



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

**INFORME DE ANÁLISIS PARA LA APROBACIÓN DE  
PROYECTOS BAJO LA MODALIDAD DE ASOCIACIÓN  
PÚBLICO – PRIVADA Y RÉGIMEN DE INCENTIVOS  
APLICABLE, POR PARTE DEL COMITÉ APP**

**INICIATIVA PÚBLICA PRESENTADA POR:  
EL GOBIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL  
DE GUAYAQUIL**

**PROYECTO:**

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

**28 DICIEMBRE, 2017**

**QUITO – ECUADOR**

## ÍNDICE

|  |    |
|--|----|
| ANÁLISIS DE PARÁMETROS PARA LA APROBACIÓN DE PROYECTOS BAJO LA MODALIDAD DE ASOCIACIÓN PÚBLICO – PRIVADA Y RÉGIMEN DE INCENTIVOS APLICABLE, POR PARTE DEL COMITÉ APP ..... | 4  |
| A. CONTENIDO MÍNIMO DEL PROYECTO .....   | 4  |
| 1. ANÁLISIS LEGAL DEL PROYECTO .....   | 6  |
| 1.1. Antecedentes Generales .....  | 6  |
| 1.1.1. Régimen Jurídico aplicable al Proyecto .....  | 9  |
| 1.1.2. Régimen Tributario Aplicable al Proyecto .....  | 10 |
| 1.1.3. ¿El proyecto presentado es APP?.....  | 10 |
| 1.2. Base legal aplicable al régimen APP.....  | 12 |
| 1.2.1. Análisis del informe de la viabilidad legal presentado por la entidad delegante. ....   | 12 |
| 1.2.2. Identificación de la entidad delegante y determinación de su naturaleza jurídica ..   | 13 |
| 1.2.3. Análisis del sector de interés general en el que se desarrollará el proyecto APP ....   | 13 |
| 1.2.4. Análisis de la base legal de la competencia del Comité .....  | 15 |
| 1.2.5. Análisis del modelo de contrato APP propuesto.....  | 15 |
| 1.2.6. Régimen de bienes afectos a proyecto APP .....  | 16 |
| 1.2.7. Cumplimiento de legislación ambiental .....   | 16 |
| 1.2.8. Cumplimiento de legislación nacional sobre hallazgos arqueológicos .....  | 17 |
| 1.2.9. Cumplimiento de otros requisitos.....   | 18 |
| 2. ANÁLISIS ECONÓMICO – FINANCIERO DEL PROYECTO.....   | 18 |
| 2.1. Análisis del proyecto .....   | 18 |
| 2.2. Evaluación del cumplimiento del análisis de conveniencia y del cumplimiento del artículo 3 de la ley APP .....  | 22 |
| (I) Evaluación del cumplimiento del análisis de conveniencia.....  | 27 |
| Elaboración: Propia .....  | 28 |
| (II) Evaluación del cumplimiento del artículo 3 de la Ley APP .....  | 29 |
| a. Sostenibilidad Fiscal .....   | 29 |
| b. Distribución Adecuada de Riesgos.....   | 29 |
| c. Valor por Dinero .....  | 30 |
| d. Respeto a los Intereses y Derechos de los Usuarios .....  | 32 |
| e. De los Derechos de Propiedad.....   | 33 |
| f. Cobertura e Inclusión Social .....  | 34 |
| 2.3. Análisis de la justificación de la necesidad de contar con los incentivos.....  | 35 |



|                         |                                      |
|-------------------------|--------------------------------------|
| B. CONCLUSIONES .....   | <b>¡Error! Marcador no definido.</b> |
| C. RECOMENDACIONES..... | 44                                   |

## **Tablas y gráficos**

|  |    |
|--|----|
| <b>Gráfico 2.</b> Descripción gráfica de análisis de Índice de Elegibilidad..... | 28 |
| <b>Tabla 1.</b> Cambios participación de mercado .....                           | 20 |
| <b>Tabla 2.</b> Resultados de análisis del proyecto.....                         | 21 |
| <b>Tabla 3.</b> Resultado índice de Elegibilidad .....                           | 28 |
| <b>Tabla 4.</b> Detalle de distribución de riesgos.....                          | 30 |
| <b>Tabla 5.</b> Detalle de incentivos .....                                      | 37 |
| <b>Tabla 6.</b> Variación de valores proyectados de incentivos tributarios.....  | 37 |
| <b>Tabla 7.</b> Ingresos para el Estado vs Sacrificio Fiscal .....               | 39 |

INFORME DE SECRETARÍA TÉCNICA DEL COMITÉ APP  
PROYECTO APP-001-2017

---

ANÁLISIS DE PARÁMETROS PARA LA APROBACIÓN DE PROYECTOS BAJO LA MODALIDAD DE  
ASOCIACIÓN PÚBLICO – PRIVADA Y RÉGIMEN DE INCENTIVOS APLICABLE, POR PARTE DEL  
COMITÉ APP

**A. CONTENIDO MÍNIMO DEL PROYECTO**

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

En base a lo dispuesto en la Guía metodológica para presentación y aprobación de proyectos bajo la modalidad de Asociación Público-Privada, en su numeral 8.4 “Contenido mínimo del proyecto APP”, indica que las entidades delegantes deberán tener dentro en su estructuración y diseño del proyecto como mínimo los siguientes parámetros:



| DETALLE                           | CONTENIDO MÍNIMO DEL PROYECTO   | Check list |
|-----------------------------------|---|------------|
| DATOS INICIALES DEL PROYECTO      | Nombre del proyecto   | ✓          |
|                                   | Sector, subsector y tipo de inversión   | ✓          |
|                                   | Ubicación geográfica y área de Influencia del Proyecto que se propone con indicación de las necesidades de expropiación de ser el caso  | ✓          |
|                                   | Plazo de ejecución  | ✓          |
| MODELO DE GESTIÓN APP             | Monto total de inversión: USD   | ✓          |
|                                   | Monto de inversión privada que se propone para la ejecución del proyecto: USD   | ✓          |
|                                   | Especificación del modelo de gestión APP: compromisos de las 2 partes   | ✓          |
| ARTICULACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN | Estructura administrativa y operativa para el funcionamiento del proyecto   | ✓          |
|                                   | Alineación, objetivo estratégico institucional  | ✓          |
|                                   | Contribución del proyecto a la meta del Plan Nacional para el Buen Vivir alineada al indicador del objetivo estratégico institucional   | ✓          |
|                                   | Indicadores de desempeño propuestos para la ejecución del proyecto  | ✓          |
| ANÁLISIS DE OFERTA Y DEMANDA      | Denominación o razón social, domicilio físico y electrónico del proponente privado  | ✓          |
|                                   | Identificación del representante legal o mandatario del proponente privado.   | ✓          |
|                                   | Documentos que acrediten la existencia legal de la persona jurídica, consorcio, promesa de consorcio, cualquiere otro mecanismo de asociación permitida por el ordenamiento jurídico que especifique los términos del proyecto propuesto, con indicación de la modalidad de asociación pública-privada que se sujeta a aplicar.     | ✓          |
|                                   | Estimación de la demanda y su tasa de crecimiento anual en el horizonte del proyecto  | ✓          |
| ANÁLISIS TÉCNICO                  | Identificación y caracterización de la población objetivo   | ✓          |
|                                   | Análisis de oferta  | ✓          |
|                                   | Especificaciones técnicas del proyecto propuesto conforme su enfoque, por ejemplo: diseño, construcción, operación y mantenimiento, etc.  | ✓          |
|                                   | Inversión presupuestada para el proyecto así como los costos proyectados de operación y mantenimiento.  | ✓          |
| ANÁLISIS FINANCIERO Y ECONÓMICO   | Identificación detallada de las etapas del proyecto y su cronograma tentativo   | ✓          |
|                                   | Análisis ambiental y evaluación de impacto ambiental, si el proyecto requiere.  | ✓          |
|                                   | Identificación y análisis de los riesgos previsible asociados al proyecto. Determinar los porcentajes de riesgos transferidos al privado.   | ✓          |
|                                   | Supuestos utilizados para la evaluación financiera (Incluir la retribución del gestor Privado, fuentes de ingresos, niveles tarifarios, plazo y de ser el caso, las aportes públicos requeridos. Detalle de los rubros y porcentajes de aporte al proyecto por el Estado y el gestor privado, conforme a los supuestos determinado. | ✓          |
|                                   | Fujo de fondos financiero y evaluaciones, indicadores financieros   | ✓          |
|                                   | 27. Evaluación social y económica, indicadores económicos   | ✓          |

## 1. OBJETIVOS

- Determinar la posibilidad de aprobación de la propuesta presentada por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil *“Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación, y Transferencia)”*, bajo la modalidad de asociación público – privada.
- Analizar el régimen de Incentivos tributarios propuesto por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil *“Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación, y Transferencia)”*, para la aplicación según la Ley Orgánica de APP.

Una vez revisada la información proporcionada por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil, y con base a los procedimientos internos de la Secretaría Técnica del Comité APP, en STCIAPP, se asignó la numeración siguiente al proyecto: STCIAPP-SIGT-001-DIC-2017.

## 1. ANÁLISIS LEGAL DEL PROYECTO

### 1.1. Antecedentes Generales

- Para lograr la complementariedad en beneficio de los Sectores Naviero y Portuario, es imprescindible que se drague y se mantenga el Canal de Acceso a las Terminales Portuarias públicas y privadas de Guayaquil a la profundidad necesaria, permitiendo la competencia y competitividad del Sistema, el 02 de diciembre de 2016 se suscribió entre el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas un Convenio de Delegación de Competencias, que en la parte pertinente señala:

*3.3 El objetivo de la competencia del dragado es aumentar y/o mantener su calado a la profundidad técnica y comercialmente necesaria (con un mínimo de 9,60 metros en una primera etapa y 11 metro MLWS en una segunda etapa) para efectos de facilitar el transporte marítimo y fluvial, así como para facilitar el acceso a las Terminales Portuarias estatales y privadas, logrando así la complementariedad, competencia y competitividad de todo el sistema portuario.*

*3.4 La transferencia de la competencia incluye la competencia para la libre definición del modelo de gestión para el ejercicio de competencia delegada y la autorización para convocar, adjudicar y suscribir el contrato que el Gobierno Autónomo Descentralizado*

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

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

El 25 de julio de 2017, se suscribe un Adendum modificatorio al Convenio de Delegación de Competencias entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Guayaquil para el Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su Mantenimiento y Operación, y en el numeral 3.1 se señala: *“Inclúyase luego del primer inciso del punto “3.5.-“ de la “CLAUSULA TERCERA:”, el siguiente texto: La M.I. Municipalidad de Guayaquil para la ejecución de las competencias delegadas, utilizará el Modelo de Gestión de Alianza Público-Privada de conformidad con la ley vigente para la materia...”*.

En razón de lo determinado en el Art. 56 del Estatuto de Régimen Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva (ERJAFE), que dice: *“Salvo autorización expresa, no podrán delegarse las competencias que a su vez se ejerzan por delegación”*. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas mediante Convenio de Delegación de Competencias, del 2 de Diciembre de 2016, y Adendum Modificatorio de 25 de julio de 2017, delegó de forma expresa al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Guayaquil, según lo señalado en la cláusula 3.4 *“... La Municipalidad de Guayaquil podrá utilizar la modalidad de concesión, alianza público privada, alianza estratégica, así como cualquier prevista en las leyes, que no impliquen que el Gobierno Central o Local paguen por la pertinente obra o mantenimiento, sino que dicho costo sea de cargo de los navieros, propietarios u operadores de buques que transiten por dichos canales.”*



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

Mediante oficio Nro. AG-2017-25411, de 05 de octubre de 2017, el abogado Jaime Nebot Saadi, Alcalde de Guayaquil, solicitó la aprobación del proyecto denominado "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)", al licenciado Lenín Moreno Garcés, Presidente Constitucional de la República del Ecuador.

Con oficio S/N, de 09 de octubre de 2017, el licenciado Lenín Moreno Garcés, Presidente Constitucional de la República del Ecuador, informó al abogado Jaime Nebot Saadi, Alcalde de Guayaquil, que ha instruido al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a la Secretaria Jurídica de la Presidencia, a fin de que, con la brevedad del caso, se proceda con la conformación del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas.

El Presidente Constitucional de la República del Ecuador, licenciado Lenín Moreno Garcés, mediante Decreto Ejecutivo Nro. 186, de 13 de octubre de 2017, designó como su Delegado 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.

Mediante oficio Nro. AG-2017-25818, de 17 de octubre de 2017, el abogado Jaime Nebot Saadi, Alcalde de Guayaquil, realiza un alcance a oficio Nro. AG-2017-25411, de 05 de octubre de 2017, y remite al Presidente Constitucional de la República y al Ministro de Transporte y Obras Públicas, el Informe de Validación del Servicio de Rentas Internas SRI, correspondiente a los incentivos tributarios y solicita se incorpore al expediente para continuar con el trámite de aprobación.

Mediante Acuerdo Ministerial Nro. 052-2017, de 17 de noviembre de 2017, el doctor Paúl Granda López, Ministro de Transporte y Obras Públicas, designó a la Ing. Irma Yolanda Gaete Zambrano, Subsecretaria de Delegaciones y Concesiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, como Secretaria Técnica del Comité Interinstitucional de Alianzas Público-Privada 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.

Mediante oficio Nro. SMG-2017-18734, de 21 de noviembre de 2017, la Abg. Martha Herrera Granda, Secretaria Municipal del Municipio de Guayaquil, remitió al Ministro de Transporte y Obras Públicas, copia del proyecto denominado "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)", para que se continúe con el trámite de aprobación.

### **1.1.1. Régimen Jurídico aplicable al Proyecto**

El Gobierno Autónomo Municipal del Cantón Guayaquil, para la realización 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)”, se ha basado en la normativa que se detalla a continuación:

- Constitución de la República del Ecuador, Registro Oficial Nro. 449 de 20 de octubre de 2008, última reforma de 21 de diciembre de 2015, Art. 260, 262, 314 y 316.
- Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas, Registro Oficial Nro. 652, de 18 de diciembre de 2015, todo el articulado.
- Reglamento Ley de Incentivos para Asociaciones Público Privadas, Decreto Ejecutivo 1040, Registro Oficial Nro. 786, de 29 de junio de 2016, última Reforma 16 de mayo de 2017, todo el articulado.
- Resolución CIAPP-R-009-abril-2017, Resolución General para la presentación y aprobación de Proyectos bajo la modalidad de Asociación Público-Privada, Registro Oficial Edición Especial Nro. 11 de 07 de junio de 2017 y su Guía metodológica para Presentación y aprobación de proyectos bajo la modalidad de Asociación Público – Privada. Todo el contenido.
- Ley de Fortalecimiento y Desarrollo del Transporte Acuático, Ley 18, Registro Oficial 204 de 05 de noviembre de 2003, Art. 6 numeral a) y b) Art. 7.
- Código Orgánico Administrativo, Ley Orgánica Suplemento 31 de 07 de julio de 2017, Arts. 74, 75, 76 y 77 (Entrará en vigencia doce meses después de su publicación en REGISTRO OFICIAL).
- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, Ley Orgánica Suplemento Nro. 303 de 19 de octubre de 2010. Última reforma 20 de marzo de 2017, todo el articulado.
- Reglamento para el Funcionamiento del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas y de su Secretaría Técnica, Resolución No. 1 Registro Oficial Nro. 713 de 06 de marzo de 2016, Todo el articulado.
- Reglamento del Régimen de Colaboración Público-Privada, Decreto Ejecutivo Nro. 582, Registro Oficial Nro. 453 de 06 de marzo de 2015. Todo el articulado.
- Reglamento de Operaciones Portuarias de la Autoridad Portuaria de Guayaquil. Resolución Nro. 191/02, Registro Oficial Nro. 7 de 21 de noviembre de 2002. Todo el articulado.
- Reglamento tarifario de las Autoridades Portuarias, Resolución DIGMER Nro. 54 Registro Oficial Suplemento Nro. 885 de 03 de marzo de 1988, Art. 3.0.9.
- Estatuto del Régimen Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva ERJAFE. Decreto Ejecutivo 2428, Registro Oficial Nro. 536 de 18 de marzo de 2002. Última reforma de 27 de junio de 2017. Artículos 75, 76 y 77.
- Convenio de Delegación de Competencias celebrado entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Municipio de Guayaquil de 02 de diciembre de 2016. Todo el articulado.
- Adendum al Convenio de Delegación de Competencias celebrado entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Municipio de Guayaquil el 25 de julio de 2017- Todo el contenido.

- Resolución General para la Aplicación del beneficio previsto en el artículo 125 (COPCI) sobre las importaciones destinadas para la ejecución de proyectos APP. Resolución Nro. CIAPP-R-010-abril-2017, Registro Oficial Nro. 10 de 08 de junio de 2017. Todo el contenido.
- Dragado y uso de canal de acceso a los puertos de Guayaquil y Posorja, Resolución Nro. APG-APG-2017-014-R de 29 de marzo de 2017. Todo el articulado.
- Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador, Resolución Nro. MTOP-SPTMF-60, Registro Oficial Nro. 732, 13 de abril de 2016. Última reforma 31 de mayo de 2016. Todo el articulado.
- Competencia del dragado hidráulico y limpieza de ríos, Consejo Nacional de Competencias Resolución Nro. 5, Registro Oficial Nro. 709 de 23 de mayo de 2012, Art. 2 segundo inciso.
- Fijación de la tarifa por uso de canal de acceso para tráfico internacional, de Autoridad Portuaria de Guayaquil, Resolución CNMMP Nro. 016/08 de 27 de agosto de 2008, Registro Oficial Nro. 435 de 29 de septiembre de 2008. Todo el articulado.
- Fijación de la tarifa por uso de canal de acceso para tráfico de cabotaje, de Autoridad Portuaria de Guayaquil, Resolución DIGMER Nro. 014/08 de 17 de abril de 2008, Registro Oficial Nro. 336 de 14 de mayo de 2008. Todo el articulado.
- Decreto Ejecutivo Nro. 186, designación para presidir el Comité APP. Todo el contenido

#### **1.1.2. Régimen Tributario Aplicable al Proyecto**

El Régimen Tributario aplicado al proyecto es el siguiente:

- Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera, Registro Oficial Nro. 652 de 18 de diciembre de 2015, todo el articulado.
- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI. Ley Orgánica Suplemento Nro. 351 de 29 de diciembre de 2010. Última reforma 30 de diciembre de 2016, Art. 24.
- Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria en el Ecuador, Decreto Legislativo O, Registro Oficial Suplemento, Nro. 242 de 29 de diciembre de 2007, última reforma 30 de diciembre de 2016, Art. 159.1.
- Ley Orgánica de Régimen tributario Interno, codificación 26, Registro Oficial Suplemento, Nro. 463 de 17 de noviembre de 2004. Última reforma de 18 de abril de 2017, Art. 9.3.
- Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Incentivos a las Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera. Decreto Ejecutivo 1040, Registro Oficial 786 de 29 de junio de 2016, última Reforma 16 de mayo de 2017, todo el articulado.

#### **1.1.3. ¿El proyecto presentado en APP? Verificación de que el proyecto presentado es APP, conforme al Art. 8 Ley APP**

La Iniciativa Pública para el proyecto “Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su

**mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación, y Transferencia)**” es un proyecto de Asociación Público Privada, en el cual el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Guayaquil propone como modelo de contrato una concesión en términos FBOT (por sus siglas en inglés), Financiamiento, Construcción, Operación y Transferencia, del canal marítimo y del canal fluvial de acuerdo con los lineamientos establecidos en el contrato.

Al amparo del artículo 13 de la Ley Orgánica de incentivos para asociaciones público privadas y la inversión extranjera, el objeto del contrato del proyecto se encuentra en un sector de interés general, por lo tanto, se trata de una delegación al privado para que financie, ejecute obras de dragado, que no es otra cosa que la remoción de materiales o sedimentos del lecho del canal, actividad que forma parte de las obras de ingeniería, por tanto, puede considerarse una obra como tal; mantenga los niveles de calado y recaude las tarifas correspondientes; y finalmente transfiera estas atribuciones a la entidad delegante.

En contraprestación por el cumplimiento de sus obligaciones contractuales, el gestor privado tendrá 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.

Este proyecto cumple con la modalidad de contratación estipulada en el Art. 8 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas que dice: *“De la Asociación Público-Privada. Se define por asociación público-privada la modalidad de gestión delegada por la que el Gobierno Central o los Gobiernos Autónomos Descentralizados encomiendan al gestor privado, la ejecución de un proyecto público específico y su financiamiento total o parcial, para la provisión de bienes, obras o servicios a cambio de una contraprestación por su inversión, riesgo y trabajo, de conformidad con los términos, condiciones, límites y más estipulaciones previstas en el contrato de gestión delegada”.*

Con base al Artículo 3 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera, este proyecto contiene los elementos esenciales mínimos de los proyectos APP, que detallo a continuación:

- **Distribución adecuada de riesgos.-** De acuerdo con el 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, los cuales deben ser asumidos, transferidos o compartidos por la entidad pública delegante y el gestor privado.

La identificación de los factores de riesgo se analiza para todas las fases del proyecto: construcción, operación y reversión. Una vez identificados y distribuidos los riesgos, es necesaria su evaluación, a partir valores cualitativos que muestran la frecuencia o probabilidad de ocurrencia. En el proyecto se ha realizado una distribución adecuada de riesgos, considerando quien que se encuentra en mejores condiciones de asumirlos.

Entre los principales riesgos que asume el Gestor Privado se encuentra el riesgo comercial del tráfico marítimo que circule por el canal de acceso; es preciso señalar que el Gestor Privado no puede exigir, ni el Municipio garantiza medidas compensatorias por no cumplir las expectativas de negocio o de tráfico marítimo mínimo. El proyecto no contempla aportes municipales, ni contratación de deuda pública alguna, la obligación de financiamiento y pago de las obras y servicios de dragado es de entera responsabilidad del Gestor Privado.

- **Un gestor privado claramente identificado.**- A definirse en la etapa contractual, la selección del gestor privado se realizará mediante concurso público.
- **Un esquema de obligaciones bilaterales de largo plazo.**- Obligaciones y responsabilidades de la entidad delegante y del gestor privado, durante 25 años de vigencia de la delegación, según los documentos precontractuales.
- **Indicadores de desempeño.**- Calado de 12,50 metros con beneficio de marea, durante la etapa de explotación del proyecto.
- **Formas de contraprestación.**- Contraprestación para el privado a través de tarifas pagadas por los navieros, propietarios u operadores de buques que transiten por el canal de Guayaquil, el proyecto no considera aportes del estado bajo la figura de PPD o algún tipo de compensación; tampoco contempla contraprestaciones (canon fijo y/o variable) para el Estado, puesto que no se han establecido en el modelo de gestión propuesto.
- **Combinación total o parcial de las etapas.**- el proyecto público consiste en las obras de dragado, hasta un calado de 12,50 y mantenimiento durante los 25 años.
- **Régimen de incentivos.**- SRI y SENAE emitieron los informes de validación con la aprobación de incentivos tributarios previstos en la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera.
- **Determinación de aspectos regulatorios sectoriales.**- La matriz de riesgos, cuantifica como riesgo retenido los aspectos regulatorios, a través de lo cual se da garantía de estabilidad jurídica.

## 1.2. Base legal

### 1.2.1. *Análisis del informe de la viabilidad legal presentado por la entidad delegante.*

La delegación al Gestor Privado involucra el financiamiento total de los costos de la obra y de las tareas de operación y mantenimiento por parte del delegado, recibiendo en contraprestación el valor de la tasa portuaria que por concepto de dragado pagarán las



embarcaciones que utilicen el canal de navegación para acceder a las terminales portuarias de Guayaquil.

El proyecto público se ejecutará en los términos y condiciones que se prevén en los pliegos de licitación y demás documentos precontractuales, así como en el respectivo Contrato de Gestión Delegada.

Al amparo del artículo 8 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera, en el que se contempla la posibilidad de delegar a la iniciativa privada la ejecución de obras y la provisión de bienes y servicios, incluyendo su financiamiento total o parcial, la Municipalidad de Guayaquil ha considerado procedente impulsar 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 régimen FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación y Transferencia)”

#### **1.2.2. Identificación de la entidad delegante y determinación de su naturaleza jurídica**

La Entidad Delegante es el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Guayaquil, entidad de derecho público que goza por norma constitucional de autonomía política, administrativa y financiera, la Municipalidad de Guayaquil es un gobierno autónomo descentralizado de nivel municipal, en los términos 238 y 264 de la Constitución de la República y los artículos 53 y siguientes del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD).

#### **1.2.3. Análisis del sector de interés general en el que se desarrollará el proyecto APP**

El artículo 13 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas, señala lo siguiente:

*“Art. 13.- Del objeto de los Contratos de Gestión Delegada. Serán objeto de los contratos de gestión delegada, los proyectos públicos desarrollados en los sectores de interés general. Estos, para efectos de la aplicación de esta ley, serán aquellos bienes, obras o servicios provistos por el Gobierno central o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, determinados en las leyes o por el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas, tales como infraestructura, desarrollo urbano, proyectos inmobiliarios y aquellos vinculados con vialidad e infraestructura portuaria y aeroportuaria.*

*Por excepción, el Comité Interinstitucional podrá, para la aplicación de esta ley, priorizar y aprobar asociaciones público-privadas en material de servicios públicos en el marco de las disposiciones constitucionales.*

*Las leyes sectoriales establecen el régimen específico al que se sujeta la delegación o participación privada, a través de cualquier modalidad para la ejecución de obras, adquisición de bienes y prestación de servicios en los sectores estratégicos, por lo que, las*

*disposiciones e incentivos tributarios previstos en esta ley no se aplicarán a esos casos, salvo los nuevos proyectos públicos relacionados con el sector hidroeléctrico y otras energías alternativas, siempre y cuando se configuren las reglas establecidas en el artículo 100 del Código Orgánico de Producción Comercio e Inversiones, y las leyes sectoriales.*

*Bajo la modalidad de asociación público-privada no se podrá delegar a la gestión privada las facultades de rectoría, regulación y control a cargo del Estado ni la gestión de servicios de interés general para lo que se haya excluido constitucional o legalmente la participación privada.”*

Por su parte, el artículo 14 de la Ley APP establece lo siguiente:

*“Art. 14.- De los Tipos de Proyectos Públicos. El proyecto público podrá consistir entre otros en:*

*14.1 La construcción, el equipamiento cuando se lo requiera, la operación y mantenimiento de una obra pública nueva para la provisión de un servicio de interés general:*

*14.2. La rehabilitación o mejora, el equipamiento cuando se lo requiera, operación y mantenimiento de una obra pública existente para la provisión de un servicio de interés general;*

*14.3. El Equipamiento cuando la inversión requerida para este propósito sea sustancial, la operación y mantenimiento de una obra pública existente para la provisión de un servicio de interés general;*

*14.4. La operación y mantenimiento de una obra pública existente para la provisión de un servicio de interés general cuando se justifique mejoras sustanciales en esta materia a través de la participación privada en la gestión;*

*14.5. La construcción y comercialización de proyectos inmobiliarios, vivienda de interés social y obras de desarrollo urbano, siempre que sean calificados como prioritarios por el Comité Interinstitucional;*

*14.6. El desarrollo de actividades productivas, de investigación y desarrollo y en general en las que participe el Estado directamente y en concurrencia con el sector privado, siempre que sean calificados como prioritarios por el Comité Interinstitucional; y,*

*14.7. Las demás calificadas como prioritarios por el Comité Interinstitucional”.*

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 régimen FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación y Transferencia)” corresponde al sector de interés general definido en el artículo 13 de la ley APP, por tratarse de un proyecto de infraestructura portuaria. La caracterización de las obras de servicio de dragado como proyecto de infraestructura portuaria se deriva de la normativa portuaria nacional, como son la Ley General de Puertos, la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, el Reglamento General de la Actividad Portuaria y las Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador.

#### **1.2.4. Análisis de la base legal de la competencia del Comité**

El Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas (CIAPP) fue creado mediante el artículo 4 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas, y sus atribuciones están establecidas en el artículo 6 del mismo cuerpo legal.

Una de las atribuciones del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas (CIAPP), es APROBAR la propuesta de la entidad delegante según lo determinado en el numeral 6.3. del artículo 6 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas que señala: *"Aprobar, la propuesta de la entidad delegante, los proyectos que se desarrollarán bajo la modalidad de asociación público-privada y el régimen de incentivos previstos en esta Ley."*

Tratándose de un servicio de interés general definido en el artículo 13 de la Ley APP, como son las infraestructuras portuarias, el CIAPP tiene competencia para conocer y de ser el caso aprobar 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 régimen FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación y Transferencia)"* y de ser el caso el régimen de incentivos tributarios.

#### **1.2.5. Análisis del modelo de contrato APP propuesto**

De conformidad con el artículo 13 de la Ley Orgánica de incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera, el proyecto tiene como objeto delegar al sector privado la prestación del servicio de dragado del Canal de Acceso a las terminales portuarias de Guayaquil. Esta delegación incluye el financiamiento, las obras de dragado, que no es otra cosa que la remoción de materiales o sedimentos del lecho del canal, el mantenimiento de los niveles de calado, la recaudación de las tarifas por la prestación del servicio; y, la transferencia o reversión de estas atribuciones a la entidad delegante, una vez que concluya el plazo del contrato.

Por tanto, el modelo de contrato propuesto es una delegación al sector privado en términos FBOT, Financiamiento, Construcción, Operación y Transferencia del canal marítimo y del canal fluvial de acuerdo con las cláusulas contractuales. El gestor privado debe financiar a su cuenta y riesgo las obras y servicios materia del proyecto (obligación de financiamiento), deberá ejecutar las obras de dragado de apertura o profundización del canal de acceso y durante la operación, realizar el dragado de mantenimiento de los niveles de calado y al finalizar el plazo del contrato revertir el proyecto al estado en las condiciones exigidas en el Contrato.

En contraprestación por el cumplimiento de las obligaciones contractuales, el gestor privado tendrá 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.

Entre los principales riesgos que asume el Gestor Privado se encuentra el riesgo comercial del tráfico marítimo que circule por el canal de acceso, el proyecto no contempla aportes municipales ni contratación de deuda pública. La obligación de financiamiento es exclusiva del Gestor Privado, el proyecto no establece medidas compensatorias en el caso de que no se tenga el tráfico esperado.

Respecto del alcance del proyecto y del contrato, se ha considerado como objeto el financiamiento, la construcción y la transferencia (FBOT), teniendo en cuenta los siguientes argumentos:

El dragado no es otra cosa que la remoción de materiales o sedimentos del lecho del canal, actividad que forma parte de las obras de ingeniería, por tanto, puede considerarse una obra como tal.

Al final del período del contrato, el privado transferirá al GAD de Guayaquil todas las atribuciones delegadas con el contrato APP.

#### **1.2.6. Régimen de bienes afectos a proyecto APP**

Los principales bienes que forman parte del proyecto APP son las dragas y los equipos necesarios para la ejecución de las obras y servicio de dragado de profundización y mantenimiento, los cuales se constituyen en el equipo esencial necesario para la ejecución del proyecto y constan detallados en los documentos técnicos del mismo.

Los estudios ejecutados para el desarrollo del proyecto APP y de forma especial las corridas financieras correspondientes no contemplan que la propiedad de las dragas y demás equipos pasen en algún momento a propiedad municipal. Ni al tiempo de su adquisición y/o importación, ni al momento de su operación, ni al concluir el plazo contractual, ni al terminarse el contrato por cualquier causa, en ningún momento del proyecto se prevé que las dragas y equipos pasen a propiedad municipal.

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 gravamen de ningún tipo, por lo que la Municipalidad de Guayaquil transfiere durante el plazo de vigencia del contrato, exclusivamente el derecho a operar, mantener el canal y cobrar las tasas a los usuarios.

#### **1.2.7. Cumplimiento de legislación ambiental**

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 régimen FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación y Transferencia)", cumple con la normativa ambiental vigente, toda vez que entre los documentos que sustentan el proyecto se encuentran los análisis relacionados con los posibles impactos

ambientales y las medidas a ser implementadas para mitigar, reducir o remediar los impactos negativos.

Como parte de los estudios definitivos se prevé el desarrollo de los estudios de impacto ambiental y la aprobación de la licencia ambiental para la ejecución del contrato, que deberá obtenerse por parte de la Municipalidad de Guayaquil previo al inicio de las obras de dragado, que según el modelo de contrato, la obtención está a cargo del Municipio, en base a los estudios e informes que debe desarrollar el Gestor Privado.

Según la documentación del proyecto, la Municipalidad de Guayaquil cuenta con la Licencia Ambiental Nro. 294-LADPGA-GPG para el dragado de 11 metros en el canal externo que incluye el sector de los Goles” lo que corresponde a una parte del canal de navegación; Autoridad Portuaria de Guayaquil cuenta con la Licencia Ambiental Nro. 041, para la ejecución del proyecto “Dragado permanente del Canal de Acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil,” lo que corresponde a una licencia ambiental aprobada para dichas actividades, por lo que se prevé proceder a la cesión de dicha licencia ambiental en favor del Municipio, a fin de evitar que la autoridad Portuaria inicie las auditorias de cierre exigidas por la autoridad ambiental.

Una vez que la Municipalidad obtenga el cambio del titularidad de la Licencia Ambiental Nro. 041 deberá solicitar al Ministerio del Ambiente la ampliación de la mencionada Licencia Ambiental para incluir todas las áreas que requieren ser Dragadas conforme lo contempla 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. El Gestor Privado deberá aceptar todas las recomendaciones técnicamente viables que sean emitidas por la Autoridad Ambiental de Aplicación responsable durante el proceso de regulación ambiental del proyecto de Dragado, así como las descritas en las Licencias Ambientales Nro. 294-LA-DPGA-GPG y Nro. 041.

#### **1.2.8. Cumplimiento de legislación nacional sobre hallazgos arqueológicos**

De conformidad al artículo 30 de la Ley de Patrimonio Cultural, en toda clase de exploraciones, quedan a salvo los derechos del Estado sobre los objetos de interés que puedan hallarse al realizarse los trabajos. Para estos casos, la Municipalidad, Gestor Delegado, administrador o inmediato responsable dará cuenta al Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC) y procederá conforme lo exige la Ley Orgánica de Cultura y su Reglamento.

### **1.2.9. Cumplimiento de otros requisitos**

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)", también deberá observar las disposiciones y recomendaciones contenidas en los siguientes documentos legales:

Convenio de Delegación de competencias dos (02) de diciembre de 2016 suscrito entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil, para el dragado de profundización del canal de acceso a las terminales portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación.

Adendum Modificatorio al Convenio de Delegación de competencias de 25 de julio de 2017, que celebran el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Guayaquil, para el dragado de profundización del canal de acceso a las terminales portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación.

Informes de validación de cuantificación emitidos por el SRI y SENAE respecto a la incidencia de los tributos que se encuentran en los flujos presentados por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil (GAD Guayaquil, a través de Oficios Nro. 9170120170SCT002500 y 9170120170DIR09ZS48 Servicio de Rentas Internas de 05 y 06 de octubre respectivamente; y oficio SENAE-SENAE-2017-1186-OF de 06 de diciembre de 2017, mediante los cuales se emite la aprobación de los incentivos.

Los incentivos que constan en el informe de validación son: exoneración del Impuesto a la Renta por 10 años, Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por importación de bienes o compra de servicios, Exoneración de impuesto a la Salida de Divisas por financiamiento, Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por pago de dividendos y utilidades, Costo Retención en la Fuente; SENAE valida la exoneración de tributos al comercio exterior- aranceles por importación- salvaguardia por importación y otros.

## **2. ANÁLISIS ECONÓMICO – FINANCIERO DEL PROYECTO**

### **2.1. Análisis del proyecto**

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

La participación del Sistema Portuario de Guayaquil, en el comercio exterior del país ha sido analizada en un Estudio de Demanda y Oferta del proyecto, obteniendo como resultado que el volumen de carga y de contenedores de importación y exportación que se transfiere por las



terminales portuarias públicas y privadas, genera un alto tránsito (67% del total nacional) de los buques de tráfico internacional y de tráfico de cabotaje que navegan en el canal de acceso del Puerto Marítimo de Guayaquil.

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

El proyecto cuenta con dos fases; la primera fase de **dragado** (CAPEX<sup>1</sup> – gastos de capital) y la segunda fase de **operación y explotación** (OPEX<sup>2</sup> – Operación y mantenimiento); fases que no serán cubiertas por el Estado Central o Local, sino que serán asumidas por el Sector Privado; el mismo que por economías de escala optimizará su operación permitiendo pagar la correspondiente tasa, sin elevar por ese concepto, los fletes.

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

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

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

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

---

<sup>1</sup> Capital Expenditure – Gastos de Capital

<sup>2</sup> Operating expense – Gastos de Operación

- Corridas financieras con base al formato establecido por la Guía Metodológica.
- Presentar resultados de indicadores financieros de la evaluación pura y evaluación del inversionista del proyecto.
- Debido a que el proyecto aplica una relación capital/deuda, se debe realizar el análisis del flujo después de financiamiento y flujo del accionista.
- Revisión del WACC<sup>3</sup>.
- Revisión de tarifa con incentivos y participación de mercado.

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

- Participación de mercado:

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

**Tabla 1.** Cambios participación de mercado

Elaboración: Propia

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

- WACC= 12,48% (antes 14,17%)
- Tasa de interés de la deuda del inversionista: 7% (antes 4%)
- Composición Capital: Propio: 15% (antes 24%); financiado 85% (antes 74%)
- Tasa/Tarifa referencial con Incentivos Ley APP: tráfico int'l \$0,41 x TRB (antes 0,38)

Con base a lo expuesto, se presenta un resumen sobre el análisis económico - financiero del proyecto.

<sup>3</sup> Weighted Average Cost of Capital – Costo Medio ponderado de capital



| DETALLE  |   | RESULTADOS                    |                          |  |                          |                |            |             |
|--|---|-------------------------------|--------------------------|--|--------------------------|----------------|------------|-------------|
| Inversión  | Para efectos de determinar el monto referencial de dichos equipos, se utiliza como criterio de valoración, el monto de adquisición de dragas de segunda mano en aproximadamente USD 85, 376,615   |                               |                          |  |                          |                |            |             |
|  | 2018  | 2019                          | 2020                     | 2033   |                          |                |            |             |
|  | 34.740.337  | 30.557.110                    | 17.079.168               | 3.000.000  |                          |                |            |             |
| Fuentes de financiamiento                            | La forma de financiamiento que se aplica, tendrá una relación de apalancamiento de 15% equity y 85% endeudamiento.  |                               |                          |  |                          |                |            |             |
|  | 2018  | 2019                          | 2020                     |  |                          |                |            |             |
|  | 29.529.287  | 25.973.543                    | 14.517.293               |  |                          |                |            |             |
| Duración del proyecto                                | El periodo de la delegación al Sector Privado es de 25 AÑOS   |                               |                          |  |                          |                |            |             |
| Sector de Intervención                               | Sector "Transporte, comunicación y validez", subsector: 10.9 "Infraestructura aeroportuaria y portuaria".   |                               |                          |  |                          |                |            |             |
| Ubicación del proyecto                               | El proyecto se desarrollará en el Golfo de Guayaquil que es el accidente costanero más sobresaliente de la costa ecuatoriana, en el cual desembocan las aguas de la cuenca hidrográfica más grande y la más importante de la costa occidental de América, la cuenca del Río Guayas. |                               |                          |  |                          |                |            |             |
| Compromisos del proyecto                             | No se contemplan compromisos directos ni compromisos contingentes para la aplicación del proyecto bajo la modalidad de APP.   |                               |                          |  |                          |                |            |             |
| Contraprestación                                     | No se consideran contraprestaciones ni para el privado, ni para el público  |                               |                          |  |                          |                |            |             |
| Incentivos solicitados                               | Exoneración del Impuesto a la Renta por 10 años   |                               |                          |  |                          |                |            |             |
|  | Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por importación de bienes o compra de servicios   |                               |                          |  |                          |                |            |             |
|  | Exoneración de impuesto a la Salida de Divisas por financiamiento   |                               |                          |  |                          |                |            |             |
|  | Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por pago de dividendos y utilidades   |                               |                          |  |                          |                |            |             |
|  | Exoneración de tributos al comercio exterior  |                               |                          |  |                          |                |            |             |
|  | -Aranceles por importación  |                               |                          |  |                          |                |            |             |
|  | -Salvaguardia por importación y otros recargos similares  |                               |                          |  |                          |                |            |             |
|  | -IVA por importación  |                               |                          |  |                          |                |            |             |
|  | -FODINFA  |                               |                          |  |                          |                |            |             |
|  | Retención de IVA en los mismos términos y bajo los mismos porcentajes que las empresas públicas   |                               |                          |  |                          |                |            |             |
| Aportes Públicos                                     | No se contemplan ningún tipo de pago, garantías, compensaciones etc., dado que el proyecto es económicamente rentable y sustentable por sí solo.  |                               |                          |  |                          |                |            |             |
| Análisis social, económico y financiero del proyecto | RUBROS  | CON INCENTIVOS                |                          |  |                          | SIN INCENTIVOS |            |             |
|  |   | Evaluación Pura               | Evaluación Inversionista | Evaluación Pura  | Evaluación Inversionista |                |            |             |
|  |   |                               | Financiamiento           |  | Capital                  | Financiamiento | Capital    |             |
|  |   | Valor Actual Neto - VAN       | 6.924.670                | 24.913.743   | 2.253.295                | (476.817)      | 17.512.256 | (7.153.800) |
|  |   | Tasa Interna de Retorno - TIR | 13,59%                   | 22,91%   | 11,31%                   | 12,41%         | 19,27%     | 5,62%       |
|  |   | DSCR                          | 2,2                      | Los ingresos del proyecto generan 2 (dos) veces el monto del repago del préstamo y, sin saldo negativo en caja al final de ningún periodo. |                          |                |            |             |

Tabla 2. Resultados de análisis del proyecto

Elaboración: Propia

Fuente: Informe económico Financiero de la Secretaría Técnica del Comité APP.



A efectos de mejorar la comprensión del cuadro resumen, se ha enfatizado el análisis de los parámetros inversión y análisis social, económico y financiero de proyecto, bajo las siguientes consideraciones.

Con el fin de determinar la conveniencia de la valoración realizada por el GAD de Guayaquil en el modelo financiero, se efectuó un análisis comparativo de costos de dragado de sedimentos por m<sup>3</sup> realizados en diferentes puertos de la región. Del cuadro que se presenta a continuación, se evidencia claramente que el costo de dragado propuesto por el GAD de Guayaquil es menor, salvo el del Puerto de Buenaventura en Colombia. Cabe señalar, que los costos presentados corresponden al año 2014.

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

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

Elaboración: Propia

Fuente: Geostudios-Consulta

Para analizar la figura de arrendamiento se utilizó como referencia el costo de una draga de  $\frac{1}{4}$  de la capacidad de la requerida. El período de vida útil de las dragas es de 20 años y se asumió que el costo se incrementaría en 2.4 veces.

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

Este ejercicio arrojó como costo por m<sup>3</sup> USD.4,69, valor superior al estimados en el proyecto.

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

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

Tabla 4. Tabla de resultados de análisis comparativo  
Elaboración: Propia

## Análisis social, económico y financiero del proyecto

### Análisis social

#### (i) *Identificación y caracterización de la población objetivo:*

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

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

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

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



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

**(ii) Indicadores de impacto**

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

Criterios de análisis:

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

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

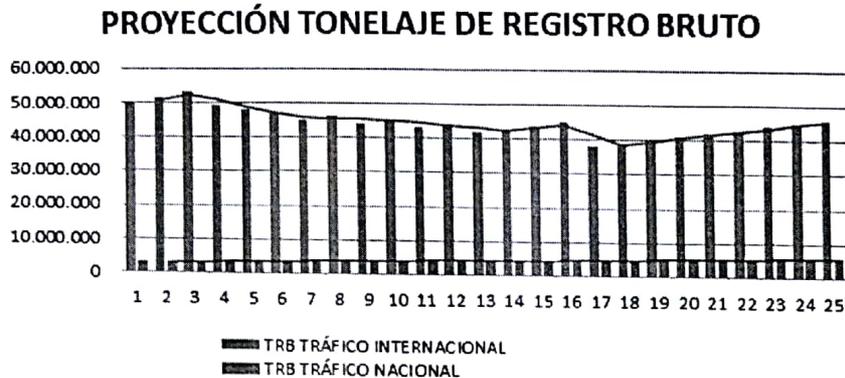
**Tabla 5.** Tasa de crecimiento TRB

Elaboración: Propia

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

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

Gráfico 1. Proyección de tonelaje de registro bruto



Elaboración: Propia

### 1.11.2 Análisis socio económico

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

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

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

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

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

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

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

- Eliminación de los tiempos de espera de los buques al ingreso del canal durante las horas de bajamar que en la actualidad está entre cuatro y cinco horas.

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

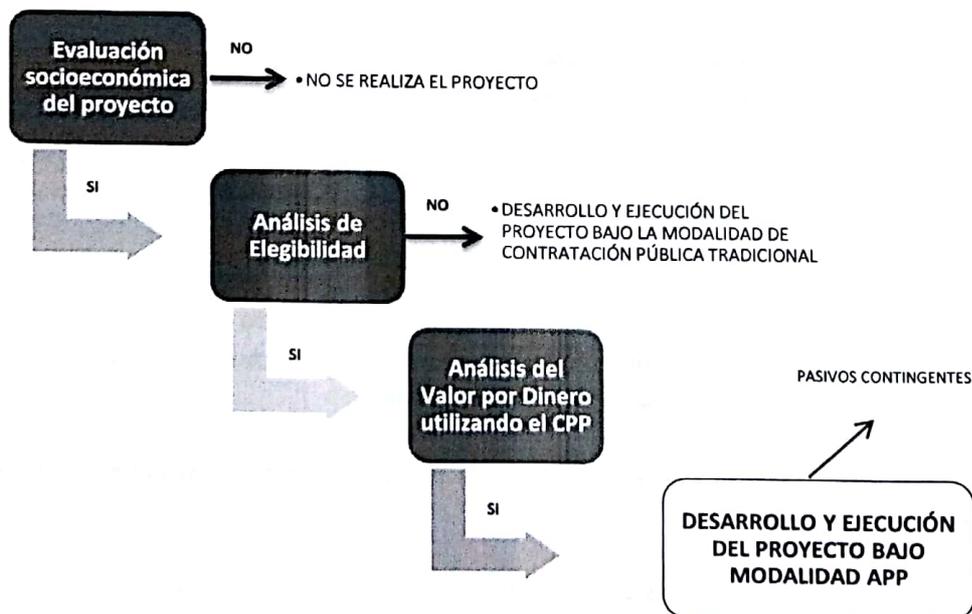
El GAD Municipal de Guayaquil por su parte realizó un análisis económico sobre el impacto que tendría la paralización o cierre de los puertos, producto de la falta de dragado, en el movimiento de carga de exportación.

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

### 2.1. Evaluación del cumplimiento del análisis de conveniencia y del cumplimiento del artículo 3 de la ley APP

Análisis de conveniencia y una evaluación del cumplimiento de los lineamientos establecidos en el artículo 3 de la Ley APP, de acuerdo a la siguiente estructura:

Figura 1. Secuencia del proceso de análisis de conveniencia del proyecto



Elaboración: Propia

El análisis cualitativo del índice de elegibilidad y el cuantitativo del valor por dinero utilizando el CPP<sup>4</sup> del proyecto *"Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación, y Transferencia)"*, en sus informes determinan que es viable el desarrollo y ejecución del proyecto bajo la modalidad de Asociación Público-Privada.

Sin embargo, de acuerdo a las reuniones mantenidas entre la Secretaría Técnica del Comité de APP y los miembros del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil, se emitieron observaciones con respecto al análisis de distribución de riesgos que aplica el proyecto, para lo cual deben ser consideradas tanto en el análisis del IDE<sup>5</sup>, como del CPP.

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

Detalle de ajustes realizados al proyecto:

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

#### **(I) Evaluación del cumplimiento del análisis de conveniencia**

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

1. **Institucionalidad:** se refiere al funcionamiento y organización del sector público para desarrollar un proyecto bajo el esquema APP;
2. **Competencia:** condiciones de mercado que generan comportamientos de los agentes participantes del proyecto, dado el riesgo del proyecto en un contexto de oferta y demanda;

<sup>4</sup> Comparador Público Privado

<sup>5</sup> Índice de Elegibilidad

3. **Complejidad:** nivel de dificultad del proyecto;
4. **Involucrados:** considera el impacto que podría generarse a los actores que intervienen en el proyecto;
5. **Macroeconomía:** impacto en los indicadores macroeconómicos del país;
6. **Concurso público:** referentes al proceso de concurso público;
7. **Tamaño del proyecto:** este criterio abarca para su análisis la dimensión del proyecto en cuanto al monto de inversiones que se requieren para su desarrollo, así como su duración.

La aplicación desarrollada en Excel para determinar el índice de Elegibilidad, cuenta con las hojas "Preguntas" e "Índices", que permite ver como las puntuaciones se han agrupado en función de los factores que definen el IDE, inicialmente el Índice de Elegibilidad presentado por la Municipalidad alcanzó la puntuación de 4,27, en base a las observaciones presentadas por la Secretaría Técnica, mediante oficio Nro. AG-2017-32109 de 14 de diciembre de 2017, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil acoge las observaciones y presenta en IDE con una puntuación de 4,14.

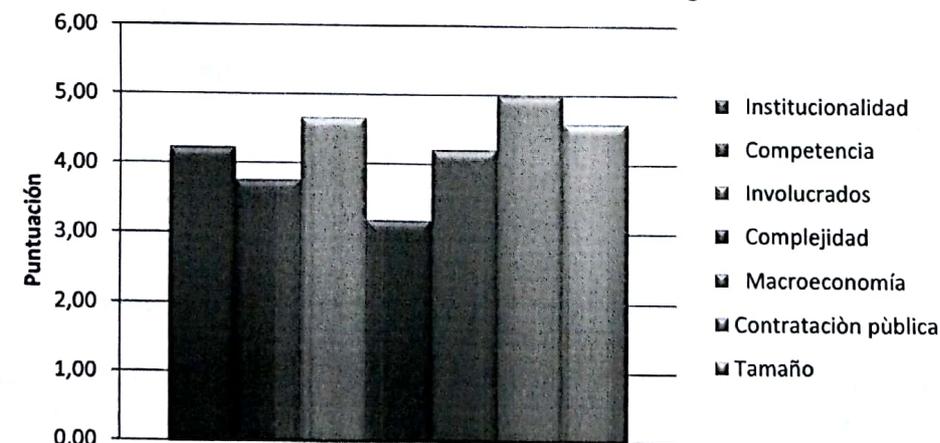
| Índice de Elegibilidad | 4,14 |
|------------------------|------|
| Institucionalidad      | 4,23 |
| Competencia            | 3,76 |
| Involucrados           | 4,67 |
| Complejidad            | 3,18 |
| Macroeconomía          | 4,21 |
| Concurso Público       | 5,00 |
| Tamaño                 | 4,60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

**Tabla 6.** Resultado índice de Elegibilidad

Elaboración: Propia

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

**Gráfico 2.** Descripción gráfica de análisis de Índice de Elegibilidad



Elaboración: Propia

**(II) Evaluación del cumplimiento del artículo 3 de la Ley APP**

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

**a. Sostenibilidad Fiscal**

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

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

**b. Distribución Adecuada de Riesgos**

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

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

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

**Tabla 7.** Detalle de distribución de riesgos

Elaboración: Propia

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

### c. Valor por Dinero

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

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

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

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

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

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

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

Tabla 8. Detalle de costos del proyecto público de referencia (PPR)

Elaboración: Propia

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

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

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

Tabla 9. Detalle de costos del proyecto por asociación Público – Privada (APP)

Elaboración: Propia

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

El cálculo del valor por dinero bajo la metodología del comparador público – privado presentado en la tabla 15 detallada a continuación, muestra que el valor por dinero sería de USD 3.887.184,51, con lo cual se concluye que es la mejor alternativa para desarrollar el proyecto es bajo la modalidad de Alianza Público Privada”.

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

Tabla 10. Cálculo del Valor por Dinero del Proyecto

Elaboración: Propia

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

#### d. *Respeto a los Intereses y Derechos de los Usuarios*

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

El Convenio de Delegación de Competencias, celebrado entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Guayaquil (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 0,16 de la actual tarifa para tráfico internacional, y USD 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.

***e. De los Derechos de Propiedad***

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

En el "Proyecto para la Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación y Transferencia)", se contempla que la totalidad 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 el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil transfiere durante el plazo de vigencia del Contrato de Gestión Delegada es el derecho a operar y mantener el canal y a cobrar las correspondientes tasas a los usuarios.

Respecto de los derechos de propiedad del Municipio, 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.

#### **f. Cobertura e Inclusión Social**

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

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

- El primero, respecto a los empleos que generará la obra de dragado como tal, es decir, operadores de draga, personal y tripulación de los equipos de dragado, estudios y/o seguimientos ambientales, fiscalización de obra, administración, servicios logísticos y abastecimiento interno, proveedores en abastecimiento de combustible, entre otros.
- El segundo, está relacionado con el sector "Transporte y Almacenamiento" que comprende la mano de obra involucrada y relacionada en toda la industria marítima y portuaria (Agentes Afianzados de Aduana, Operador Portuario de Servicio Complementario, Operador Portuario de Carga, Operador de Buque, Agencia Naviera, Depósito de Contenedores, Terminal Portuario, Prácticos, Remolcadores, Líneas de



transporte terrestre, Transporte marítimo y de cabotaje, Astilleros, Varaderos, reparaciones y mantenimiento, armadores y Otras Actividades relacionadas) que en la actualidad son aproximadamente 16.500 familias.

- El tercero son las fuentes de empleo de manera indirecta que se generarán en el sector de transporte y almacenamiento.

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

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

**Contratación de talento humano:** La ejecución de la obra de dragado como tal, no demanda una ingente generación de fuentes de trabajo directo e indirecto. No obstante, tiene gran incidencia y beneficio para la economía de Guayaquil y del País, porque el Proyecto permitirá mantener las actuales plazas de trabajo que genera la actividad de "Transporte y Almacenamiento". Si consideramos que la Población Económicamente Activa (PEA) Urbana a marzo 2016 era 5.270.453 personas, y Guayaquil ocupa el 54% de dicha población (Informe de Indicadores Laborales INEC marzo/162), y siendo el 5% de la población activa del grupo que presta servicios en la actividad de "Transporte y Almacenamiento", se determina que son más de 100. 000 las actuales fuentes de trabajo directas e indirectas que se conservarán y crecerán en función de que el dragado del canal de acceso se incremente, esto repercutirá en el ingreso de embarcaciones de mayor calado, por lo que las operaciones portuarias requerirán de mayor cantidad de mano de obra.

## **2.2. Análisis de la justificación de la necesidad de contar con los incentivos**

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

Sin embargo, de acuerdo a los ajustes realizados al proyecto, en base a las observaciones emitidas por la Secretaría Técnica del Comité APP, los resultados de los incentivos aplicables cambiaron

debido a que las Corridas financieras CON y SIN incentivos fueron modificadas mediante Oficio No. AG-2017-32109 de 14 de diciembre de 2017 emitido por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil.

| INCENTIVOS   | INCENTIVOS VALIDADOS POR<br>SENAE Y SRI |                           | INCENTIVOS AJUSTADO A<br>CORRIDAS FINANCIERAS<br>OFICIO NO. AG-2017-32109 |                           |
|--|---|---------------------------|---|---------------------------|
|  | FLUJO EN<br>USD                         | VAN EN USD<br>WACC 14,17% | FLUJO EN<br>USD   | VAN EN USD<br>WACC 12,48% |
| Exoneración del Impuesto a la Renta por 10 años  | 12.388.200                              | 5.274.576                 | 8.971.001   | 3.885.812                 |
| Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por importación de bienes o compra de servicios  | 4.781.392                               | 3.382.237                 | 4.127.433   | 1.449.083                 |
| Exoneración de impuesto a la Salida de Divisas por financiamiento  | 4.513.474                               | 1.353.245                 | 6.609.404   | 2.193.260                 |
| Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por pago de dividendos y utilidades  | 3.384.432                               | 316.122                   | 7.900.784   | 882.738                   |
| Exoneración de tributos al comercio exterior<br>-Aranceles por importación<br>-Salvaguardia por importación y otros recargos similares<br>-IVA por importación<br>-FODINFA | 12.688.442                              | 3.958.434                 | 12.688.442  | 4.377.941                 |
| Retención de IVA en los mismos términos y bajo los mismos porcentajes que las empresas públicas  | 1.037.441                               | 234.323                   | 1.037.441   | 266.116                   |
| <b>TOTALES</b>   | <b>38.793.381</b>                       | <b>14.518.937</b>         | <b>41.334.507</b>   | <b>13.054.950</b>         |

Tabla 11. Variación de montos de incentivos tributarios (proyectados y a valor presente)

Elaboración: Propia

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

**(I) Detalle y cuantificación monetaria de los incentivos solicitados**

Mediante Oficios No. 9170120170SCT002500, No. 917012017ODIR092548 y No. SENAE-SENAE-2017-1186-OF, el Servicio de Rentas Internas del Ecuador y la Secretaría Nacional de Aduanas del Ecuador, emite informes de impacto y validación sobre los incentivos tributarios aplicados al proyecto, analizados en base a una tasa de descuento del 14,17%, determinada por el WACC (tasa promedio ponderada de capital), a continuación el detalle:

| # | INCENTIVOS  | BASE LEGAL   | SUMATORIA EN<br>FLUJO EN USD | VAN EN<br>USD | APROBACIÓN DE INCENTIVOS   |
|---|---|--|------------------------------|---------------|--|
| 1 | Exoneración del Impuesto a la Renta por 10 años   | Art. 9.3 Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (LORTI)                        | 12.388.200                   | 5.274.576     | SRI: Oficio No. 9170120170SCT002500<br>(05 de octubre 2017)<br>Informe de la cuantificación de la incidencia de los Incentivos tributarios aplicados al proyecto |
| 2 | Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por Importación de bienes o compra de servicios | Art. 159.1 numerales 1 y 2 Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador | 4.781.392                    | 3.382.237     | SRI: Oficio No. 9170120170SCT002500<br>(05 de octubre 2017)<br>Informe de la cuantificación de la incidencia de los Incentivos tributarios aplicados al proyecto |
| 3 | Exoneración de impuesto a la Salida de Divisas por financiamiento                               | Art. 159.1 numerales 3 y 5 Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador | 4.513.474                    | 1.353.245     | SRI: Oficio No. 9170120170SCT002500<br>(05 de octubre 2017)<br>Informe de la cuantificación de la incidencia de los Incentivos tributarios aplicados al proyecto |
| 4 | Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por pago de dividendos y utilidades             | Art. 159.1 numeral 4 Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador       | 3.384.432                    | 316.122       | SRI: Oficio No. 917012017ODIR092548<br>(06 de octubre 2017)<br>Alcance a Informe emitido mediante  |

**PROYECTO DE INICIATIVA PÚBLICA**  
 Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las  
 Terminales Portuarias de Guayaquil.  
 oficio 9170120170SCT002500

|   |   |   |                   |                   |
|---|---|---|-------------------|-------------------|
|   | Exoneración de tributos al comercio exterior  |   |                   |                   |
| 5 | -Aranceles por importación y otros recargos similares   | Art. 125 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) | 12.688.442        | 3.958.434         |
|   | -IVA por importación  |   |                   |                   |
|   | -FODINFA  |   |                   |                   |
| 6 | Retención de IVA en los mismos términos y bajo los mismos porcentajes que las empresas públicas | Art. 63 Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno                            | 1.037.441         | 234.323           |
|   | <b>TOTAL</b>  |   | <b>38.793.381</b> | <b>14.518.937</b> |

SENAE: Oficio No. SENAE-SENAE-2017-1186-OF  
 (06 de diciembre 2017)

Informe de la cuantificación de la incidencia de los Incentivos tributarios aplicados al proyecto

Oficio No. 917012017ODIR092548  
 (06 de octubre 2017)

Alcance a Informe emitido mediante oficio 9170120170SCT002500

Tabla 12 Detalle de incentivos

Elaboración: Propia

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

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

| INCENTIVOS  | FLUJO EN USD      | VAN EN USD<br>WACC 12,48% |
|---|-------------------|---------------------------|
| Exoneración del Impuesto a la Renta por 10 años   | 8.971.001         | 3.885.812                 |
| Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por importación de bienes o compra de servicios | 4.127.433         | 1.449.083                 |
| Exoneración de impuesto a la Salida de Divisas por financiamiento                               | 6.609.404         | 2.193.260                 |
| Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por pago de dividendos y utilidades             | 7.900.784         | 882.738                   |
| Exoneración de tributos al comercio exterior  |                   |                           |
| -Aranceles por importación  |                   |                           |
| -Salvaguardia por importación y otros recargos similares  | 12.688.442        | 4.377.941                 |
| -IVA por importación  |                   |                           |
| -FODINFA  |                   |                           |
| Retención de IVA en los mismos términos y bajo los mismos porcentajes que las empresas públicas | 1.037.441         | 266.116                   |
| <b>TOTALES</b>  | <b>41.334.507</b> | <b>13.054.950</b>         |

Tabla 13. Variación de valores proyectados de incentivos tributarios

Elaboración: Propia

Fuente: Informe económico-financiero de la Secretaría Técnica del Comité APP

Sin embargo, el análisis de los incentivos tributarios, se lo realiza con los valores aprobados en los informes emitidos por las entidades competentes, toda vez que los montos son referenciales y que se definirán cuando se negocie el respectivo contrato.

**(II) Monto del CAPEX vs. Incentivos**

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

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

Tomando como base la información respecto a las inversiones a realizarse, se analiza el cumplimiento de este artículo. Se verifican los montos a valor presente, a la cual han sido valorados los flujos por parte de la entidad delegante. La relación inversión vs incentivos solicitados, calculados en valor presente neto, resulta un 85%; esto quiere decir que los incentivos solicitados por el Gestor Privado, representan un 15% respecto a la inversión del proyecto.

| DETALLE   | TOTAL        | VAN          |
|---|--------------|--------------|
| <b>CAPEX</b>                                      |              |              |
| 1 Compra Servicio Draga de Corte y Succión (Roca) | 17,08        | 15,18        |
| 1 Draga Succión (Sedimentos)                      | 30,56        | 27,17        |
| 1 Draga Succión (Sedimentos)                      | 30,56        | 27,17        |
| Vessel Traffic Management Solutions (VTMS)        | 6,00         | 5,04         |
| Protección Ambiental                              | 0,22         | 0,20         |
| Gastos Pre operativos                             | 0,96         | 0,85         |
| <b>TOTAL</b>                                      | <b>85,38</b> | <b>75,61</b> |
| <b>INCENTIVOS SOLICITADOS</b>                     |              |              |
| Impuesto a la Renta                               | 8,97         | 3,89         |
| Exoneración de tributos al comercio exterior      | 12,69        | 4,38         |
| ISD Importación                                   | 4,13         | 1,45         |
| Pagos ISD Deuda                                   | 6,61         | 2,19         |
| Dividendos  | 7,90         | 0,88         |
| Costo Rte Fuente IVA                              | 1,04         | 0,27         |
| <b>TOTAL</b>                                      | <b>41,33</b> | <b>13,05</b> |
| <b>RELACIÓN GASTO DE CAPITAL VS INCENTIVOS</b>    | <b>67%</b>   | <b>85%</b>   |

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

Tabla Relación gastos de incentivos vs incentivos

Elaboración: Propia

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

**(III) Monto del resultado del ejercicio antes de utilidades e impuestos vs. el valor de los incentivos solicitados**

Se calcula el VAN del resultado antes de impuestos y utilidades (UAI) del estado de resultados. Para traer a valor presente los valores del estado de resultados y los incentivos se utilizará como tasa de descuento el WACC.

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

**(IV) Ingresos para el estado vs. sacrificio fiscal**

Para el cálculo de ingresos para el Estado se utiliza la corrida financiera con incentivos y se consideran los ingresos tributarios y los ingresos no tributarios, calculados en valor actual neto y la tasa de descuento utilizada será el WACC.

Así mismo, el sacrificio fiscal que es igual al valor que dejaría de percibir el Estado por conceder los incentivos (VAN por concepto de incentivos).

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

**Tabla 14** Ingresos para el Estado vs Sacrificio Fiscal

Elaboración: Propia

Fuente: Corridas Financieras sin incentivos ajustada mediante oficio Nro. AG-2017-32109 de 14 de diciembre de 2017

Se considera la inversión extranjera como ingreso para el Estado (no tributario) ya que al no realizar la inversión directa en el proyecto existe una liberación de recursos para el Estado, por lo cual es un beneficio económico/social.

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

**(V) Justificación de la necesidad de contar con los incentivos**

En base a la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público – Privadas y la Inversión Extranjera, el proyecto Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción,

**Operación, y Transferencia CONSIDERA** la aplicación de Incentivos Tributarios, con el objeto de:

- Obtener la mejor tarifa posible para los usuarios del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil.
- Atraer la inversión privada
- Mantener el plazo de concesión en 25 años.
- Reducir los costos del proyecto a través de la exoneración tributaria.

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

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

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

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

#### **1. Existe la necesidad de hacer atractivo el proyecto para la inversión privada**

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

Sobre este particular, es importante señalar que de acuerdo a la Convocatoria Pública a manifestaciones de interés realizada por el GAD Municipal de Guayaquil, en el mes de enero de 2017, se presentaron 13 cartas de intención de empresas relacionadas con obras



de dragado, de las cuales se presentaron 4 anteproyectos y 2 cartas de intención para continuar en la etapa de convocatoria pública internacional.

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

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

Adicionalmente, tratándose de una competencia delegada por el Gobierno Nacional los inversionistas pueden temer una posible terminación injustificada del Convenio de Delegación entre el MTOP y el GAD Municipal de Guayaquil o un deterioro de las relaciones Gobierno - Municipio, por lo que la calificación del proyecto por parte del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas y el otorgamiento de los incentivos tributarios será un mensaje positivo de respaldo por parte del Gobierno Nacional, lo cual reviste de mayores seguridades al proyecto.

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

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

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

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

### CONCLUSIONES

1. El proyecto se alinea a las metas institucionales de la entidad delegante.
2. Con base a la información presentada por el GAD Municipal de Guayaquil, se determina que el proyecto guarda conformidad con los principios y lineamientos de los proyectos públicos bajo la modalidad de asociación público privada detallados en el artículo 3 de la Ley APP; así como el cumplimiento del artículo 11 del reglamento a la Ley APP, respecto al otorgamiento de los incentivos.
3. La aprobación de los incentivos representa para el Municipio una valiosa herramienta que le permitirá negociar con el gestor privado la tarifa más baja.
4. La corrida financiera determina la necesidad de aplicar incentivos tributarios, para negociar tarifas competitivas con relación a otros puertos de similar calado.
5. La aprobación de los incentivos tributarios constan en los informes de validación de cuantificación emitidos por el SRI y SENA E respecto a la incidencia de los tributos que se encuentran en los flujos presentados por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil (GAD Guayaquil, a través de Oficios Nro. 9170120170SCT002S00 y 9170120170DIR09ZS48 Servicio de Rentas Internas de 05 y 06 de octubre respectivamente; y oficio SENA E-SENA E-2017-1186-OF de 06 de diciembre de 2017.
6. Los incentivos que constan en el informe de validación son: exoneración del impuesto a la renta por 10 años, exoneración del impuesto a la salida de divisas por importación de bienes o compra de servicios, exoneración de impuesto a la salida de divisas por financiamiento, exoneración del impuesto a la salida de divisas por pago de dividendos y utilidades, costo retención en la fuente; SENA E valida la exoneración de tributos al comercio exterior- aranceles por importación- salvaguardia por importación y otros.

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

- Obtener la mejor tarifa posible para los usuarios del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil.
- Atraer la inversión privada
- Mantener el plazo de concesión en 25 años.
- Reducir los costos del proyecto a través de la exoneración tributaria.

- La aplicación de incentivos representa para el Municipio una valiosa herramienta que le permitirá negociar con el gestor privado la tarifa más baja
7. El proyecto es auto-financiado, es decir el gasto capital y los costos de operación y mantenimiento son cubiertos en su totalidad por la tarifa del proyecto, en consecuencia no se requieren recursos públicos para financiarlo. Por lo tanto cumple con los siguientes parámetros:
    - Demanda mínima o nula de compromisos en firme de parte del Estado; y,
    - Que los compromisos contingentes tengan una probabilidad mínima o nula de solicitar cofinanciamiento por parte del Estado.
  8. Al existir una fuente de fondeo del proyecto a través de la gestión de cobro de los servicios, el proyecto sería autosostenible y con un plazo de 25 años.
  9. El proyecto identifica un gasto capital (CAPEX) inicial de USD. 82.376.615 y USD 3.000.000,00 en el año 15; OPEX USD 284.292.764. Para el CAPEX, la relación capital propio financiamiento es de 15% y del 85% respectivamente.
  10. El modelo de gestión planteado no afecta la sostenibilidad fiscal en el largo plazo, debido a que el proyecto es autosostenible.
  11. La entidad delegante ha cuantificado el monto de los riesgos a transferir y considera que es una adecuada distribución de los siguientes riesgos: retenidos 23%, transferidos 74% y compartidos 3%.
  12. El Índice de elegibilidad del proyecto alcanzó un puntaje de 4,14 puntos sobre 5, superando el mínimo de 3 puntos, por lo que el proyecto puede ser elegido para ser ejecutado bajo la modalidad APP. Con Oficio Nro. AG-2017-32109 de 14 de diciembre de 2017, el GAD Municipal de Guayaquil acoge las observaciones de la Secretaría Técnica y remite IDE ajustado.
  13. El proyecto analizado, determina que existe VPD, esto quiere decir que permite al Estado obtener un proyecto a menor costo y mejor calidad.
  14. El desarrollo de este proyecto fomentará una mayor inversión privada en el Sector Portuario, el acceso a financiamiento externo y el fortalecimiento del comercio exterior.
  15. La corrida financiera determina la necesidad de aplicar incentivos tributarios, para negociar tarifas competitivas con relación a otros puertos de similar calado. Los incentivos se sustentan en los Informes de Validación emitidos por SENA E y el SRI:

16. Informe de validación de SENA, en el que se estima la suma de flujos de los incentivos en USD 12'688.442 y un valor actual neto de USD 3'958.434;

Informe de validación del SRI: ISD Importación USD 4'781.392; costo retención fuente IVA USD 1'037.441; pago dividendos ISD USD 3'384.432; Pago ISD Deuda USD 4'513.474; Impuesto a la Renta USD 12'157.738.

17. El modelo de gestión planteado no afecta la sostenibilidad fiscal en el largo plazo, debido a que el proyecto es auto financiado.
18. La entidad delegante ha cuantificado el monto de los riesgos a transferir y considera que es una adecuada distribución de los siguientes riesgos: retenidos 23%, transferidos 74% y compartidos 3%.
19. El desarrollo de este proyecto fomentará una mayor inversión privada en el Sector Portuario, el acceso a financiamiento externo, el fortalecimiento del comercio exterior y el crecimiento y desarrollo del país.
20. El dragado del canal de acceso a las terminales portuarias de Guayaquil para un calado de 12,50 metros, está vinculado con el tránsito de los buques, y por ende con el transporte marítimo nacional (transporte de carga por vía marítima) y comercio internacional (intercambio comercial con el exterior), además que el proyecto contribuirá, a que las actividades de transporte marítimo alcancen un mayor nivel de competitividad, al permitir que los buques de tráfico internacional aumenten su capacidad de carga, tanto al ingreso como a la salida de las terminales portuarias, lo que favorecerá de forma directa 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 sirve al comercio exterior del Ecuador.
21. El proyecto genera 100.000 fuentes de trabajo directas e indirectas que se mantendrán durante la ejecución de la APP.

#### **RECOMENDACIONES**

1. Con base a la información presentada por la Municipalidad, analizada por la Secretaría Técnica del Comité APP, el proyecto aplica a la modalidad APP y a los incentivos, puesto que no contradicen lo dispuesto en la Ley de incentivos para las asociaciones público privadas y la inversión extranjera, consecuentemente se recomienda la aprobación del proyecto bajo la modalidad APP y la aplicación de incentivos tributarios para lo que se tiene como fundamento, los informes de validación emitidos por el SRI y por SENA.

2. El proyecto a cargo del GAD Municipal de Guayaquil “Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación, y Transferencia)” conforme a las viabilidades técnica, económica – financiera, ambiental y jurídica; corresponde a una Iniciativa Pública que tiene como objeto la Delegación al Sector Privado la prestación del servicio que incluye los trabajos de profundización del dragado y su mantenimiento y operación; en tal razón la Secretaría Técnica del Comité Interinstitucional de Alianzas Público Privadas, recomienda, aplicar en el proceso de concurso el siguiente nombre: “Delegación al Sector Privado del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos (...)”
3. La ejecución de un contrato de APP es compleja, por lo cual se debería implementar en el contrato una cláusula de *“Compensación o Equilibrio Financiero”*, que incluya algunas herramientas o mecanismos de pagos, frente a cualquier evento imprevisto que se pueda suscitar durante la suscripción del contrato. Estos mecanismos de ajuste tienen como objetivo crear un marco seguridad para el privado frente a cambios de legislación, macroeconómicos y en general, actos de autoridad.
4. El proyecto no tiene mayor impacto sobre el cobro de tarifas portuarias, por lo cual se recomienda aplicar un análisis sobre los INGRESOS MÍNIMOS GARANTIZADOS-IMG, ya que el riesgo de demanda es transferido al Sector Privado, y podría existir posteriormente un excedente de ingresos, que sería beneficios para el proyecto y a su vez para el Estado.
5. Al momento de llamar a Concurso Público, se sugiere realizar la respectiva revisión de los siguientes indicadores en sus corridas financieras:
  - El pago de dividendos debe ser coherente con la disponibilidad de caja y utilidad neta.
  - Incorporar en los pliegos, como requisito para la presentación de ofertas, la entrega de cartas de intención de instituciones financieras que avalen el interés de financiar el proyecto y a los gestores privados. De esta manera, se puede evidenciar la seriedad de las ofertas.
  - Mantener la relación de aportes de capital y financiamiento
  - Realizar un adecuado análisis sobre el tiempo de retorno de la inversión realizada por el accionista, esto con el objetivo de que el contrato cumpla con los plazos establecidos y los servicios solicitados.

- Realizar revisiones periódicas del comparador público privado así como la evaluación periódica del proyecto a fin de conocer los reales impactos económicos y financieros del proyecto.

6. De conformidad con el artículo 13 de la Ley Orgánica de incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera, el proyecto tiene como objeto delegar al sector privado la prestación del servicio de dragado del Canal de Acceso a las terminales portuarias de Guayaquil. Esta delegación incluye el financiamiento, las obras de dragado, que no es otra cosa que la remoción de materiales o sedimentos del lecho del canal, el mantenimiento de los niveles de calado, la recaudación de las tarifas por la prestación del servicio; y, la transferencia o reversión de estas atribuciones a la entidad delegante, una vez que concluya el plazo del contrato.

Por tanto, el modelo de contrato propuesto es una delegación al sector privado en términos FBOT, Financiamiento, Construcción, Operación y Transferencia del canal marítimo y del canal fluvial de acuerdo con las cláusulas contractuales.

7. En consideración a que el dragado del canal de acceso a las terminales portuarias de Guayaquil para un calado de 12,50 metros, está vinculado con el tránsito de los buques, y por ende con el transporte marítimo nacional (transporte de carga por vía marítima) y comercio internacional (intercambio comercial con el exterior), además que el proyecto contribuirá, a que las actividades de transporte marítimo alcancen un mayor nivel de competitividad, al permitir que los buques de tráfico internacional aumenten su capacidad de carga, tanto al ingreso como a la salida de las terminales portuarias, lo que favorecerá de forma directa al sector exportador, importador, agentes navieros, operadores portuarios de carga, buque y servicios conexos o complementarios de toda la industria marítima y portuaria que sirve al comercio exterior del Ecuador, haciendo más eficiente a los buques en el transporte de carga, el proyecto es viable ejecutarlo bajo régimen de APP, y la aplicación de incentivos tributarios que constan en los informes de validación de cuantificación emitidos por el SRI y SENAE, como son: exoneración del Impuesto a la Renta por 10 años, Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por importación de bienes o compra de servicios, Exoneración de impuesto a la Salida de Divisas por financiamiento, Exoneración del Impuesto a la Salida de Divisas por pago de dividendos y utilidades, Costo Retención en la Fuente; y por parte de SENAE la exoneración de tributos al comercio exterior- aranceles por importación- salvaguardia por importación y otros, la Secretaría Técnica recomienda la aplicación del régimen de incentivos tributarios previstos en la legislación vigente al proyecto Delegación a la Iniciativa Privada del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias de Guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación bajo términos FBOT (Financiamiento, Construcción, Operación, y Transferencia).



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

**PROYECTO DE INICIATIVA PÚBLICA**

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

8. En caso de acoger las recomendaciones de la Secretaría Técnica, corresponde al Comité APP emitir la Resolución con la aprobación expresa del proyecto bajo la modalidad APP y del régimen de Incentivos aplicables al proyecto.

Atentamente,

Eco. Yolanda Gaete Zambrano

**SECRETARIA DEL COMITÉ DE ASOCIACIONES PÚBLICO - PRIVADAS**