Este riesgo se lo ha considerado como retenido, en la medida que el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas apruebe la estabilidad jurídica de la normativa sectorial portuaria y marítima para el proyecto, consagrada en el artículo 15 de la Ley Orgánica de Incentivos para las Asociaciones Público Privadas, como un derecho del gestor privado. Cabe referir además que la identificación de este riesgo como retenido, no implica que la entidad delegante tenga que hacer algún tipo de ajuste a la tasa que percibirá el gestor privado por el solo hecho de su ocurrencia, sin perjuicio de que de suscitarse el quebranto de la estabilidad jurídica y todos los elementos constitutivos de la responsabilidad civil, es posible la compensación vía ajuste de tasa como un mecanismo excepcional.	Mínimo	Muy bajo	288,056



No.	Categoría del riesgo	Riesgos estándares (Descripción)	Descripción	Impacto del Riesgo	Probabilidad	Valor actual neto
2	Riesgo de operación y mantenimiento	Riesgo de vigencia del convenio de delegación de competencias al Municipio.	En virtud de la cláusula séptima del convenio de delegación, cuando por razones atribuibles al Municipio de Guayaquil el MTOP le revoque la delegación; no obstante, también se indica que, en caso de terminación del presente Convenio de Delegación, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas asumirá la calidad que la M.I. Municipalidad de Guayaquil tenga en el Contrato con el ejecutor del dragado.	Moderado	Bajo	164,753
3	Riesgo de implementación	Riesgo en la obtención de los permisos ambientales	Si bien, la letra g del numeral 4.4. del Convenio de Delegación de Competencias, establece que la obtención de la licencia ambiental es obligación del Municipio de Guayaquil con acompañamiento del MTOP; no obstante, es responsabilidad del Gestor Delegado la elaboración de los estudios e insumos correspondientes que se deban presentar a las autoridades competentes.	Mínimo	Muy bajo	82,377
4	Riesgo de operación y mantenimiento	Riesgo por cambios en la legislación tributaria.	Cambios en la Legislación Tributaria no relativa a los incentivos que apruebe el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas. Cabe referir además que la identificación de este riesgo como retenido, no implica que la entidad delegante tenga que hacer algún tipo de ajuste a la tasa que percibirá el gestor privado por el solo hecho de su ocurrencia, sino que para su excepcional reconocimiento debe sujetarse estrictamente a lo previsto en la cláusula del contrato denominada "Eventos Extraordinarios".	Moderado	Muy bajo	418,917
5	Riesgo de construcción	Riesgos por obras adicionales solicitadas por la entidad.	Por obras que no se contemplen dentro de las especificaciones técnicas del contrato; y que se consideren adicionales y extraordinarias, para lo cual se estará sujeto a lo que indique en la cláusula pertinente del contrato.	Mínimo	Muy bajo	638,402
6	Riesgo de operación y mantenimiento	Riesgo por cambios macroeconómicos .	La identificación de este riesgo como retenido, no implica que la entidad delegante tenga que hacer algún tipo de ajuste a la tasa que percibirá el gestor privado por el solo hecho de su ocurrencia, sino que para su reconociendo debe sujetarse estrictamente a lo previsto en la cláusula del contrato denominada "Eventos Extraordinarios".	Moderado	Muy bajo	292,106

Tabla 1-2: Riesgos compartidos

No.	Categoría del riesgo	Riesgos estándares (Descripción)	Descripción	Impacto del Riesgo	Probabilidad	Valor Actual Neto
1	Riesgo de operación y mantenimiento	Riesgos políticos en el país	Los riesgos políticos no son previsible por ninguna de las dos partes, por lo que este riesgo se lo limita a efectos fiscales y macroeconómicos, lo cual estará sujeto a lo que se indique en la cláusula del contrato para eventos extraordinarios.	Mínimo	Bajo	245,719

Tabla 1-3: Riesgos transferidos

No.	Categoría del riesgo	Riesgos estándares (Descripción)	Descripción	Impacto del Riesgo	Probabilidad	Valor Actual Neto
1	Riesgo de construcción	Riesgos asociados a la responsabilidad civil por daños al ambiente o a terceros	El Gestor Delegado asumirá todos los costos asociados a la responsabilidad civil por daños a terceros, para el efecto deberá presentar la garantía de responsabilidad civil exigida en el contrato.	Mínimo	Muy bajo	267,583
2	Riesgo de operación y mantenimiento	Riesgos de Terminación Anticipada	En caso de no solventarse la circunstancia de caso fortuito o fuerza mayor extingue la vinculación contractual.	Severo	Muy bajo	823,766
3	Riesgo de operación y mantenimiento	Riesgos por caso fortuito relacionado con eventos de la naturaleza.	Los eventos de la naturaleza no son previsible por ninguna de las dos partes, para estos efectos se estará a lo dispuesto en el contrato. El gestor delegado deberá contratar las pólizas previstas en el contrato y aquellas que estime necesarias para mitigar el riesgo.	Moderado	Muy bajo	145,745
4	Riesgo de operación y mantenimiento	Riesgos de Obtención de Seguros.	Estos riesgos recaen en el gestor privado.	Mínimo	Muy bajo	82,377
5	Riesgo de construcción	Riesgo por incremento no previsible de volúmenes de material a dragarse.	Es obligación del gestor privado realizar los estudios pertinentes.	Moderado	Muy bajo	345,935
6	Riesgo de construcción	Deficiencia en los estudios técnicos.	Es obligación del gestor privado realizar los estudios pertinentes.	Mínimo	Muy bajo	17,297
7	Riesgo de construcción	Cambios en el cronograma de trabajo.	Para los cambios en el cronograma de trabajo las partes acordarán la reprogramación en función de las causales que se establezcan en el contrato.	Moderado	Bajo	172,968
8	Riesgo de operación y mantenimiento	Incumplimiento de las especificaciones técnicas	El Gestor delegado es el responsable por cumplir con las especificaciones técnicas exigidas en los pliegos	Moderado	Muy bajo	172,968
9	Riesgo de construcción	Variación de precios de insumos no contemplados en la planificación	Es obligación del gestor privado considerar la indexación correspondiente.	Mínimo	Muy bajo	133,449
10	Riesgo de construcción	Riesgo de disponibilidad, calidad y niveles de servicios.	Es obligación del gestor privado mantener los estándares de calidad establecidos contractualmente.	Mínimo	Muy bajo	3,347



No.	Categoría del riesgo	Riesgos estándares (Descripción)	Descripción	Impacto del Riesgo	Probabilidad	Valor Actual Neto
11	Riesgo de operación y mantenimiento	Riesgos Laborales de la gestión privada del Gestor Delegado.	Estos riesgos recaen en el gestor privado.	Mínimo	Muy bajo	32,119
12	Riesgo de operación y mantenimiento	Riesgo por cambios tecnológicos	Será asumido por el Gestor Delegado cuando existan riesgos asociados a la evaluación tecnológica de los servicios brindados por el Gestor Delegado, los cuales deberán ser cubiertos, para evitar impactos en la calidad del servicio prestado.	Moderado	Muy bajo	222,736
13	Riesgo de implementación	Riesgo de obtención del financiamiento.	Estas actividades dependen únicamente del gestor privado, quien deberá presentar en la etapa correspondiente del concurso la garantía correspondiente.	Moderado	Bajo	426,181
14	Riesgo de construcción	Sobrecostos de los trabajos de dragado de mantenimiento	Es obligación del gestor privado realizar los estudios pertinentes, determinar y asumir los costos de los servicios y obras dentro de la propuesta económica.	Mínimo	Muy bajo	340,518
15	Riesgo de operación y mantenimiento	Aumento de costos fijos de operación	El Gestor Delegado es responsable por la proyección de los costos fijos asociados al proyecto.	Mínimo	Muy bajo	1,234,620
16	Riesgo de operación y mantenimiento	Riesgo comercial por reducción del tráfico marítimo.	El proyecto ya considera posible disminución del tráfico.	Mínimo	Bajo	22,056,594
17	Riesgo de operación y mantenimiento	Riesgos asociados con la evasión de parte de los usuarios para el pago de las tarifas	El Gestor Delegado deberá contar con mecanismos de prevención para minimizar la evasión de pagos por el servicio	Mínimo	Bajo	1,593,993

1.2.1 Caracterización del Riesgo

La evaluación de riesgos efectuada para el presente proyecto, caracteriza los siguientes riesgos:

Riesgos contractuales. - Regulatorios	3,00
Evaluación del Riesgo de Fuerza Mayor	3,67
Evaluación del Riesgo de Seguros	2,00
Evaluación del Riesgo Técnicos	3,50
Evaluación del Riesgo Operación	2,20
Evaluación del Riesgo Financiero	3,25
Evaluación del Riesgo Comerciales	4,00
Promedio ->	3,09

1.2.2 Resumen de Riesgos.

Para resumir esta matriz tenemos lo siguiente:

Riesgos identificados	24	100%
Riesgos retenidos:	6	25%
Riesgos compartidos:	1	4%
Riesgos transferidos:	17	71%

1.3 VALOR POR DINERO

Dado el espíritu del Valor por Dinero, en el que se requiere que al evaluar el proyecto, se determine si es rentable en términos sociales y cuál es la forma menos costosa de lograr estos beneficios, la forma en que se ha estructurado el proyecto permite observar que a través de la modalidad APP se proporcionará un mejor valor por dinero que realizándolo a través de un proyecto público puro, ya que la modalidad APP ofrecerá un menor costo al país para lograr los objetivos del proyecto, en comparación con las contrataciones públicas comunes.

Adicionalmente, la entidad delegante no tiene la capacidad técnica ni económica para ejecutar la obra de dragado de profundización y mantenimiento de la totalidad del track de navegación de todos los canales de acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil.

Este tipo de obras no han sido parte de la gestión normal del GAD Municipal de Guayaquil, por lo que dentro del Convenio de Transferencia se 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, conforme lo previsto en el numeral 3.7 del Convenio de transferencia.

En concordancia con el numeral 1 “Sostenibilidad fiscal”, la ejecución del Proyecto de dragado, competencia delegada por el MTOP al GAD Municipal de Guayaquil se ejercerá sin transferencia de recursos por parte del Gobierno Central, condición que la M.I. Municipalidad de Guayaquil expresamente conoció y aceptó en el Convenio de transferencia.

De acuerdo a las corridas financieras realizadas, en función de las etapas que comprende la ejecución de la obra de dragado y el objetivo de alcanzar un calado de 12,50 metros, se estima que el monto de inversión será superior a los US\$ 82'000.000.

En el Ecuador lamentablemente las contrataciones de obras de dragado del canal de acceso, han sido para mantener un calado de hasta 9,60 metros, no habiéndose cumplido con las

expectativas esperadas, por varios motivos, entre ellos, la poca capacidad y eficiencia de los equipos de dragado, y porque no existe en el país un equipo con la capacidad de dragar (cortar/extraer) el fondo rocoso (Los Goles). La contratación a través de un gestor privado, con experiencia en dragado de profundización y mantenimiento de gran alcance, será más eficiente y a un costo menor del que pudiera significar si lo hacen empresas locales sin experiencia para ejecutar obras de la magnitud que plantea el Proyecto.

Por lo anterior, se convocará a un concurso internacional para 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)”.

Como se indicó anteriormente, la obra de dragado, bajo los lineamientos técnicos de presente Proyecto, requerirá que se ejecute con equipos altamente especializados, adecuados y de alta tecnología ya que una de las áreas a ser dragada, es Los Goles (área con fondos rocosos), roca que debe ser extraída/eliminada con una draga de corte y succión de alta potencia y capacidad, que solo es operada por pocas empresas a nivel mundial.

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, y mantienen una buena calificación respecto a la experiencia técnica, equipamiento propio, respaldos financieros, entre otros.

Visto lo anterior, en el siguiente cuadro se resume el resultado de algunas de las consideraciones básicas del VpD, el mismo que se define como 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 PPP. El costo total del proyecto PPP viene determinado por el valor presente del flujo de pagos que recibe el Contratista de parte de la Administración Pública, los costos de administración del contrato PPP, el costo de los riesgos retenidos del proyecto y la ganancia en competitividad.¹; lo cual ha sido calculado y consta dentro del análisis de viabilidad financiera.

La tasa de descuento establecida por la entidad delegante, para el presente Proyecto inicialmente fue determinada en 14,17%; no obstante, de acuerdo a las reuniones y revisiones realizadas conjuntamente con miembros del Comité de APP del MTOP, se efectuaron varios ajustes (al 14dic2017), y se determinaron los cálculos de la corrida económica, por lo que, la tasa de descuento aplicada es del 12,48%.

¹ Guía Metodológica del Comparador Público-Privado para esquemas de Participación Público-Privada en Uruguay

La resultante del presente Proyecto es:

CÁLCULO DEL VALOR POR DINERO		
	Estimación 05/octubre/17	Estimación 14/diciembre/17
VAN COSTO DE PPR	\$ 21.564.825	\$ 6.774.819
VAN COSTO DE APP	\$ 3.083.053	\$ 2.887.634
VALOR POR DINERO	\$ 18.481.772	\$ 3.887.185

Dado que el Valor por Dinero (VpD) es positivo, la APP es la mejor alternativa para ejecutar 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)”.

1.4 RESPETO A LOS INTERESES DE LOS USUARIOS

El Art. 3 De los Principios y Lineamientos de los Proyectos Públicos Bajo la Modalidad de Asociación Público-Privada de la Ley de APP, expresa claramente en su literal 3.4., que “*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.*”

En este sentido, el Convenio de Delegación de Competencias, celebrado entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Guayaquil (M.I. Municipalidad de 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 US\$0,16 de la actual tarifa para tráfico

internacional, y USD US \$ 0,16 para tráfico de cabotaje, cuya aprobación por la autoridad correspondiente consta en párrafo anterior.

Sin perjuicio de lo manifestado, el Municipio 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 Gobierno Autónomo Descentralizado 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.

1.5 DERECHOS DE PROPIEDAD

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 de la inversión 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 la M.I. Municipalidad 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, siendo que la Municipalidad es 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.

Concluido el plazo de la ejecución del proyecto por parte del Gestor Privado, este deberá entregar al GAD Municipal de Guayaquil, el Informe Técnico (batimetría) que sustente el cumplimiento de las condiciones establecidas en el 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 de la inversión realizada, se prevé el pago de una tasa por parte de las naves que usan el canal de acceso a las terminales portuarias de Guayaquil, la misma que será recaudada por el gestor privado a su cuenta y riesgo.

1.6 COBERTURA E INCLUSIÓN SOCIAL

El diseño y ejecución del 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); cumple con todos los parámetros de inclusión social, utilización de componente nacional, transferencia de tecnología y contratación de talento, y los consecuentes beneficios para el desarrollo del País, que en este Proyecto, uno de los principales beneficiados será el comercio exterior del Ecuador, y principalmente el sector exportador.

Inclusión Social: El Proyecto genera un componente social muy alto de beneficio a su Hinterland natural, especialmente a los habitantes de la ciudad de Guayaquil, Provincia del Guayas, por estar vinculado de forma directa con el comercio exterior y sus actividades de logística y transporte. El sector logística y transporte está compuesto de seis principales actores, observándose un importante crecimiento en los últimos años, siendo el 6% del PIB, en donde el sector más relevante es el portuario, debido a que cerca del 90% de las exportaciones e importaciones del país son por vía marítima, y el mayor flujo de transporte, actividades portuarias, terrestres se concentran en Guayaquil (85% del tonelaje y 96% de los TEUS-contenedores). Por lo que se concluye que la Inclusión Social de este Proyecto incide de forma directa en todas las áreas geográficas, grupos sociales, pueblos, y nacionalidades indígenas que requieran de algún bien, obra o servicio relacionado.

Sin duda alguna, la inclusión social por este Proyecto permitirá mantener la competitividad de la actividad marítima y portuaria de la Ciudad Puerto de Guayaquil que es relevante para el desarrollo y sustento económico de un gran número de sectores económicos del País y de muchas familias, que encuentran en este sector su principal fuente de trabajo.

Utilización de componente nacional: La inversión a realizarse por este Proyecto es de gran importancia para el comercio exterior del País, así como para la ciudad de Guayaquil, y para los sectores de transporte marítimo internacional, industria marítima y portuaria, proveedores de servicios portuarios como los operadores portuarios de buque, de carga, de servicios conexos y complementarios, así como para los principales actores del sector de transporte y logística, como agentes de carga, agentes de aduana, almacenes temporales y depósitos comerciales, operadores logísticos, transportistas marítimos y terrestres nacionales, líneas navieras internacionales, los cuales generan una alta demanda de mano de obra directa e indirecta, por la alta demanda al sector terciario de la economía (servicios) y a los aportantes de la economía popular y solidaria y del hinterland de Guayaquil.

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 y personal y tripulación de los equipos de dragado, estudios y/o Seguimientos Ambientales, Fiscalización de obra, Administración, operadores, 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 al equipo, 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 estos equipos de alta tecnología mientras se ejecute el proyecto; por ser un proyecto de largo plazo, le permitirá al Municipio, contar con 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 mayores 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; no obstante, estas nuevas plazas podrán incrementarse de acuerdo al crecimiento de la economía ecuatoriana.

² http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2016/Marzo-2016/Presentacion%20Empleo_0316.pdf