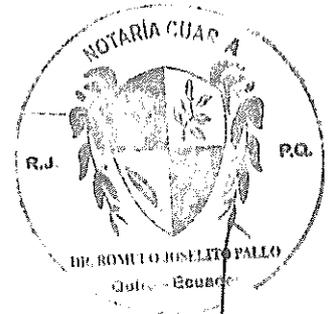




DP WORLD



- DPW tendrá derecho a cobrar todos los aranceles a los usuarios, ya sea directamente o a través de una agencia de cobros.
- DPW tendrá plena flexibilidad para cobrar tarifas, ya sea directamente al destinatario o la compañía naviera, pero los cargos totales no deben exceder las tarifas publicadas.
- El Concedente se compromete a obtener y / o conceder permisos aplicables necesarios para este fin.

14) Derecho de Concesión

- 1% del ingreso bruto derivado de las operaciones portuarias por los primeros 10 años de operación;
- 2% del ingreso bruto derivado de las operaciones portuarias por los siguientes 10 años de operación;
- 3% del ingreso bruto derivado de las operaciones portuarias por los siguientes 10 años de operación;
- 5% del ingreso bruto derivado de las operaciones portuaria iniciando el año 31 de operación

15) Tratamiento Bilateral de Inversiones

El Gobierno del Ecuador y DPW se comprometen a firmar un



DP WORLD

acuerdo bilateral de inversiones (BIT por sus siglas en inglés) que establezca los términos y condiciones relacionados con la protección y seguridad de la inversión que DPW en el Puerto de Posorja. La firma de este acuerdo deberá ser concomitante a la suscripción del contrato de concesión o podrá incluirse una cláusula en este sentido en dicho contrato que determine que cualquier controversia que surja entre las partes debe ser resuelta por arbitraje internacional al que se someten las partes.

16) Cambio en la ley

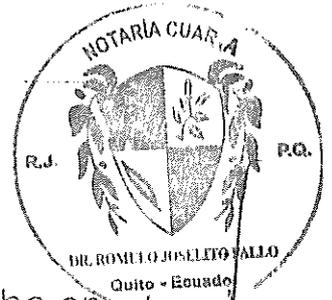
Si, después de la fecha de suscripción del contrato de concesión, un cambio en la ley se produjere que de como resultado un incumplimiento por parte del concesionario y tal cambio en la ley (i) aumenta los costos de DPW (impuestos o servicios sociales, incluyendo contribuciones) o reduce sus ingresos un 5% o más, o (ii) afecta la capacidad del concesionario para cumplir sus obligaciones en virtud del Contrato de Concesión, entonces:

- (A) DPW no estará en incumplimiento de cualquiera de sus obligaciones en virtud del Contrato de Concesión en la medida en que es incapaz de realizar tal obligación; y
- (B) DPW tendrá derecho a hacer cambios para cumplir con la ley.

17) Equilibrio Económico (Cambios)



DP WORLD



DPW tiene derecho a hacer cambios (como se describe en el número 16 (Cambios en la Ley), DPW tendrá derecho a estar en la misma posición si el evento que dio derecho a DPW no hubiese ocurrido. Esto puede ocurrir por vía de pago de compensación del Concedente, compensando el Derecho de Concesión o la extensión del plazo.

18) Socio-Económico (Laboral, Ambiental, etc.)

DPW deberá:

- i) Contratar y formar a su personal en cantidad suficiente para llevar a cabo las operaciones de la terminal;
- ii) Cumplir con todos los aspectos de la legislación laboral de Ecuador;
- iii) Dar preferencia a los trabajadores de Ecuador cuando esas habilidades y experiencia están disponibles en Ecuador o se les puede enseñar en un plazo razonable;
- iv) Desarrollar o implementar todos los programas necesarios para ayudar a garantizar la protección del medio ambiente;
- v) Llevar a cabo actividades de responsabilidad corporativa en la comunidad local, y reportar estas iniciativas.



19) Terminación & Compensación

La Concesión podrá terminarse por las siguientes razones:

- i) Flujo de tiempo;
- ii) Fuerza Mayor únicamente a discreción de DPW;
- iii) En caso de incumplimiento comprobado por parte de DPW; y,
- iv) En caso de incumplimiento comprobado del Concedente.

En el caso de terminación por evento de Incumplimiento del Concedente, éste estará obligado a pagar a DPW (dentro de los 30 días de la Fecha de Terminación) el mayor de:

(A) El valor justo de mercado de DPW en una continuidad de las actividades; y

(B) La suma de:

1. De la deuda (si hubiere);
2. Los pasivos de terceros;
3. Patrimonio;
4. El valor actual neto (calculados utilizando el factor de descuento se hace referencia en el Modelo financiero) de la TIR del operador durante el Plazo; y



DP WORLD



5. los gastos relativos a la terminación.

En el caso de terminación por evento de Incumplimiento de DPW, el Gobierno estará obligado a pagar al operador (dentro de los 30 días de la Fecha de Terminación) el mayor de:

(A) De la deuda (si hubiere); y,

(B) el valor justo de mercado de todos los activos de DPW

En el caso de cese de un Mayor Evento o eflujo de Time Force, el Concedente estará obligado a pagar a DPW (dentro de los 30 días de la Fecha de Terminación) el mayor de:

(A) La suma de la deuda (si los hay) y la Equidad; y

(B) El valor justo de mercado de todos los activos de DPW

20) Inversión & Otros Incentivos

- i) Tratado de Inversiones directamente entre DPW (o de sus accionistas) y el Concedente con arbitraje internacional para todos los litigios;
- ii) Moratoria fiscal de 10 años de las operaciones por cada Fase de inversión a un máximo de 3 Fases (máximo de 30 años);



- iii) El IVA y los derechos de importación exención en todos los materiales, equipos y otros suministros importados y que quedan dentro del sitio.

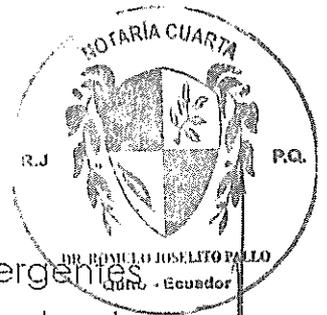
21) Cláusulas Estándar o Corrientes

Las Partes acuerdan que el Contrato de Concesión también incluirá las siguientes cláusulas estándar:

- i) Confidencialidad;
- ii) Declaraciones de capacidad suficiente y autorización;
- iii) Cada una de las Partes cargará con sus respectivos costos en relación con la negociación y ejecución del Contrato de Concesión;
- iv) No hay anuncios sin el consentimiento de la otra Parte;
- v) Notificaciones;
- vi) Totalidad del acuerdo;
- vii) No renuncia;
- viii) Divisibilidad;
- ix) Más garantías;
- x) Enmiendas;



DP WORLD



- xi) Ninguna responsabilidad por los daños emergentes (que no figuran expresamente en el Contrato de Concesión);
- xii) Indemnizaciones respecto a reclamaciones de terceros;
- xiii) Contrapartes;
- xiv) Solución de controversias;
- xv) Jurisdicción; y,
- xvi) Otras que sean necesarias para el perfeccionamiento del contrato

22) Valor de los estudios

DPW ha incurrido en el gasto de estudios por un monto de US\$ 3,000,000.00, valor que el MTOP se compromete a reembolsar inmediatamente a DPW en el evento que el Proyecto se desarrolle en los terrenos de DPW en cualquier momento durante los próximo diez (10) años con una parte distinta de DPW.

23) Pago por Disponibilidad



DP WORLD

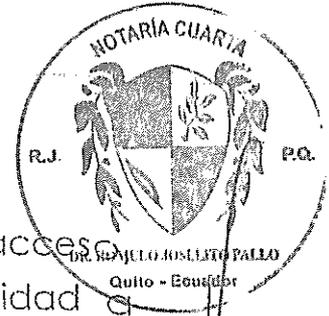
La cantidad de diez millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 10,000,000) anuales por el periodo de 10 años deberán ser pagados por el Concedente, por motivo del desarrollo del dragado del nuevo canal de acceso. La forma adecuada de garantía para este pago será acordada entre ambas partes.

24) Nuevo Canal de Acceso

- DPW desarrollará y mantendrá el nuevo canal de acceso con una calado mínimo de quince (15) metros desde el área del proyecto hasta mar abierto.
- Una vez en el canal de acceso sea haya terminado el viejo canal de acceso deberá ser cerrado y todo buque llamando al Puerto de Guayaquil deberá ser obligado a usar el nuevo canal de acceso.
- El concedente será responsable de proveer y mantener todos los "equipos" de navegación (faros y boyas).
- Tarifa de uso del canal máximo \$0.295 por TRB en 2015, con el ajuste del IPC anual idéntico al Operador del Puerto de Guayaquil.
- El concedente deberá implementar los procedimiento necesarios para asegurar que DPW reciba los pagos de tarifa del el dueño del buque antes de salir del Puerto de Guayaquil.



DP WORLD



- A cambio de que DPW desarrollará el nuevo canal de acceso el concedente deberá pagar el Pago de Disponibilidad a DPW.

25) Tratamiento de las inversiones realizadas en el terreno y régimen jurídico aplicable al proyecto

- Por motivos del proyecto, la tierra adquirida por DPW deberá ser valorada comercialmente y ese resultado se tomará como parte del total de la inversión comprometida por DPW.
- Al final de la concesión, la tierra será transferida al Concedente junto con los otros activos de la concesión.
- Dada la calidad de pública de DPW el régimen jurídico aplicable al proyecto será el de delegación directa a través de concesión, en los términos del artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

26) Carretera o vía de acceso al Puerto

- El Concedente y DPW entrarán en una concesión aparte (términos a ser definidos) para el desarrollo de una Autopista de peaje entre Playas y Posorja.
- El Concedente deberá adquirir el terreno necesario que permita la construcción de una Autopista de doble vía una vez esté terminada.



DP WORLD

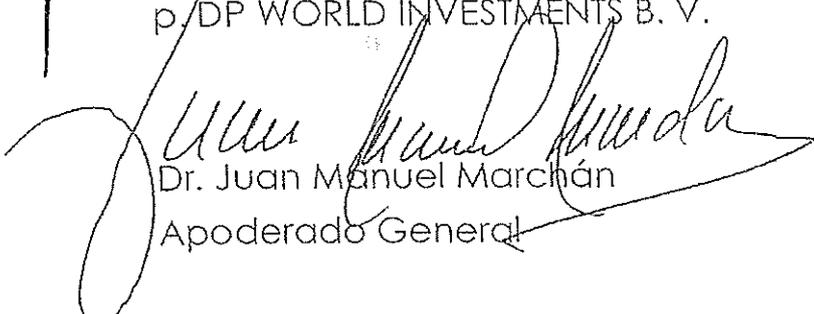
- DPW tiene el derecho de ceder a terceros sus derechos de concesionario previa autorización del Concedente.

III
SOLICITUD

Con estos antecedentes, solicito a usted se sirva instruir la continuación del proceso con la elaboración de los informes previos necesarios para proceder a la firma del contrato de delegación directa vía concesión, en el menor tiempo posible.

Del señor Gerente, muy atentamente.

p/DP WORLD INVESTMENTS B. V.


Dr. Juan Manuel Marchán
Apoderado General

c.c.: Ab. Jorge Luis Albornoz (Subsecretario de Puertos)
File

Oficio Nro. APG-G-2016-000130-O

Guayaquil, 03 de marzo de 2016

Asunto: Propuesta - Puerto de Aguas Profundas de Posorja

Doctor
Juan Manuel Marchán
Apoderado
DP WORLD INVESTMENTS B.V.
En su Despacho

De mis consideraciones:

En respuesta a su oficio s/n del 29 de enero de 2016, recibido por mi representada el 4 de febrero de 2016, que contiene su Propuesta acerca del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, procedo a presentarle nuestros comentarios en representación de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, de acuerdo a los análisis realizados por nuestra institución:

1.- Estructura

No tenemos comentarios.

2.- Plazo de Concesión

Este plazo será definido en la evaluación económica y financiera de la propuesta final. Las condiciones y los plazos de prórroga también serán definidos de acuerdo a la normativa vigente, a conveniencia del Estado y serán incluidos en el contrato de concesión.

3.- Derechos Generales del Concesionario

- (i) Se debe definir explícitamente los servicios que serán cobrados por el concesionario.
- (ii) El crear garantías sobre cualquiera de los activos del proyecto deberá ser con autorización del concedente.
- (iii) Destruir o eliminar cualquier carga no reclamada, es de competencia de SENAE o Policía Antinarcoóticos, según sea el caso.
- (iv) De igual forma, deberá ser con autorización del concedente.
- (v) Paso libre y sin restricciones de la carga dentro y fuera del sitio, también deberá ser considerada la competencia de SENAE.
- (vi) Mantenimiento de carreteras deberán ser consideradas en la evaluación económica y financiera de la propuesta final, bajo las directrices del MTOP.

Se debe aclarar lo indicado acerca de los servicios que el concesionario deberá excluir.

Oficio Nro. APG-G-2016-000130-O

Guayaquil, 03 de marzo de 2016

4.- Obligaciones Operativas del Concesionario

Se debe considerar la aplicación de la modalidad Landlord, según dicta la legislación portuaria.

Se deberán revisar y establecer los KPI's de acuerdo a criterios técnicos y de mercado local e internacional.

En el contrato de concesión se definirá la redacción apropiada para cada una de estas obligaciones, de acuerdo a la normativa vigente.

5.- Derechos del Concedente

La determinación del valor de la fianza a favor del concedente, deberá sustentarse en el estudio técnico-económico.

6.- Obligaciones del Concedente

(i) APG no se podrá comprometer a no dragar el canal interior entre Posorja y Puerto de Guayaquil a una profundidad de más de 9.75 metros. El Estado ecuatoriano se reserva el derecho de analizar la conveniencia nacional de un mayor calado en dicho canal interior, en el caso que se presente una iniciativa privada que incluya un proyecto de dragar a mayor profundidad que 9.75 metros.

(ii) No es factible que APG se comprometa a lo indicado en este literal ya que 200 km de radio desde Posorja, sale de la jurisdicción de nuestra institución, que incluye sólo Guayaquil.

(iii) Lo indicado en este literal está fuera de la competencia de APG, con lo relacionado a aranceles, subsidios, leyes o reglamentos. Lo que se debe incluir es que de producirse alguna afectación al concesionario, deberá realizarse un análisis económico financiero para restablecer el equilibrio económico inicial.

(iv) APG no proporciona todos los permisos necesarios para el proyecto, por lo que sólo se puede comprometer a coordinar ante los organismos competentes todas las acciones necesarias con la finalidad que la concesionaria obtenga los permisos, cumpliendo todos los requisitos previstos en las leyes y reglamentos vigentes.

7.- Área de Concesión

Se debe aclarar el término "derechos de agua" al que se refiere el proponente.

Todos los derechos de paso sobre el área de concesión deberán ser definidos en el contrato de concesión y de conformidad con las autoridades competentes involucradas.

(iv) APG se puede comprometer a coordinar con las instituciones públicas competentes, la gestión del paso y funcionamiento de los servicios públicos desde y hacia el sitio necesario para proporcionar los servicios en forma plena e ininterrumpida.



Oficio Nro. APG-G-2016-000130-O

Guayaquil, 03 de marzo de 2016

8.- Inversiones

Se deberá presentar un Cronograma Valorado Detallado de Inversiones para cada una de las fases del proyecto. De lo indicado en este numeral, faltaría incluir la inversión por la carretera Posorja-Playas y por el nuevo canal de navegación. Dicho cronograma valorado deberá ser justificado y acordado con el concedente.

9.- Servicios del Concedente

Se debe considerar las normativas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador, vigentes, en lo que respecta a la categorización y clasificación de tales servicios. Actualmente es la Resolución SPTMF 202/13 en la cual se encuentran detalladas las "Normas que regulan los servicios portuarios", y su clasificación.

En cuanto a que "DPW deberá proporcionar el derecho de uso de los muelles a los usuarios, y tendrá derecho a imponer y cobrar gastos de alquiler de los muelles libremente", se deberá tomar en cuenta el tarifario vigente y previa aprobación de APG.

10.- Ámbito de los Servicios

Se debe especificar que será en el Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

11.- Tipos de Carga

Se debe especificar los diferentes tipos de carga.

12.- Niveles de Servicio

Se debe ampliar a los diferentes tipos de carga que se detallan en el numeral anterior, ya que sólo se indican unidades de medida para contenedores y camiones.

13.- Tarifas

Las tarifas y tasas máximas se deberán obtener del análisis económico financiero de la propuesta final que deberá entregar DPW, ya que guardan una relación inversa con el plazo de concesión.

La moneda que se utiliza en Ecuador es el dólar de los Estados Unidos de América. Las cuentas de ingresos deben ser nacionales.

El trato preferencial en materia de asignación de muelles deberá estar debidamente coordinado con APG.

Se debe utilizar adecuadamente el término "aranceles", ya que este se refiere a impuestos a las importaciones y eso es de competencia de SENAE.





Oficio Nro. APG-G-2016-000130-O

Guayaquil, 03 de marzo de 2016

APG no se puede comprometer a obtener permisos aplicables que sean de competencia de otras instituciones públicas.

14.- Derecho de Concesión

Los valores fijados por el derecho de concesión se deberán obtener de la evaluación económica financiera de la propuesta final que deberá presentar DPW, ya que guarda una relación directa con las tarifas que se fijen y con el plazo de concesión.

15.- Tratamiento Bilateral de Inversiones

APG no puede comprometerse a que el Gobierno del Ecuador firme con DPW un acuerdo bilateral de inversiones.

Para considerar el Arbitraje Internacional, se requiere previamente la autorización por parte del Procurador General del Estado y de común acuerdo con la concedente.

16.- Cambio en la Ley

Si DPW tuviera una afectación que incrementara sus costos o afectara su capacidad para cumplir sus obligaciones, se deberá incluir en el contrato de concesión un mecanismo económico y legal que sea aplicable en el evento que se presentare dicha afectación.

17.- Equilibrio Económico (Cambios)

Igual que para el numeral anterior, se debe establecer un mecanismo económico y legal para el evento que se afecte al concesionario DPW.

18.- Socio-Económico (Laboral, Ambiental, etc.)

No tenemos comentarios.

19.- Terminación y Compensación

Se debe negociar los términos y condiciones para la terminación del contrato de concesión y su respectiva compensación, donde se incluyan las causales de terminación y los mecanismos para el cálculo de las compensaciones, tanto para DPW o para APG, según sea el caso.

20.- Inversión y Otros Incentivos

Ya se indicó en el numeral 15 acerca del Arbitraje Internacional. Se deberán considerar todos los incentivos aplicables a este tipo de contratos de concesión de acuerdo a las leyes y normativas vigentes.

Oficio Nro. APG-G-2016-000130-C

Guayaquil, 03 de marzo de 2016

21.- Cláusulas Estándar o Corriente

Estas cláusulas serán analizadas para ser incluidas en el contrato de concesión, de acuerdo a la normativa vigente.

22.- Valor de los Estudios

DPW deberá desglosar y justificar detalladamente todos los rubros que se han considerado para la valoración de los estudios.

23.- Pago por Disponibilidad

La legislación vigente no contempla la figura denominada "Pago por Disponibilidad". Vale señalar en este punto, que la motivación principal para que el Estado aplique la modalidad excepcional de delegación de los servicios públicos y estratégicos, es que el Estado o sus instituciones no cuenten con capacidad técnica o económica. Se deberá incluir esta consideración dentro del análisis económico financiero de la propuesta final.

24.- Nuevo Canal de Acceso

DPW deberá entregar información técnica detallada respecto al diseño y condiciones del nuevo canal de acceso. Se evaluará la conveniencia estratégica y económica de cerrar el actual canal de acceso. La tarifa por uso del canal se determinará de la evaluación económica financiera de la propuesta final que deberá presentar DPW. Sobre el Pago por Disponibilidad ya se comentó en el numeral anterior.

25.- Tratamiento de las inversiones realizadas en el terreno y régimen jurídico aplicable al proyecto

La valoración de la tierra adquirida por DPW se realizará según la normativa vigente.

26.- Carretera o vía de acceso al Puerto

DPW deberá entregar información técnica y económica en detalle acerca de esta carretera, y deberá ser aprobada, directamente desarrollada y coordinada con el MTOP.

PRESUPUESTO Y COSTOS

Con todas las consideraciones indicadas, DPW deberá presentar la información totalmente desagregada del proyecto, por fases y debidamente justificadas.



Oficio Nro. APG-G-2016-000130-O

Guayaquil, 03 de marzo de 2016

De igual forma deberá entregar el Cronograma Valorado Detallado del Proyecto, incluida la Vía de acceso Posorja-Playas y el Nuevo Canal de Acceso. DP World Investments B.V. deberá enviar los nombres de las personas o equipo técnico, las mismas que trabajarán directamente con el equipo técnico de APG, para obtener la evaluación económica financiera en el menor tiempo posible.

Adjunto matriz con observaciones y comentarios para su conocimiento.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Ing. Jorge Xavier Vera Armijos
GERENTE

Anexos:

- Matriz de Observaciones:

Copia:

Señor Ingeniero
Walter Solís Valarezo
Ministro de Transporte y Obras Públicas
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

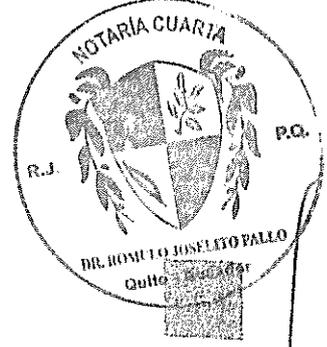
Señorita Magister
Tania Denis Castro Ruiz
Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, Encargada
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Señor Abogado
Enrique Ismael Delgado Otero
Coordinador General de Asesoría Jurídica
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

lts/vvm

ANÁLISIS DE LA PROPUESTA ACTUALIZADA PRESENTADA POR DP WORLD INVESTMENTS B.V.

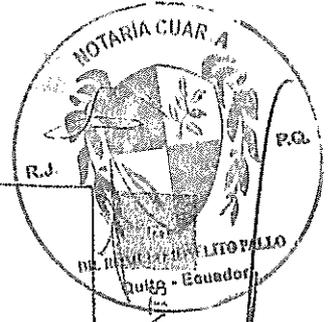
ITEM	PROPUESTA DE DP WORLD	OBSERVACIONES SPTMYF Y APG
<p>ANTECEDENTES: CALIDAD DE ENTE PÚBLICO</p>	<p>(v) A lo largo del proceso de análisis de la propuesta de DFV, ante las necesarias aclaraciones solicitadas por APG, el proponente demostró documentalmente que es una entidad pública, de propiedad del Gobierno de Dubai.</p> <p>(vi) Una vez comprobada la calidad de cárbica de DFV y con el objeto de verificar si el proyecto de construcción y operación del Puerto de Aguas Profundas puede aplicarse el "régimen especial" (delegación directa vía concesión) previsto en el Art 100 del Código Orgánico de la Producción, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas consultó (al particular a la Secretaría General Jurídica de la Presidencia de la República. Mediante oficio No. T.5735-SGA-16-61 del 26 de enero de 2016 el señor Subsecretario General Jurídico, doctor Vicente Penalta León, considere que según los documentos adjuntos a la consulta, "se habría cumplido los presupuestos para proceder a la contratación directa a la que se refiere el tercer inciso del Artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones".</p>	<p>No hay observaciones sobre este punto</p>
<p>1) ESTRUCTURA</p>	<p>(D) B (F) DOT (DISEÑO) Construcción, (Finanzas), Propias, Operativas Y Transferencias</p>	<p>No hay observaciones sobre este punto</p>
<p>2) PLAZO DE CONCESIÓN</p>	<p>50 años con cláusula de terminación normal, electiva desde la fecha de una condición suspensiva</p>	<p>Se considera que la determinación del plazo de concesión, dependerá de las proyecciones económicas e información técnica, presentadas por la Proponente, plazo que deberá ser ajustado de ser el caso.</p>
<p>ITEM</p>	<p>PROPUESTA DE DP WORLD</p>	<p>OBSERVACIONES SPTMYF Y APG</p>



ANÁLISIS DE LA PROPUESTA ACTUALIZADA POR DP WORLD INVESTMENTS

<p>DERECHOS GENERALES DEL CONCESIONARIO</p> <p>DPW tendrá los siguientes derechos inherentes:</p> <p>En y desde la fecha de Operaciones Comerciales, el único y exclusivo derecho y la obligación de realizar las funciones y actividades de un operador de la Terminal para la realización las operaciones de la Terminal y para la recopilación de todos los ingresos por el desempeño de tales funciones y actividades (los servicios);</p> <p>El derecho a crear garantías sobre cualquier de sus activos (incluyendo activos fijos y móviles) que se utilizan en la prestación de los Servicios o en el funcionamiento de la Terminal;</p> <p>El derecho a destruir o eliminar cualquier carga no reclamada;</p> <p>El derecho a eliminar y/o reemplazar todo el equipo;</p> <p>El derecho a permitir el paso libre y sin restricciones de la carga dentro y fuera del sitio; y</p> <p>El derecho a utilizar las carreteras que llevan a los perímetros del sitio (carreteras que se deben conservar en buen estado por el Gobierno).</p> <p>Los servicios del concesionario deberán incluir:</p> <p>Todos los servicios marítimos dentro de los puertos, canales y enloques de la Terminal (que será facilitado por el Concedente o por terceros); y</p> <p>Funciones principales del puerto.</p>	<p>PROSPERO DEL DERECHO A CREAR GARANTÍAS SOBRE CUALQUIERA DE SUS</p> <p>activos, indicado en el literal (ii) del numeral 3 de la Propuesta, se considera que este derecho a favor de la Proponente NO ES conveniente para los intereses del Promotor Público, por cuanto los bienes y derechos que adquiere el futuro concesionario a cualquier título, y que quedan afectadas al objeto materia de la concesión, no podrán ser enajenados, ni hipotecados o sometidos a gravámenes de ninguna especie.</p> <p>Los derechos señalados tienen que ver con competencias de otras Entidades como es el caso del SENAE y POLICIA ANTINARCÓTICOS.</p>
<p>ITEM</p>	<p>OBSERVACIONES SPTMYF Y APG</p>
<p>4) OBLIGACIONES OPERATIVAS DEL CONCESIONARIO</p>	<p>Con relación a las condiciones propuestas, se observa lo siguiente para cada uno de los puntos:</p> <p>Revisar y definir técnicamente los factores desencadenantes para la fase II y futuras fases de capacidad.</p> <p>Se deberá revisar y establecer los KPI de acuerdo a criterios técnicos y de mercado portuario local e internacional, y sobre todo considerando la calidad de los servicios a los usuarios.</p> <p>Sobre "la transferencia de todos los activos físicos de la concesionaria, incluido terreno...": para este punto se deberá considerar que previo a la aprobación de este proyecto, los terrenos deberían estar en dominio del ente concedente a fin de aplicar la modalidad de landlord, según como lo dicta la legislación.</p> <p>Sobre la propuesta de Dragado: se deberá aclarar el alcance de las condiciones técnicas y económicas de la propuesta de dragado, las condiciones del mismo y finalmente los niveles de referencia ejemplo: MLWS.</p>
<p>PROPIETA DE DP WORLD</p>	<p>DPW será responsable de:</p> <p>(i) La construcción de la Fase I y Fase II del proyecto de acuerdo con los plazos establecidos en la concesión y en base a los factores desencadenantes establecidos para la Fase II, y el desarrollo de las futuras fases de capacidad basados en la demanda de cada tipo de manejo de la carga;</p> <p>(ii) La operación y mantenimiento de la Terminal de acuerdo con las buenas prácticas internacionales;</p> <p>(iii) El empleo y capacitación del personal en número suficiente para operar con seguridad y eficiencia el puerto, de conformidad con la legislación de Ecuador;</p> <p>(iv) La sustitución de equipos (excepto cuando dicho equipo es obsoleto y ya no fuese requerido) al final de su vida útil, de acuerdo con las buenas prácticas internacionales;</p> <p>(v) Llevar a cabo el manejo de carga y otras operaciones de acuerdo con KPIs establecidos en el contrato;</p> <p>(vi) Mantener todos los activos de conformidad con las buenas prácticas internacionales.</p> <p>(vii) La transferencia de todos los activos físicos de la Concesionaria, incluido terreno, obras civiles, estructuras y equipos para el Concedente al vencimiento de la Concesión;</p> <p>(viii) Dragar y mantener el nuevo canal a una profundidad mínima de 15 metros con el dragado.</p>

<p>5) DERECHOS DEL CONCEDENTE</p>	<p>El concedente gozará de los siguientes derechos conforme a la concesión: El pago puntual de todos los derechos de concesión debidos en virtud del contrato de concesión y. Una fianza de cumplimiento de US\$5.000.000,00 para asegurar el cumplimiento de la Concesionaria en todo el Plazo.</p>	<p>La determinación de la fianza a favor del Estado Concedente, deberá sustentarse en un estudio técnico-económico.</p>
<p>6) OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE</p>	<p>La Concesionaria se compromete a lo siguiente: No dragar el canal interior entre Posorja y el Puerto de Guayaquil a una profundidad de más de 8,75 metros de CD; No desarrollar ninguna capacidad de manejo de contenedores adicional (delimitado como siendo atraques equipados con grúas pórtico con capacidad de manejo de contenedores) en un radio de línea recta, 200 metros de Posorja hasta las líneas 1 y 2 del proyecto, ha logrado una utilización libre 80%. (Esta cláusula no tiene por objeto impedir a un operador contratado privadamente, dentro de ese rango, a expandir su capacidad dentro de su hulla existente). No tomar medida alguna con respecto a aranceles, derechos de concesión, subsidios, leyes o reglamentos, etc., que pudieran tener un impacto adverso real y directo en DPW o en su capacidad para cumplir eficazmente en el mercado. El Concedente procurará que no se produzca supuesto alguno como competencia desleal por parte de ninguno de los otros administradores portuarios en el Ecuador.</p>	<p>La obligación contenida en el literal i), debe analizarse en todos los aspectos y ámbitos, ya que si bien actualmente no es obligación de APG dragar a más de 9,60, de conformidad con lo previsto en el Contrato de Concesión suscrito con CONTECOM, podría considerarse posteriormente la conveniencia nacional de que el canal tenga una profundidad superior a 9,60. No es conveniente la obligación prevista en el literal iii), ya que limita la participación de las demás Concesionarias y Terminales autorizadas.</p>
<p>ITEM</p>	<p>PROPUESTA DE DP WORLD</p>	<p>OBSERVACIONES SPTRINF Y APG</p>
<p>6) OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE</p>	<p>Preparar de manera oportuna y se mantendrá en vigor toda su fuerza y efecto de todos los permisos necesarios para el proyecto, siempre que el concesionario haya cumplido con todos los requisitos de la solicitud.</p>	<p>En ningún caso, el Estado garantizará la rentabilidad del negocio ni establecerá tratamientos tributarios especiales o diferentes a los que rijan al momento de la celebración del contrato", por lo que Autoridad Portuaria de Guayaquil no podría asumir responsabilidad alguna respecto a la incidencia en la expedición de leyes o normas que pudieran tener impacto en la concesión. Respecto a lo indicado el literal iv) el compromiso de APG solo alcanzaría coordinar ante los Organismos competentes las acciones necesarias con la finalidad de que la Concesionaria obtenga los permisos de ley.</p>
<p>7) AREA DE CONCESION</p>	<p>El área total de 127,94 HA con línea costera de 2.270 metros disponibles para el desarrollo, más los derechos de agua necesarios para el desarrollo del puerto. Durante la vigencia del plazo, el concedente otorgará a DPW: El derecho exclusivo sobre el Sitio, incluyendo el derecho de utilizar cualquier terreno requerido por el operador para construir un monículo de tierra u otras barreras alrededor del sitio; El derecho de paso para todos los efectos sobre los caminos en o alrededor del sitio para acceso y salida en el sitio para prestar los Servicios; Derecho de pago sobre cualquier propiedad o bajo el control de cualquier autoridad o terceros a efectos de acceso y de salida en el sitio según sea necesaria para proporcionar los Servicios; y.</p>	<p>Respecto de los derechos de agua necesarios para el desarrollo del puerto, debe aclarar la preposición, a qué tipo de derechos se refiere y el alcance de los mismos. Así mismo, debe aclarar y ampliar la información con relación a cada uno de los puntos citados en el numeral 7 que trata del área de Concesión.</p>



ANÁLISIS DE LA PROPIEDAD ACTUALIZADA POR DP WORLD INVESTMENTS

(Handwritten signature or initials)

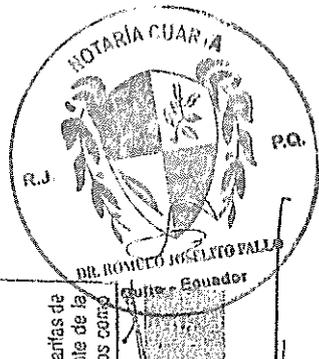
<p>8) INVERSIONES</p>	<p>Paso y funcionamiento de los Servicios Portuarios desde y hacia el sitio (Rescañón) para proporcionar los Servicios en forma plena ininterrumpida.</p> <p>DIPW será responsable del diseño, construcción y puesta en servicio de las Obras. Las Fases I y II tendrán un costo aproximado de US 700 millones, según se indica en Anexo 2 y comprenderán:</p> <p>Fase I El terreno para el puerto y zona logística, más el valor de los estudios y los gastos relacionados con la preparación del Proyecto; 400 milis de muelle;</p>	<p>Todas las inversiones deberán estar contempladas en un Proyecto de Ejecución de Inversiones donde queda establecido un cronograma conjuntamente con los montos para cada inversión. Adicional una ficha técnica de cada inversión de obra mayor (por definir)</p>
<p>ITEM</p>	<p>PROPUESTA DE DP WORLD</p>	<p>OBSERVACIONES SPTMYF Y APG</p>
<p>8) INVERSIONES</p>	<p>Area terminal total inicial de 25 a 30 HA adecuado para contenedores y otros medios de almacenamiento de carga; Puertas, edificios de administración y mantenimiento y pesas, escáneres, subestaciones eléctricas, etc., necesarias para el pleno funcionamiento del puerto; Tres (3) o cuatro (4) Super Post Panamax grúas de pórtico de contenedores con equipo de apoyo, incluyendo los RTG, apiladores, manipuladores vacíos tractores y sistemas de TI; si se proveen 3 grúas pórtico, se comprará una grúa móvil il portuaria para manejo de carga de contenedores y no contenedores; Cuenca y dragado a mínimos de 15 metros; Zona controlada de aparcamiento para cargas de exportación; Área especializada para el manejo de banano. Fase II Construcción de muelle adicional de 350 a 400 metros y pavimentación del área asociada para apoyar nuevos muelles. Capacidad total de 1,5 millones de TEUS. Las inversiones adicionales dependerán de mercado en crecimiento/demanda El ciclo de inversión de Fase II se activará en el año siguiente al año cuando la utilización de la Fase I alcance el 80%. En el Anexo J se especifican las inversiones que se prevé realizar en cada año de la concesión.</p>	<p>-Se incluye un valor de dragado de USD 106 millones aprox. -Se incluye un valor de carretera de USD 40 millones aprox. -Los flujos presentados incluyen un horizonte de tiempo hasta el año 33.</p>
<p>9) DE LOS SERVICIOS DEL CONCEDENTE</p>	<p>El Concedente deberá proporcionar a DIPW y / o usuarios de las terminales los siguientes servicios portuarios (Servicios Portuarios) dentro de los límites de la terminal:</p> <p>La gestión del tráfico de buques; Control de mercancías peligrosas según las regulaciones de la OMI; Prestación de ayudas a la navegación; Practicaje; Remolque; Servicios de prevención y lucha contra incendios en el agua; y. Instalaciones de anclaje.</p>	<p>Se deberá considerar la RESOLUCIÓN SPTMF 202 / 13, en la cual se encuentran detalladas las "NORMAS QUE REGULAN LOS SERVICIOS PORTUARIOS" así como, la clasificación de los mismos.</p> <p>ii Sobre el control de mercancías peligrosas deberá estar a cargo de los entes competentes, pero igual existe la responsabilidad del operador de la terminal para el manipuleo o cualquier actividad que realice para con este tipo de carga.</p> <p>iv. Servicio de Practicaje: Delegados a la empresa privada (OPB)</p>



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

	<p>DPW y el Concedente deberán celebrar un acuerdo de servicios de los puertos (Acuerdo sobre Servicios Portuarios) en virtud del cual el Concedente otorgará los servicios portuarios a DPW.</p> <p>El Concedente recaudará, para los servicios portuarios, los aranceles portuarios de conformidad con arancel de APG, y cuando tal servicio no está incluido en el arancel APG la Concedente determinará las sumas por servicios prestados.</p> <p>DPW deberá proporcionar el derecho de uso de los muelles a los usuarios, y tendrá derecho a imponer y cobrar gastos de alquiler de los muelles libremente.</p> <p>El Concedente realizará sus mejores esfuerzos para gravar las tarifas portuarias para los servicios portuarios a los usuarios en términos de competencia (sobre la base del total de los costos en el puerto) terminales regionales vis-a-vis (cara a cara), incluyendo pero no limitado a, Buenaventura, Calizo, San Antonio, y Valparaiso.</p>	<p>v. Servicio de Remolque, Delgado a la empresa privada (PPA)</p> <p>- Sobre que el párrafo donde indica que: ... DPW deberá proporcionar el derecho de uso de los muelles a los usuarios, y tendrá derecho a imponer y cobrar gastos de alquiler de los muelles libremente. Se deberá revisar el alcance de este último párrafo, donde se podría reemplazar la palabra "libremente" por "De acuerdo al Tarifario o aprobación de APG".</p>												
ITEM	PROPUESTA DE DP WORLD	OBSERVACIONES SPIMVF Y APG												
10) DEL AMBITO DE LOS SERVICIOS:	<p>El Gobierno se asegurará que DPW tenga el único y exclusivo derecho y autoridad para:</p> <p>Proporcionar los Servicios;</p> <p>Operar el Terminal; y</p> <p>ejercer cualquier derecho concedido a DPW de conformidad con el Acuerdo</p>	<p>En cuanto al único y exclusivo derecho, se deberá especificar en la Terminal de Posoña y presentar más detalle o aclaración de los tres items que se mencionan.</p>												
11) TIPOS DE CARGA	<p>Todo tipo de carga.</p>	<p>Se considera que se debe especificar la naturaleza del negocio. Ej: Terminal de Transferencia de Contenedores. Así mismo, solo se indica "Todo tipo de carga" por lo cual debería especificarse qué tipo de carga se incluye.</p>												
12) NIVELES DE SERVICIO	<p>El concesionario deberá cumplir, al menos, con los niveles de servicio y productividad establecidos en el Contrato de Concesión, para la prestación de los servicios básicos, con sujeción a lo dispuesto en la misma. KPI no se medirá durante los primeros 6 meses después de la entrada de operación.</p> <table border="1" data-bbox="941 940 1109 1568"> <thead> <tr> <th>Tipo de Carga</th> <th>Promedio trimestral</th> <th>Unidad de Medida</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Contenedores</td> <td>25</td> <td>Contenedores/Hora/Guía</td> </tr> <tr> <td>Camiones (solo transacción)</td> <td>45</td> <td>Minuto (puerta a puerta)</td> </tr> <tr> <td>Camiones (dos transacción)</td> <td>60</td> <td>Minuto (puerta a puerta)</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de Carga	Promedio trimestral	Unidad de Medida	Contenedores	25	Contenedores/Hora/Guía	Camiones (solo transacción)	45	Minuto (puerta a puerta)	Camiones (dos transacción)	60	Minuto (puerta a puerta)	<p>Se deberá ampliar información, debido a que los niveles están sujetos directamente al tipo de carga, por lo que una vez definido el punto anterior, se podrá establecer parámetros de calidad en función de los niveles exigidos tanto local como internacionalmente. En lo presentado como KPI's hacen referencia a los contenedores y camiones.</p>
Tipo de Carga	Promedio trimestral	Unidad de Medida												
Contenedores	25	Contenedores/Hora/Guía												
Camiones (solo transacción)	45	Minuto (puerta a puerta)												
Camiones (dos transacción)	60	Minuto (puerta a puerta)												
13) TARIFAS	<p>Las tarifas máximas para los Servicios Básicos que se establecen en un porcentaje del 20% por encima de las tasas aprobadas para el Operador del Puerto de Guayaquil en 2015, con el ajuste del IPC anual idéntico a Conteccon, para que al inicio de las operaciones en Posoña, los tipos arancelarios máximos de Posoña se mantengan un 20% más alto que las entonces tasas prevalecientes del Operador del Puerto de Guayaquil.</p> <p>Tarifa de uso del canal (máximo \$0.295 por TFB en 2015, con el ajuste del IPC anual idéntico al Operador del Puerto de Guayaquil.</p>	<p>Para esta propuesta se considera que la misma debe ser revisada y armonizada en la formulación económica-financiera de este proyecto.</p> <p>-Sobre la Tasa de Uso de Canal: USD 0.295.</p> <p>-Sobre no regular y ser reclassificadas como especiales las tarifas de re-estiba y almacenamiento: En el Tarifario actual existente de la Concesionaria Conteccon, estos 2 servicios son considerados como</p>												



ANÁLISIS DE LA PROPUESTA ACTUALIZADA POR DP WORLD INVESTMENTS

(Handwritten signature)

<p>Atarascamiento y Reg-estidas para ser reafirmados como servicios especiales y las tarifas no reguladas.</p> <p>Aranceles iniciales de Servicios Especiales para fijarse a una prima del 20% para las tasas aprobadas al Operador del Puerto de Guayaquil en 2015, con el ajuste del IPC anual idéntico a dicho Operador, para que al inicio de las operaciones en Posorja, los tipos arancelarios máximos de Posorja se mantengan en un 20% más alto que las entonces tasas prevalecientes del Operador del Puerto de Guayaquil.</p> <p>Tasas o transbordo que no sean reguladas.</p> <p>DPW tendrá derecho a fijar las tarifas en cualquier moneda libremente convertible, incluyendo dólares de los Estados Unidos, y para mantener una cuenta de ingresos internacional para el cobro de los aranceles de los usuarios.</p> <p>DPW tendrá derecho a ofrecer un trato preferencial a los usuarios o posibles usuarios en materia de asignación de muelles o aranceles en los términos y condiciones que el operador estime convenientes.</p> <p>DPW tendrá derecho a cobrar todos los aranceles a los usuarios ya sea directamente o a través de una agencia de cobros.</p> <p>DPW tendrá plena flexibilidad para cobrar tarifas, ya sea directamente al destinatario o la compañía naviera, pero los cargos totales no deben exceder las tarifas publicadas.</p> <p>El Concedente se compromete a obtener / o conceder permisos aplicables necesarios para este fin.</p>	<p>14) DERECHO DE CONCESIÓN</p> <p>1% del ingreso bruto derivado de las operaciones portuarias por los primeros 10 años de operación;</p> <p>2% del ingreso bruto derivado de las operaciones portuarias por los siguientes 10 años de operación;</p> <p>3% del ingreso bruto derivado de las operaciones portuarias por los siguientes 10 años de operación;</p> <p>5% del ingreso bruto derivado de las operaciones portuaria iniciando el año 31 de operación.</p>	<p>PROPUESTA DE DP WORLD</p> <p>El Gobierno del Ecuador y DPW se comprometen a firmar un acuerdo bilateral de inversiones (BI, por sus siglas en inglés) que establezca los términos y condiciones relacionados con la protección y seguridad de la inversión que DPW en el Puerto de Posorja. La firma de este acuerdo deberá ser concomitante a la suscripción del contrato de concesión o podrá incluirse una cláusula en este sentido en dicho contrato que determine que cualquier controversia que surja entre las partes debe ser resuelta por arbitraje internacional al que se someten las partes.</p>
<p>15) DEL TRATAMIENTO BILATERAL DE INVERSIONES:</p>	<p>ITEM</p>	<p>OBSERVACIONES SPTMYF Y AFG</p> <p>Con relación a la pretensión del sometimiento al arbitraje internacional para todos los litigios, se requiere previamente la autorización por parte del Procurador General del Estado para acogerse al arbitraje internacional.</p> <p>De pactarse el sometimiento a arbitraje internacional, se deberá observar lo previsto en el Art. 19 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas.</p>

Observo, por lo que el proponente solicita que sean reconocidos como "Especiales" pero al parecer, no se ha tomado en cuenta que estos servicios, aunque sean considerados como especiales están bajo el control y regulación de AFG. Adicional para la segunda tarifa (atascamiento) se encuentra también inmersa en este tema la SENAE, por el tema de Regalías que la concesionaria da a la SENAE por su contrato de Depósito Temporal con esta institución.

-Se debe aclarar "las tasas o transbordo que no sea reguladas" se entendería que al igual como lo expuesto en el anterior numeral, estas tarifas así se encuentran clasificadas como "especiales" en el tarifario de Contecon, son tarifas reguladas por el ente concedente (AFG).

-Sobre fijar las tarifas en cualquier moneda libremente convertible: En principio no podría ser aceptado, pero de igual manera se deberá revisar el alcance jurídico que este punto propone.

-Sobre ofrecer trato preferencial a los usuarios: debe existir una ampliación a este punto.

Esta propuesta deberá ser negociada, una vez que se cuente con toda la información presentada por parte de la Proponente.

OBSERVACIONES SPTMYF Y AFG

Con relación a la pretensión del sometimiento al arbitraje internacional para todos los litigios, se requiere previamente la autorización por parte del Procurador General del Estado para acogerse al arbitraje internacional.

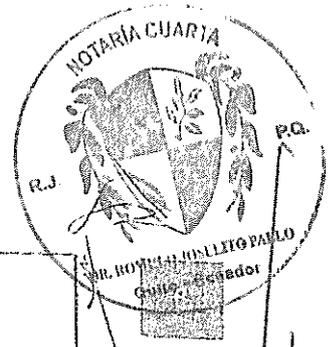
De pactarse el sometimiento a arbitraje internacional, se deberá observar lo previsto en el Art. 19 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas.



Handwritten signature or mark at the top right of the page.

Handwritten signature or mark at the bottom right of the page.

16) CAMBIO EN LA LEY	Si, después de la fecha de suscripción del contrato de concesión, un cambio en la ley se produce que de como resultado un incumplimiento por parte del concesionario y tal cambio en la ley aumenta los costos de DPW (impuestos o servicios sociales, incluyendo contribuciones) o reduce sus ingresos un 5% o más, o (in afecta la capacidad del concesionario para cumplir sus obligaciones en virtud de: Contrato de Concesión, entonces: DPW no estará en incumplimiento de cualquiera de sus obligaciones en virtud del Contrato de Concesión en la medida en que es incapaz de realizar tal obligación; y DPW tendrá derecho a hacer cambios para cumplir con la ley.	Como ya se indicó en el numeral 6 de este documento, al Estado, de conformidad con lo previsto en el Art. 45 de la Ley de Modernización del Estado, no puede asegurar la rentabilidad del negocio ni establecer tratamientos tributarios especiales o diferentes a los que rigen al momento de la celebración del contrato, por lo que de presentarse un desequilibrio económico en la concesión por la aplicación de una ley o normativa dictada posteriormente, se deberá adoptar de forma conjunta algún mecanismo económico y legal que sea aplicable en el evento de presentarse dicha situación.
17) EQUILIBRIO ECONOMICO (CAMBIOS)	DPW tiene derecho a hacer cambios (como se describe en el número 16 (Cambios en la Ley). DPW tendrá derecho a estar en la misma posición si el evento que dio derecho a DPW no hubiese ocurrido. Esto puede ocurrir por vía de pago de compensación del Concedente, compensación del Derecho de Concesión o la extensión del plazo.	Es necesario que se establezca el alcance y las condiciones para la aplicación de dicho esquema compensatorio.
18) SOCIO-ECONOMICO (LABORAL, AMBIENTAL)	DPW deberá: Contratar y formar a su personal en cantidad suficiente para llevar a cabo las operaciones de la terminal; Cumplir con todos los aspectos de la legislación laboral de Ecuador; Dar preferencia a los trabajadores de Ecuador cuando esas habilidades y experiencia estén disponibles en Ecuador o se les puede enseñar en un plazo razonable; Desarrollar e implementar todos los programas necesarios para ayudar a garantizar la protección del medio ambiente; Llevar a cabo actividades de responsabilidad corporativa en la comunidad local; y reportar estas iniciativas.	No existe observación sobre este punto.
ITEM	PROPUESTA DE DP WORLD	OBSERVACIONES SFTMIF Y APG
19) TERMINACION Y COMPENSACION	La Concesion podría terminarse por las siguientes razones: Flujo de tiempo; Fuerza Mayor únicamente a discreción de DPW; En caso de incumplimiento comprobado por parte de DPW; y, En caso de incumplimiento comprobado del Concedente. En el caso de terminación por evento de incumplimiento del Concedente, éste estará obligado a pagar a DPW (dentro de los 30 días de la Fecha de Terminación) el mayor de: El valor justo de mercado de DPW en una continuidad de las actividades; y La suma de: De la deuda (si hubiere); Los pasivos de terceros; Patrimonio; El valor actual neto (calculados utilizando el factor de descuento se hace referencia en el Modelo financiero) de la TIR del operador durante el Plazo; y Los gastos relativos a la terminación.	No es conveniente bajo los términos propuestos, a excepción de la primera causal.



ANÁLISIS DE LA PROPUESTA REALIZADA POR DP WORLD INVESTMENTS

[Handwritten signature]

	<p>En el caso de terminación por evento de incumplimiento de DPW, el Gobierno estará obligado a pagar al operador (dentro de los 30 días de la Fecha de Terminación el mayor de:</p> <p>De la deuda (si hubiere); y,</p> <p>el valor justo de mercado de todos los activos de DPW</p> <p>En el caso de cese de un Mayor Evento o el fin de Time Force, el Concedente estará obligado a pagar a DPW (dentro de los 30 días de la Fecha de Terminación) el mayor de:</p> <p>El valor justo de mercado de todos los activos de DPW</p>	
<p>20) INVERSIÓN Y OTROS INCENTIVOS</p>	<p>Tratado de Inversiones directamente entre DPW (o de sus accionistas) y el Concedente con arbitraje internacional para todos los litigios;</p> <p>Moratoria fiscal de 10 años de las operaciones por cada Fase de inversión a un máximo de 3 Fases (máximo de 30 años);</p> <p>El IVA y los derechos de importación exención en todos los materiales, equipos y otros suministros importados y que quedan dentro del sitio.</p>	<p>Sobre la pretensión del sometimiento al arbitraje internacional para todos los litigios, en el numeral 15 se presenta la observación al respecto.</p> <p>Respecto de la aplicación de los incentivos tributarios, en virtud de que la normativa actual no prevé su alcance a las Asociaciones Público-Pública, sería conveniente que las consideraciones y aplicación de las mismas se encuentren debidamente normadas.</p> <p>OBSERVACIONES SPTMAY Y APG</p>
<p>ITEM</p> <p>21) CLAUSULAS ESTANDAR O CORRIENTES</p>	<p>PROPUESTA DE DP WORLD</p> <p>Las Partes acuerdan que el contrato de Concesión también incluirá las siguientes cláusulas estándar:</p> <p>Confidencialidad;</p> <p>Declaraciones de capacidad suficiente y autorización;</p> <p>Cada una de las partes cargará con sus respectivos costos en relación con la negociación y ejecución del Contrato de Concesión;</p> <p>No hay acuerdos sin el consentimiento de la otra Parte;</p> <p>Notificaciones;</p> <p>Totalidad del acuerdo;</p> <p>No renuncia;</p> <p>Divisibilidad;</p> <p>Más garantías;</p> <p>Enmiendas;</p> <p>Ninguna responsabilidad por los daños emergentes (que no figuren expresamente en el Contrato de concesión);</p> <p>Indemnizaciones respecto a reclamaciones de terceros;</p> <p>Contrapartes;</p> <p>Solución de controversias;</p> <p>Jurisdicción de controversias;</p> <p>Jurisdicción; y,</p> <p>Otras que sean necesarias para el perfeccionamiento del contrato.</p>	<p>Se deberá presentar mayor especificidad respecto del alcance de cada una de las cláusulas propuestas.</p>
<p>22) VALOR DE LOS ESTUDIOS</p>	<p>DPW ha incurrido en el gasto de estudios por un monto de US\$3,000,000.00, valor que el MTOP se compromete a reembolsar inmediatamente a DPW en el evento que el Proyecto se desarrolle en los terrenos de DPW en cualquier momento durante los próximos diez (10) años con una parte distinta de DPW.</p>	<p>La Proponente deberá desglosar los rubros que se han considerado para la determinación y valoración total de los Estudios, los mismos que deberán guardar relación directamente con la preparación de los mismos.</p>



ITEM	PROPUESTA DE DP WORLD	OBSERVACIONES SPTNWF Y APG
23) PAGO POR DISPONIBILIDAD	<p>La cantidad de diez millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$10.000.000) anuales por el período de 10 años deberán ser pagados por el Concedente. Por motivo del carácter del otorgado del nuevo canal de acceso, la forma adecuada de garantía para este pago será acordada entre ambas partes.</p>	<p>La legislación actual no contempla la forma de otorgamiento y pago por Disponibilidad. Este tipo de concesiones restringidas a los Avanzados Puertos. Prácticamente, No consideramos ningún desembolso por parte del Estado.</p>
24) NUEVO CANAL DE ACCESO	<p>DPW diseñará y mantendrá el nuevo canal de acceso con una calada mínima de quince (15) metros desde el área del proyecto hasta mar abierto. Una vez que el canal de acceso sea faja terminado el viejo canal de acceso deberá ser cerrado y todo buque llamado al Puerto de Guayaquil deberá ser obligado a usar el nuevo canal de acceso. El concedente será responsable de proveer y mantener todos los "equipos" de navegación (faros y boyas). Tanto de uso del canal mínimo \$3.255 por TRB en 2015, con el ajuste del IPC anual al índice al Operador del Puerto de Guayaquil. El concedente deberá implementar los procedimientos necesarios para asegurar que DPW reciba los pagos de tarifa del dueño del buque antes de salir del Puerto de Guayaquil. A cambio de que DPW diseñará el nuevo canal de acceso, el concedente deberá pagar el Pago de Disponibilidad a DPW.</p>	<p>Es importante y necesario contar con mayor información técnica respecto al diseño y condiciones del nuevo canal de acceso. Respecto de la condición de que el canal actual debe ser cerrado y que todo buque que ingrese al Puerto de Guayaquil deberá ser obligado a usar el nuevo canal de acceso, la misma de manera podría ocasionar algún tipo de perjuicio económico de las concesionarias actuales, así como a las partes privadas. Podría analizarse también la posibilidad de que se considere un rediseño del canal existente, a fin de tener elementos técnicos económicos para la toma de una correcta decisión, la misma que podría ser una vez concluido el proceso de concesión del proyecto.</p>
25) TRATAMIENTO DE LA INVERSIONES REALIZADAS EN EL TERRENO Y RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE AL PROYECTO	<p>Por motivo del proyecto, la tierra adquirida por DPW deberá ser valorada comercialmente y ese resultado se tomará como parte del total de la inversión comprometida por DPW. Al final de la concesión, la tierra será transferida al Concedente junto con los otros activos de la concesión. Dada la calidad de pública de DPW el régimen jurídico aplicable al proyecto será el de delegación directa a través de concesión, en los términos del artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.</p>	<p>Respecto de la valoración: El valor de la propiedad considerando el avalúo del terreno y de las construcciones e instalaciones, es de USD \$ 360.986.16, valor que conforme a la información registrada en el Comprobante del Pago de Impuestos Prediales del año 2015, asciende a USD \$ 392.896.40. Sin embargo, la Proponente en su Propuesta actualizada, incluye como parte de la inversión, el rubro identificado como "Terreno- inversión realizada a Feb 2015", valorizado en USD \$ 24.000.000. Respecto de que al final de la concesión, la tierra será transferida al Concedente. No se puede considerar como parte de la inversión de la Proponente, los terrenos e inmuebles sus mejoras, donds se ejecutará el proyecto, toda vez que el Estado debe mantener la titularidad de los mismos, esto en virtud de lo dispuesto en el Art. 314 de la Constitución de la República del Ecuador, norma que guarda concordancia con lo previsto en el Art. 4 del Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador, que señala lo siguiente respecto del modelo portuario: "Los puertos comerciales estatales del Ecuador serán de titularidad estatal y se regirán por el modelo internacionalmente conocido bajo la denominación <i>Lanallard</i> o <i>puerto propietario</i>, donde las EP no operarán de forma directa ningún servicio o actividad y sus inversiones</p>



ANÁLISIS DE LA PROPUESTA ACTUALIZADA POR DP WORLD INVESTMENTS

Handwritten signature or initials.

		<p>se requerirán a la administración, mantenimiento y desarrollo de los puentes, en lo referente a sus infraestructuras". Habría que ver si se aplica este esquema.</p>
<p>26) CARRETEA O VÍA DE ACCESO AL PUERTO</p>	<p>El concedente y DPW entrarán en una concesión aparte (límites a ser definidos) para el desarrollo de una Autopista de peaje entre Playas y Posoña. El Concedente deberá adquirir el terreno necesario que permita la construcción de una Autopista de doble vía una vez esté terminada. DPW tiene el derecho de ceder a terceros sus derechos de concesionario previa autorización del Concedente.</p>	<p>Revisión técnica del diseño de la nueva vía Playas-Posoña.</p>
<p>ITEM</p>	<p>PROPUESTA DE DP WORLD</p>	<p>OBSERVACIONES SPTMYF Y APG</p>
<p>PRESUPUESTOS Y COSTOS</p>	<p>Como parte de la Propuesta, se presenta un cuadro donde se consideran los rubros y los valores para la Fase I y II.</p>	<p>En los anexos se presentan los rubros y costos de la Inversión, la misma que asciende a un total de USD \$ 782'174.000 FASE 1: USD 529'599.000 FASE 2: USD 252'575.000 Es necesario contar con la información completamente desagregada del proyecto, al menos por capítulos.</p>





DP WORLD



2015 MAR -9 PM 2:11

Rómulo José Tito Ballo
Notario Público

Guayaquil, 9 de marzo de 2015

Señor Abogado
Juan Carlos Jairala Reyes
Gerente
Autoridad Portuaria del Guayas
En su despacho.-

Ref.: Propuesta de iniciativa privada para la construcción y operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

Señor Gerente:

De conformidad con lo establecido en el capítulo quinto de la Constitución de la República del Ecuador, ordinariamente, el Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos que por su trascendencia y magnitud tengan decisiva influencia económica, social, política o ambiental debiendo orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social.

Por otro lado, siendo el Estado el responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable, energía eléctrica, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, telecomunicaciones, entre otros, le corresponde la fijación de los precios y tarifas de aquellos y establecer su control y regulación.

No obstante lo anterior, de forma "excepcional" podrá delegar a la iniciativa privada su participación en sectores estratégicos y prestación de servicios públicos en los casos que establezca la Ley.

Por su parte, el tercer inciso del Art. 100 del Código Orgánico de la Producción es concordante con la norma constitucional antes anotada cuando determina:

"Excepcionalidad.- En forma excepcional debidamente decretada por el Presidente de la República cuando sea necesario y



DP WORLD

adecuado para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas, el Estado o sus instituciones podrán delegar a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos de electricidad, vialidad, infraestructuras portuarias o aeroportuarias, ferroviarias y otros.

Se garantizará lo dispuesto en la Constitución y se precautelará que los precios y tarifas por los servicios sean equitativos y que su control y regulación sean establecidos por la institucionalidad estatal.

La modalidad de delegación podrá ser la de concesión, asociación, alianza estratégica, u otras formas contractuales de acuerdo a la ley, observando, para la selección del delegatario, los procedimientos de concurso público que determine el reglamento, salvo cuando se trate de empresas de propiedad estatal de los países que formen parte de la comunidad internacional, en cuyo caso la delegación podrá hacerse de forma directa".

Finalmente, mediante Decreto Ejecutivo No. 582 dictado por el señor Presidente de la República el 18 de febrero de 2015, publicado en el Registro Oficial No. 453 del 6 de marzo del mismo año se expidió el Reglamento del Régimen de Colaboración Público – Privada que establece el marco al que debe adecuarse una propuesta de iniciativa privada.

Desde hace más o menos 8 años un grupo de inversionistas privados comunicaron al Gobierno Nacional su intención de participar en la prestación de los servicios públicos que se brindan a personas naturales y jurídicas a través de las infraestructuras portuarias.

el



DP WORLD

En esa línea, se mantuvieron varias reuniones con funcionarios del Gobierno con el objeto de planificar el desarrollo del puerto de aguas profundas en Posorja como una necesidad urgente.



Con fecha 14 de enero de 2015, DP WORLD INVESTMENTS B.V. (en adelante, "PROPONENTE PRIVADO") y su subsidiaria ALIANZA INTERNACIONAL PORTUARIA ALINPORT S.A. suscribieron con el Ministerio de Transporte y Obras Pública un memorando de entendimiento (MOU) con el objeto de trabajar en conjunto para desarrollar la infraestructura del puerto de aguas profundas. Una vez firmado el referido MOU, el proponente privado entregó

todos los estudios que hasta la fecha había realizado y demás documentos inherentes al proyecto.

Como usted conoce, DP WORLD INVESTMENTS B.V. (www.dpworld.com) de propiedad del Gobierno de Dubai, es líder internacional en operaciones, logística, desarrollo de nuevas terminales portuarias y servicios relacionados al rubro marítimo. Toda su experiencia, conocimiento, energía y reputación serán implementadas en Posorja, Su cartera supera los 60 terminales marítimos en varios continentes. Adicionalmente, tiene vasta experiencia en la administración de parques logísticos y zonas francas.

DP WORLD INVESTMENTS B.V., ha realizado ya importantes inversiones en activos fijos (127,94 hectáreas ya rellenadas y niveladas en Posorja) y ha desarrollado una serie de estudios técnicos para el desarrollo del proyecto del puerto.

Su capital está integrado de la siguiente manera:

Socio	Participación accionaria
Gobierno de Dubai	80.45%
Inversionistas privados por Bolsa	19.55%

Nuestra propuesta permitiría al Gobierno del Ecuador contar con un puerto de aguas profundas altamente competitivo para cuando concluya la ampliación del Canal de Panamá.



DP WORLD

Con facilidades para recibir buques de hasta 15 metros de calado, Posorja presenta muchas otras razones de orden técnico para construir allí un puerto de aguas profundas; entre ellas, podemos destacar:

- Posorja está dentro de la jurisdicción de Autoridad Portuaria de Guayaquil.
- Las condiciones oceanográficas son ideales; la profundidad de la orilla es más de 18 metros. Además no existen corrientes significativas, olas ni sedimentación.
- El suelo y las condiciones geológicas en tierra, también son ideales, por su consistencia y ausencia de la necesidad de rellenos.
- Es parte del Desarrollo del Golfo de Guayaquil; que incluye: las instalaciones en tierra de la explotación de gas en el Golfo; el puerto pesquero y el astillero de construcción de naves, cuyos estudios fueron realizados en 1976.
- Con la interconexión por una autopista con el proyectado aeropuerto internacional en la zona de Chongón - Daular; funcionaría el ínter modalismo, que debe existir entre los diferentes medios de transporte.

Con estos antecedentes y luego de haber mantenido importantes reuniones de trabajo con el equipo ministerial asignado, local e internacional, DP WORLD INVESTMENTS B.V. se complace en entregar al Gobierno Nacional, por su intermedio señor Gerente, nuestra propuesta formal de "iniciativa privada" para la construcción y operación del puerto de aguas profundas de Posorja que contaría con la más alta tecnología de punta para el manejo de operaciones portuarias. Además, dispondría de los sistemas de seguridad más avanzados de la industria y con una combinación única en el mundo de certificaciones de seguridad adquiridas que rápidamente lo posicionarán como la mejor opción no sólo para operaciones de importación y exportación de clientes locales, sino para operaciones de transbordo de las mayores y más reconocidas líneas navieras del mundo.

Para el efecto, y con el objeto de que nuestra propuesta sea debidamente evaluada como de "interés público" y analizada en su "viabilidad", de conformidad con lo establecido en el Decreto Ejecutivo número 582 del 18 de febrero de 2015, acompañamos en forma preliminar los siguientes documentos:



DP WORLD



1. Documentos de DP World Investments B.V.: Copia certificada de la Protocolización de los documentos relativos al Certificado de Registro de la compañía DP World Investments BV y Copia certificada de la Protocolización de los documentos relativos al Poder otorgado por DP World Investment BV a favor de Juan Manuel Marchan
2. Estados Financieros auditados de DP World, correspondientes al año 2013
3. Resumen Ejecutivo del Proyecto, que contiene la relación y descripción de las obras, infraestructuras y servicios que forman parte del proyecto
4. Certificado otorgado por el Registro de la Propiedad de Guayaquil, en el que consta la información del bien inmueble donde se desarrollará el proyecto, Plano geo-referenciado y Comprobante de pago del impuesto predial del año 2014
5. Detalle de las inversiones presupuestas para el diseño y construcción y costos proyectos de operación y mantenimiento
6. Plan Económico Financiero, que contiene:
 - a. Proyección de la demanda
 - b. Plan de Negocios
7. Evaluación de impacto ambiental del proyecto que se propone
8. Matriz de riesgos del proyecto que contiene la identificación y análisis de los riesgos previsibles asociados al proyecto
9. Tarifas y retribución APG
10. Indicación de los beneficios económicos y sociales del proyecto
11. Copia del Memorandum of Understanding suscrito entre Alinport, DP World y el MTOP.
12. Indicación completa de la experiencia del Proponente Privado en proyectos similares

En caso de requerir alguna documentación o aclaración adicional relacionada con nuestra propuesta de iniciativa privada, agradeceríamos nos las haga conocer a cualquiera de las siguientes direcciones: rdunn@nobis.com; o, michael.bentley@dpworld.com



DP WORLD

Muy atentamente,

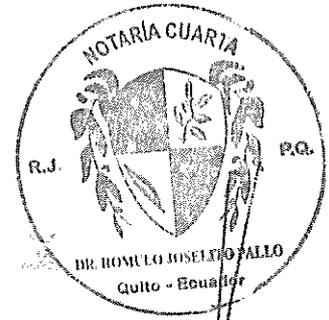
p. DP WORLD INVESTMENTS B.V.


Juan Manuel Marchan
Apoderado

Incl.: lo indicado

c.c.: Ing. Paola Carvajal Ayala (Ministra de Transporte y Obras Públicas)

Ing. José Chamorro Borja (Subsecretario de Puertos y Transporte
Marítimo y Fluvial)



INDICE

1. Documentos de DP World Investments B.V.: Copia certificada de la Protocolización de los documentos relativos al Certificado de Registro de la compañía DP World Investments BV y Copia certificada de la Protocolización de los documentos relativos al Poder otorgado por DP World Investment BV a favor de Juan Manuel Marchan.
2. Estados Financieros auditados de DP World, correspondientes al año 2013.
3. Resumen Ejecutivo del Proyecto, que contiene la relación y descripción de las obras, infraestructuras y servicios que forman parte del proyecto.
4. Certificado otorgado por el Registro de la Propiedad de Guayaquil, en el que consta la información del bien inmueble donde se desarrollará el proyecto, Plano geo-referenciado y Comprobante de pago del impuesto predial del año 2014.
5. Detalle de las inversiones presupuestas para el diseño y construcción y costos proyectos de operación y mantenimiento.
6. Plan Económico Financiero, que contiene:
 - a. Proyección de la demanda
 - b. Plan de Negocios
7. Evaluación de impacto ambiental del proyecto que se propone.
8. Matriz de riesgos del proyecto que contiene la identificación y análisis de los riesgos previsibles asociados al proyecto.
9. Tarifas y retribución APG.
10. Indicación de los beneficios económicos y sociales del proyecto.
11. Copia del Memorandum of Understanding suscrito entre Alinport, DP World y el MTOP.
12. Indicación completa de la experiencia del Proponente Privado en proyectos similares.



DP WORLD

Guayaquil, 21 de marzo de 2016

Señor Ingeniero
Jorge Vera Armijos
Gerente
Autoridad Portuaria de Guayaquil
En su despacho

2016 MAR 21 PM 11:40
AUTORIDAD PORTUARIA
DE GUAYAQUIL

AUTORIDAD PORTUARIA
DE GUAYAQUIL

Ref.: Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

De mis consideraciones:

Roberto Arturo Dunn Suarez, en mi calidad de Apoderado Especial de la Compañía DP World Investments B. V. (en adelante "DPW"), ante usted, comparezco, y digo:

En contestación a su Oficio No. APG-G-2016-000130-O de fecha 03 de marzo de 2016, me permito realizar los siguientes comentarios:

1. Estructura

De acuerdo.

2. Plazo de Concesión

Según lo acordado en la reunión mantenida el día lunes 14 de marzo en la ciudad de Guayaquil, el plazo de la Concesión se definirá una vez terminada la evaluación económica financiera del Proyecto.

3. Derechos Generales del Concesionario

- (i) En relación al listado de servicios que serán cobrados por el Concesionario, DPW proporcionará todos y cualesquier servicio solicitados por los usuarios, con excepción de los siguientes:
 - Servicios típicamente proporcionados por otros organismos gubernamentales (aduanas, inspección agrícola, control de drogas, etc.).



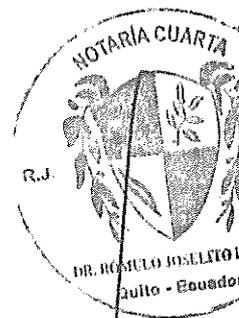
DP WORLD

- Facilitaremos espacio a esas entidades para oficinas, etc. dentro del terminal.

No podemos proporcionar una lista específica de los servicios, pero a continuación enumeramos algunas de las categorías generales de servicios que se proporcionarán:

- Servicio de remolque y pilotaje para buques.
- Ayudas de navegación como luces y boyas.
- Nuevos requisitos de SOLAS para pesar y verificar el peso de contenedores, los que son nuevos servicios requeridos del operador del terminal.
- Toda clase de servicios relacionados con todo tipo de carga hacia y desde los buques.
- Se manejará todo tipo de carga, incluyendo pero sin limitarse a ello, contenedores, carga a granel (incluso contenedores refrigerados), "Project Cargo", porta vehículos, carga seca, carga líquida y cruceros.
- Toda clase de servicios relacionados con almacenamiento y protección de cargas o contenedores vacíos, ya sea al aire libre, en bodegas cerradas o en bodegas refrigeradas.
- Toda clase de servicios relacionados con la recepción y entrega de cargas ya sea por tierra o bareaza o ferrocarril en el futuro, incluyendo el servicio de contenedores refrigerados antes de ser cargados.
- Todo tipo de servicios relacionados con el llenado y vaciado de contenedores.
- Se incluye (sin estar a ello limitado) el llenado de la carga en contenedores para exportación (incluyendo banano), vaciado y bodegaje de una carga inferior al volumen del contenedor, y actividades relacionadas con la inspección física de los bienes para propósitos aduaneros (el operador del terminal generalmente lleva a cabo el manejo de la carga, mientras que los funcionarios aduaneros realizan las inspecciones).
- Toda clase de servicios auxiliares solicitados por las empresas de transporte marítimo o los clientes locales. Con relación a las empresas de transporte marítimo, parte de los servicios que se prestarán incluirán:

- o Provisión de agua dulce;





DP WORLD

- Remoción de desperdicios;
- Suministro eléctrico desde tierra;
- Suministro de provisiones;
- Remoción y remplazo de cubiertas de escotillas;
- Realmacenamiento de cargas;
- Amarre y sujeción de la carga a bordo;
- Documentación; y
- Cualesquier otros servicios solicitados por el cliente.

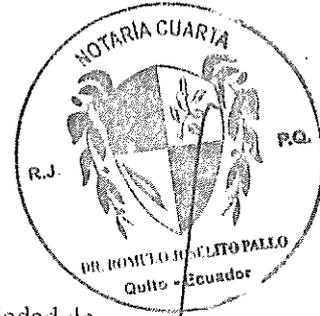
Con relación a los propietarios locales de la carga, parte de los servicios que se prestarán incluirán:

- Almacenamiento a largo plazo;
 - Movimiento adicional de las cargas o contenedores para su inspección por las autoridades gubernamentales;
 - Manejo especializado de cargas peligrosas;
 - Manejo especializado de cargas o contenedores superpesados;
 - y
 - Cualesquier otros servicios solicitados por el cliente.
- Otros servicios auxiliares requeridos para la operación exitosa de un puerto, u otros servicios que ayudarían a maximizar la utilización del puerto.
 - Nuevas innovaciones con respecto a contenedores de 20' que se puedan unir (para crear un contenedor de 40'). Esa innovación podría requerir que el operador del terminal proporcione un nuevo servicio para unir y desunir esos contenedores de 20'.
 - También hay algunas nuevas innovaciones potenciales con relación a contenedores desmontables que podrían requerir de servicios adicionales para desmontar o montar esos contenedores.
 - Se esperaría que APG proporcione los siguientes servicios específicos ya sea directamente o a través de terceros:
 - Remolque y pilotaje para buques.
 - Ayudas de navegación como luces y boyas.

- (ii) De acuerdo.
- (iii) De acuerdo.
- (iv) De acuerdo.
- (v) De acuerdo.
- (vi) De acuerdo.



DP WORLD



4. Obligaciones operativas del Concesionario

De conformidad con lo acordado en la reunión el día lunes, la modalidad de propiedad de los terrenos en los que se desarrollará el Proyecto (que actualmente son de propiedad de una compañía subsidiaria de DP World Investments Inc.) será definida en las futuras reuniones que tendrán las partes.

En cuanto a los KPI's, estamos de acuerdo en que los mismos deberán obedecer a criterios técnicos y de mercado local e internacional. Sin perjuicio de ello, en el Anexo 5 de nuestro escrito de fecha 23 de marzo de 2015 (que adjuntamos nuevamente al presente documento como Anexo 1) señalamos ya los KPI's propuestos por nosotros:

Tipo de Carga	Promedio trimestral	Unidad de Medida
1. Granel Líquido	250	Toneladas/Hora
2. Granel Sólido	500	Toneladas/Hora
3. Fraccionada	200	Toneladas/Hora
4. Contenedores	25	Contenedores/Hora/Grua
5. Camiones (sola transacción)	45	Minuto (puerta a puerta)
6. Camiones (dos transacción)	60	Minuto (puerta a puerta)

5. Derechos del Concedente

De acuerdo.

6. Obligaciones del Concedente

- (i) De conformidad con lo acordado en la reunión del día lunes 14 de marzo de 2016, cualquier iniciativa privada que incluya un proyecto de dragar el canal interior entre Posorja y el Puerto de Guayaquil a una profundidad de más de 9,75 metros no deberá afectar los términos y condiciones de la concesión de DP World, su competitividad o equilibrio económico financiero.
- (ii) De conformidad con lo acordado en la reunión del día lunes 14 de marzo de 2016, se procederá a trabajar en la redacción de una cláusula contractual que asegura a DP World que ningún potencial desarrollo portuario dentro de la



DP WORLD

distancia que se acuerde, contada a partir de la ubicación del Puerto de Posorja, no afectará los términos y condiciones de su concesión, su competitividad y equilibrio económico.

- (iii) De acuerdo.
- (iv) De acuerdo.

7. Área de Concesión

El término "derechos de agua" se refiere a las concesiones para la ocupación de las zonas de playa y bahía contiguas a los terrenos en los que se construirá el Puerto de Posorja. Al respecto, vale señalar que la compañía ALIANZA INTERNACIONAL PORTUARIA ALINPORT S.A. (subsidiaria de DP World y propietaria de los terrenos donde se tiene previsto desarrollar el Proyecto) es actual concesionaria de 640.000 metros cuadrados de zona de playa y bahía, según consta en la Matrícula adjunta (**Anexo 2**).

- (iv) De acuerdo.

8. Inversiones

Se adjunta como **Anexo 3** nuevo detalle de las inversiones proyectadas para las Fases 1 y 2 del Proyecto, según lo requerido.

9. Servicios al Concedente

En cuanto a la normativa que regula los servicios portuarios en el Ecuador, estamos de acuerdo y no tenemos comentarios.

En cuanto al uso de los muelles, los valores que DP World estará facultado a cobrar por su uso, será determinado por las partes luego de la evaluación económico financiera.

10. Ámbito de los Servicios

De acuerdo.

11. Tipos de Carga



DP WORLD



En el Plan Económico financiero presentado como Anexo 16 del escrito de fecha 27 de marzo de 2016 (y que se adjunta nuevamente como Anexo 4) se indicó que el Puerto ofrecería servicios a todo tipo de naves, incluyendo carga seca a granel, carga líquida, mercancías, ro-ro y cruceros, entre otras.

12. Niveles de Servicio

Los niveles de servicios por tipo de carga se especificaron en el Anexo 5 al escrito de DP World presentado el 23 de marzo de 2015 (que adjunto nuevamente para mejor referencia como Anexo 1). A continuación reproduzco lo ya presentado:

Tipo de Carga	Promedio trimestral	Unidad de Medida
1. Granel Líquido	250	Toneladas/Hora
2. Granel Sólido	500	Toneladas/Hora
3. Fraccionada	200	Toneladas/Hora
4. Contenedores	25	Contenedores/Hora/Grua
5. Camiones (sola transacción)	45	Minuto (puerta a puerta)
6. Camiones (dos transacción)	60	Minuto (puerta a puerta)

13. Tarifas

De acuerdo.

14. Derecho de Concesión

De acuerdo.

15. Tratamiento Bilateral de Inversiones



DP WORLD

Consideramos que la firma de un Tratado Bilateral de Inversiones traería grandes beneficios a ambos países, por lo tanto creemos que debe evaluarse la posibilidad de firmarlo en el corto plazo o, al menos, de comprometerse a hacerlo.

En cuanto al arbitraje internacional, estaremos a lo que la normativa vigente disponga.

16. Cambio en la Ley

De acuerdo.

17. Equilibrio Económico (cambios)

De acuerdo.

18. Socio-Económico (Laboral, Ambiental, etc.)

Ok.

19. Terminación y Compensación

De acuerdo.

20. Inversión y otros Incentivos

De acuerdo.

21. Cláusulas Estándar o Corriente

De acuerdo.

22. Valor del los Estudios

La valoración detallada de los estudios la presentaremos en los próximos días.



23. Pago por disponibilidad

De acuerdo. Se considerará entonces este punto dentro del modelo económico de la concesión, que será discutido en las reuniones de trabajo que mantendremos en las próximas semanas.

24. Nuevo canal de acceso

Toda la información técnica respecto al diseño y condiciones del nuevo canal de acceso fue presentada mediante escrito de fecha 01 de junio de 2015. Se adjunta dicho documento nuevamente como Anexo 5.

25. Tratamiento de las Inversiones realizadas en el terreno y régimen jurídico aplicable al Proyecto

Tal como fue acordado desde el inicio de las negociaciones, DP World aportará al proyecto el terreno en el que se desarrollará el mismo, a su valor comercial. Esta aportación sería imputada a la totalidad de las inversiones ofrecidas por DP World para el Proyecto.

26. Carretera o vía de acceso al Puerto

La información técnica respecto al diseño y condiciones de la carretera fue presentada mediante escrito de fecha 01 de junio de 2015. Se adjunta dicho documento nuevamente como Anexo 5.

Sin perjuicio de ello, se aclara que el compromiso de DP World es financiar la carretera, bajo las estrictas directrices técnicas del MTOP, por lo que el MTOP el que debe proporcionar toda la información, diseños y documentación técnica de esta obra.

Atentamente,

Roberto Dunn Suarez

Apoderado Especial

Oficio No. APG-G-2015-0001-O-M

Guayaquil, 27 de Marzo del 2015

Doctor
Juan Manuel Marchán
Apoderado
DP WORLD INVESTMENT B.V.

De nuestras consideraciones:

Con fecha 9 de marzo de 2015, Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) recibió por parte de su representada, esto es, DP WORLD INVESTMENT B.V., la Propuesta de Iniciativa Privada para la construcción y operación del "Puerto de aguas profundas de Posorja".

Tal como lo dispone el Artículo 6 del Reglamento del Régimen de Colaboración Público - Privada, expedido mediante Decreto Ejecutivo No. 582 del 18 de febrero de 2015 y publicado en el Registro Oficial No. 453 del Viernes 6 de Marzo del 2015, Autoridad Portuaria de Guayaquil realizó la revisión de dicha propuesta; en razón de ello mediante oficio No. APG-G-2015-000167-O fechado en Guayaquil el 13 de marzo de 2015, solicitó a DP WORLD INVESTMENT B.V. aclarar y completar la información de su propuesta, con el objeto de que se ajuste y guarde relación con el aporte preliminar previsto en el Artículo 7 del mencionado Reglamento.

Basados en lo estipulado en el Artículo 8 del Reglamento del Régimen de Colaboración Público - Privada, mediante Oficio No. APG-G-2015-000172-O del 19 de Marzo del 2015, la Autoridad Portuaria de Guayaquil solicitó a la Srta. Ministra de Transporte en su calidad de Órgano Rector del Transporte, se pronuncie respecto del grado de contribución de la iniciativa privada presentada, al cumplimiento de los instrumentos de planificación del órgano o entidad públicos así como el grado de participación y rol del Estado en la prestación del servicio y el modelo de gestión a implementarse, petición que ha sido atendida mediante Oficio No. SPTMF-15-001-OF-M del 27 de Marzo del 2015 suscrito por el Ing. José Chamorro Borja, en su calidad de Subsecretario de Transporte Marítimo y Fluvial como Autoridad Portuaria Nacional.

Mediante comunicación fechada el día lunes 23 de Marzo del 2015 y comunicación de alcance fechada el día viernes 27 de Marzo del 2015, y dentro del plazo previsto para tal efecto, DP WORLD INVESTMENT B.V. presentó a la Autoridad Portuaria de Guayaquil, las aclaraciones e información complementaria solicitada mediante oficio No. APG-G-2015-000167-O del 13 de marzo de 2015, las mismas que han sido revisadas por la Jefa del Departamento de Asesoría Jurídica, la Directora de Control de Gestión de Concesionarias y del Ingeniero delegado de la Dirección de Gestión Técnica de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, determinándose que se ha dado cumplimiento a las aclaraciones y que se ha completado aquellas observaciones referidas por la Autoridad Portuaria de Guayaquil.



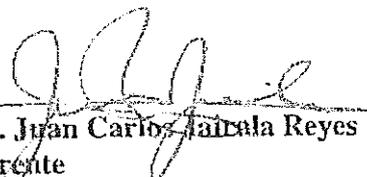
Oficio No. APG-G-2015-0001-C-M

En función de lo determinado en el Artículo 8 del Reglamento del Régimen de Colaboración Público-Privada, en mi calidad de representante legal de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, comunico a usted lo siguiente:

1. La Propuesta de Iniciativa Privada para la construcción y operación del "Puerto de aguas profundas de Posorja", presentada por DP WORLD INVESTMENT B.V. es de interés público.
2. Autoridad Portuaria de Guayaquil, se reserva el derecho y la facultad de requerir documentos adicionales a efectos de evaluar la factibilidad técnica, económica y jurídica del proyecto.
3. El servidor público a cargo del seguimiento del proyecto será el Abogado Juan Carlos Jairala Reyes, Gerente de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, en calidad de indelegable.

Esta decisión no implica la expedición de un acto administrativo ni la aprobación de ninguno de los componentes de la propuesta ni pronunciamiento sobre la viabilidad técnica, jurídica o económica del proyecto.

Con sentimiento de consideración y estima.


Ab. Juan Carlos Jairala Reyes
Gerente
Autoridad Portuaria de Guayaquil

Revisado por:  Señora Ingenera
Sandra Asanza Valencia
Directora de Gestión de Control de Concesionarias

 Señorita abogada
María Verónica Alcívar
Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica

 Señor Ing.
Guillermo Pacheco Quintana
Ingeniero Sección Construcciones

c.c.: Señorita Ingeniera
Paola Carvajal
Ministra de Transporte y Obras Públicas
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Señorita Ingeniera
Delia Guerra Landázuri
Asesora Despacho Ministerial
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS



Autoridad
Portuaria
Guayaquil



Señor Ingeniero
Alex Pérez Cajitama
Viceministro de Gestión del Transporte
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Señor Ingeniero
José Chamorro Borja
Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y fluvial
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Señor B.A.
Mauricio Larrea Yépez
Subsecretario de Delegaciones y Concesiones del Transporte
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Señor Ingeniero
José Recalde Rodríguez
Asesor Despacho Viceministro de Gestión del Transporte
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Señorita Ingeniera
Yesenia Calle Medina
Asesora de la Subsecretaría de Puertos
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Señora Ingeniera
Sandra Asanza Valencia
Directora de Gestión de Control de Concesionarias

Señorita abogada
María Verónica Alcívar
Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica

Señora Contadora
Maritza Cordero Molina
Jefe Dpto. Financiero

Señor Ing.
Ricardo Haro Carrillo
Director de Gestión Administrativa

Señor Ing.
Julio Vergara Coronel
Director de Gestión de Planificación Institucional

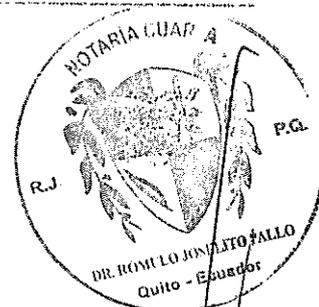
Señor Ing.
Guillermo Pacheco Quintana
Ingeniero Sección Construcciones

Señor Ingeniero
Mario Cortez Torres
Analista de Operaciones Portuarias

Señor Ing.
Cristóbal Benites Assemany
Analista de Control de Concesionarias

Señor abogado
Rolando Núñez Zamora
Abogado 2

DESPACHO MINISTERIAL



Oficio Nro. MTOP-DM-16-374-OF

Quito, D.M., 23 de mayo de 2016

Asunto: Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

Señor Economista
Rafael Correa Delgado
Presidente Constitucional de la República
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
En su Despacho

JLB
OSWALDO ROSARIO...
[Signature]

De mi consideración:

Desde inicios del año 2015 el Ministerio a mi cargo, en forma directa y a través de la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), ha mantenido conversaciones con la empresa portuaria Dubai Ports World (DPW), de propiedad estatal del Emirato de Dubai, en relación al interés ecuatoriano en desarrollar un puerto de aguas profundas en la costa oceánica de la provincia del Guayas, y la posibilidad de asociarse con la entidad extranjera para su construcción y operación (con transferencia al Estado ecuatoriano al final del contrato), de un terminal portuario con capacidad para recibir buques de carga, graneleros y otros, en la parroquia Posorja, cantón Guayaquil, provincia del Guayas, a orillas del océano Pacífico, sobre terrenos de propiedad del proponente.

A la propuesta del terminal portuario se agregaría la de un nuevo canal marítimo de acceso (hidrovía) hasta ese puerto, el cual también permitirá que otras embarcaciones accedan al canal interior que conduce a los puertos ya existentes en la zona urbana de la ciudad de Guayaquil, así como de una carretera entre Playas y Posorja.

La Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), con oficio No. APG-G-2016-000324-O, informa a este despacho que la propuesta de DPW fue formalizada finalmente con comunicación de fecha 29 de enero del presente año, y complementada con oficio del 21 de marzo en el cual se concretan especificaciones de la propuesta.

El equipo técnico, financiero y jurídico de la APG ha negociado con sus similares de DPW distintos aspectos de la oferta, con el fin principal de determinar su viabilidad económica en función de costos reales, sin perjuicio de los ingresos esperados, y de suprimir toda pretensión que no se ajuste a la normativa constitucional y legal ecuatoriana, como las que hubieran significado atentar contra la libre competencia, causar perjuicio o restringir la oferta portuaria ecuatoriana existente para el futuro.

La Constitución del Ecuador, en sus artículos 314, 315 y 316, regula los servicios públicos como es el caso de los puertos, y determina que su provisión y mantenimiento es un asunto de interés nacional, obligatorio por parte del Estado, y que responde a principios de generalidad, uniformidad, eficiencia, continuidad y calidad, entre otros.

DESPACHO MINISTERIAL

Oficio Nro. MTOP-DM-16-374-OF

Quito, D.M., 23 de mayo de 2016

Asimismo permite, por excepción, que aquéllos sean delegados por el Estado a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, en los casos que establezca la ley.

De su parte, el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) que cito a continuación, regula aquella excepcionalidad, que debe ser declarada por el Presidente de la República mediante decreto, cuando sea necesaria para satisfacer el interés público, o cuando no se tenga la capacidad técnica o económica para la gestión y provisión de servicios públicos como los de vialidad y portuarios, entre otros:

"Art. 100.- Excepcionalidad.- En forma excepcional debidamente decretada por el Presidente de la República cuando sea necesario y adecuado para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas, el Estado o sus instituciones podrán delegar a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos de electricidad, vialidad, infraestructuras portuarias o aeroportuarias, ferroviarias y otros.

Se garantizará lo dispuesto en la Constitución y se precautelará que los precios y tarifas por los servicios sean equitativos y que su control y regulación sean establecidos por la institucionalidad estatal.

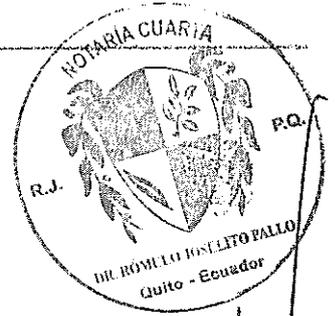
La modalidad de delegación podrá ser la de concesión, asociación, alianza estratégica, u otras formas contractuales de acuerdo a la ley, observando, para la selección del delegatario, los procedimientos de concurso público que determine el reglamento, salvo cuando se trate de empresas de propiedad estatal de los países que formen parte de la comunidad internacional, en cuyo caso la delegación podrá hacerse de forma directa".

A la luz de las disposiciones constitucionales y legales referidas, es responsabilidad del Estado ecuatoriano la de proveer y mantener el servicio público portuario en consonancia con las exigencias del mercado naviero mundial en las próximas décadas.

La propuesta de construcción y operación presentada por DPW es conveniente al interés nacional, pues además no representa erogación alguna por parte del Ecuador, tal cual lo demuestran los informes de viabilidad técnica, financiera y jurídica que ha elaborado la Autoridad Portuaria de Guayaquil, y que me permito remitir a usted en respaldo de lo afirmado precedentemente.

En cuanto a la procedencia de la delegación directa a una empresa estatal extranjera, del servicio público portuario que es obligación de APG proveer, se explica en el ya citado artículo 100, tercer inciso, del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, en donde se lee que para la selección del delegatario se observarán procedimientos de concurso público que determine el reglamento, salvo cuando se trate

DESPACHO MINISTERIAL



Oficio Nro. MTOP-DM-16-374-OF

Quito, D.M., 23 de mayo de 2016

de empresas de propiedad estatal de los países que formen parte de la comunidad internacional, en cuyo caso la delegación podrá hacerse en forma directa.

Solicito a usted, señor Presidente, sobre la base de las explicaciones y fundamentos que anteceden, se sirva expedir el decreto ejecutivo que declare la procedencia por motivos excepcionales de la delegación para la construcción y operación del puerto en Posorja, el canal de navegación de acceso, y la carretera entre Playas y Posorja, a la empresa dubai Dubai Ports World, y disponga, conforme al artículo 21 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas, la simplificación de procesos y procedimientos necesarios para la calificación de este proyecto al amparo de aquella ley.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Ing. Walter Solís Valarezo
MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Anexos:

- mtop-dm-2016-647-ext-10503104001464045895.pdf

Copia:

Señor Doctor
Alexis Javier Mera Giler
Secretario General Jurídico
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Señor Doctor
Vinicio Alvarado Espinel
Ministro Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad
MINISTERIO DE COORDINACIÓN DE LA PRODUCCIÓN, EMPLEO Y
COMPETITIVIDAD

Señor Ingeniero
Boris Sebastián Córdova González
Viceministro de Infraestructura del Transporte

Señor Ingeniero
Alex Daniel Pérez Cajilema
Viceministro de Gestión del Transporte

Señor Abogado
Jorge Luis Albornoz Rosado
Subsecretario de Delegaciones y Concesiones del Transporte

DESPACHO MINISTERIAL

Oficio Nro. MTOP-DM-16-374-OF

Quito, D.M., 23 de mayo de 2016

Señorita Magíster
Tania Denis Castro Ruiz
Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Señor Abogado
Enrique Ismael Delgado Otero
Coordinador General de Asesoría Jurídica

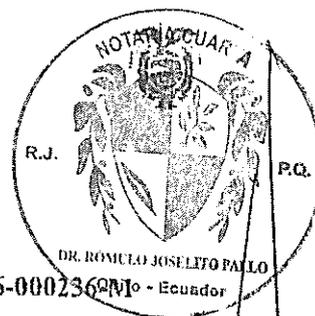
ic



Agencia
de Gestión
Guayaquil

2016 MAY 27 PM 2:31

G... ..



Memorando Nro. APG-UCG-2016-000236 No. - Ecuador

Guayaquil, 23 de mayo de 2016

PARA: Sr. Ing. Jorge Xavier Vera Armijos
Gerente

ASUNTO: Remitiendo Informe de Análisis viabilidad económica-financiera Propuesta del Desarrollo de Aguas Profundas en Posorja

De mi consideración:

Adjunto encontrará Señor Gerente, el informe que contienen el Análisis de Viabilidad económica- financiera sobre la propuesta para el Desarrollo del Puerto de Aguas Profundas en Posorja.

Con sentimientos de distinguido aprecio:

Atentamente,

Ing. Victor Vicente Villalba Molina
DIRECTOR DE GESTIÓN DE CONTROL DE CONCESIONARIAS

Anexos

Informe Viabilidad económica - financiera desarrollo de puerto de aguas profundas en posorja.pdf

Copia:

Sr. Abg. Luis Agustín Fajardo Cordero
Asesor de Gerencia

Srta. Abg. Lucía Lorena Leon Solís
Directora de Asesoría Jurídica





Autoridad
Portuaria
Guayaquil

INFORME DEL ANÁLISIS DE VIABILIDAD ECONÓMICA – FINANCIERA
DE LA PROPUESTA PARA EL DESARROLLO DEL PUERTO DE AGUAS
PROFUNDAS EN POSORJA.

Elaborado Por:
Dirección de Gestión de Control de
Concesionarias.
Mayo 2016



Contenido

ANTECEDENTES.....	2
BASE LEGAL.....	6
LEY DE MODERNIZACIÓN DEL ESTADO, PRIVATIZACIONES Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS POR PARTE DE LA INICIATIVA PRIVADA	6
CODIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN COMERCIO E INVERSIONES.....	6
DECRETO EJECUTIVO NO. 287	8
LEY DE CREACIÓN DE AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL.....	8
ANÁLISIS DEL MODELO ECONÓMICO FINANCIERO DE LA PROPUESTA.....	9
DATOS DE CARGA.....	9
DATOS DE BUQUES	11
RENDIMIENTOS.....	12
DATOS DE INGRESOS.....	13
Servicio a las naves.....	13
Servicios a la carga	14
Otros Servicios-Peaje.....	15
CANON	16
INVERSIONES	17
INVERSIONES ADICIONALES	20
EQUIPAMIENTO	20
ANÁLISIS DE ESCENARIOS DE DPW Y PROPUESTA DE APG.....	22
CONCLUSIONES.....	33

ANTECEDENTES

Con oficio No. APG-G-2015-001-O-M de fecha 27 de marzo de 2015, en función de lo determinado en el artículo 8 del Reglamento del Régimen de Colaboración Público –Privada, Autoridad Portuaria de Guayaquil, declara que la propuesta de iniciativa Privada para la construcción y operación del “Puerto de aguas profundas de Posorja”, presentada por DP World Investments B.V. (DPW) es de interés público.

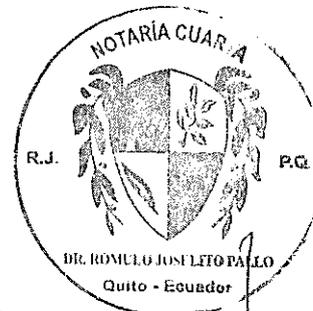
Con oficio Nro. SPTM-15-001-OF-M de marzo 27 de 2015, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial concluye que la propuesta de iniciativa privada de la compañía DPW. para la Construcción y Operación del Puerto de Aguas Profundas tiene un grado de contribución Alto en función de los instrumentos de planificación del ente rector. La evaluación que fue efectuada en función de los objetivos del Plan Estratégico de Movilidad a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Con el objeto de verificar si al proyecto de construcción y operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja puede aplicarse al “régimen especial” (delegación directa vía concesión) previsto en el tercer inciso del Art 100 del Código Orgánico de la Producción, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas consultó tal particular a la Secretaria General Jurídica de la Presidencia de la República; con oficio No. T.6736-SGJ-16-61 del 26 de enero de 2016 el señor Subsecretario General Jurídico, doctor Vicente Peralta León, quien consideró que según documentos adjuntos a la consulta, “se habrían cumplido los presupuestos para proceder a la contratación directa a la que se refiere el tercer inciso del Artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

Mediante oficio de fecha 29 de enero del 2016 DPW, solicita a la Autoridad Portuaria de Guayaquil se sirva instruir la continuación del proceso con la elaboración de los informes previos necesarios para proceder a la firma del contrato de delegación directa vía concesión.

Con oficio Nro. APG-G-2016-000130-O de fecha 03 de marzo de 2016, se le indica a la proponente lo siguiente referente a la parte económica financiera:

- ✓ El plazo de la Concesión será definido en la evaluación económica financiera de la propuesta final.
- ✓ Se debe definir explícitamente los servicios que serán cobrados por el concesionario.



- ✓ Se deberán revisar y establecer los KPI's de acuerdo a criterios técnicos y de mercado local e internacional.
- ✓ Se deberá presentar un Cronograma Valorado Detallado de Inversiones para cada una de las fases del proyecto. Dicho cronograma deberá ser justificado y acordado con el concedente.
- ✓ Se debe especificar los diferentes tipos de carga a manejar.
- ✓ Las tarifas y las tasas máximas se deberán obtener del análisis económico financiero de la propuesta final que deberá entregar DPW.
- ✓ Los valores fijados por el Derecho de Concesión se deberán obtener de la evaluación económica financiera de la propuesta final que deberá presentar DPW, ya que guarda una relación directa con las tarifas que se fijen y con el plazo de concesión. DPW deberá desglosar y justificar detalladamente todos los rubros que se han considerado para la valoración de los estudios.
- ✓ La tarifa de uso del canal se determinará de la evaluación económica financiera de la propuesta final que deberá presentar DPW.
- ✓ La valoración de la tierra adquirida por DPW, se realizará según la normativa vigente.
- ✓ DPW deberá entregar información técnica y económica en detalle acerca de la carretera, y deberá ser aprobada, directamente desarrollada y coordinada con el MTOP.
- ✓ DPW deberá presentar la información totalmente desagregada del proyecto por fases y debidamente justificada.

Mediante oficio de fecha marzo 21 de 2016, DPW, manifiesta lo siguiente:

- ✓ Según lo acordado en la reunión mantenida el día lunes 14 de marzo en la ciudad de Guayaquil, el plazo de la Concesión se definirá una vez terminada la evaluación económica financiera del Proyecto.
- ✓ Enumeran de forma general las categorías de los servicios que se proporcionarán.
- ✓ La modalidad de propiedad de los terrenos en que se desarrollará el proyecto (que actualmente son de propiedad de una compañía subsidiaria de DP World Investments Inc.) será definida en futuras reuniones que tendrán las partes.
- ✓ En cuanto a los KPI's, estuvieron de acuerdo en que los mismos deberán obedecer a criterios técnicos y de mercado local e internacional.
- ✓ Adjuntan el detalle de las inversiones proyectadas para la Fase 1 y 2 del Proyecto.
- ✓ Indican que el Puerto ofrecería servicios a todo tipo de naves, incluyendo carga seca a granel, carga líquida, mercancías, ro+ro y cruceros, entre otras, sustentado en el referente al Plan Económico Financiero presentado el 27 de marzo de 2015.
- ✓ Nuevamente presentan la información técnica y financiera respecto al diseño del nuevo canal y la carretera enviada el 1 de junio de 2015, mencionando que DPW financiará la carretera, bajo las estrictas directrices técnicas del MTOP, por lo que el MTOP es quien debe proporcionar toda la información, diseños y documentación técnica de esta obra.

- ✓ Como lo acordado al inicio de las negociaciones, DPW aportará al proyecto el terreno en el que se desarrollará el mismo, a su valor comercial. Esta aportación sería imputada a la totalidad de las inversiones ofrecidas por DPW para el proyecto.

Mediante comunicación electrónica de fecha 24 de marzo de 2016, el gerente general de APG, solicitó a DPW presentar Información económica financiera y técnica requerida por APG para continuar con el proceso de revisión de la viabilidad del proyecto.

Con oficio Nro. APG-G-2016-00178-O, APG-G-2016-00179-O, se convoca el 29 y 30 de marzo a la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y a su equipo técnico, financiero-económico legal para que participen de las mesas de trabajo con delegados de la compañía DPW, a efectos de tratar temas relativos al Proyecto de Aguas Profundas en Posorja.

Con oficio APG-G-2016-00179-O, se convoca al Director Nacional de Espacios Acuáticos, al Director del Instituto Oceanográfico de la Armada; a la Directora Provincial del Ambiente del Guayas, Coordinador Zonal 5 del Ministerio de Industrias y Productividad y a la Directora de Estudios del Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; el 30 de marzo de 2016 para que participen de las mesas de trabajo en las que participaron delegados de la compañía DPW, a efectos de tratar temas relativos al Proyecto de Aguas Profundas en Posorja.

Con memorando APG-G-2016-000028-M, de fecha marzo 24 de 2016, se convoca al Director de Gestión de Control de Concesionarias, Directora de Asesoría Jurídica, Director de Gestión Técnica, Directora de Gestión Financiera; Jefe Departamento de Operaciones; Ingeniero Sección de Construcciones; Director de Gestión de Planificación Institucional para que participen los días 29 y 30 de las mesas de trabajo en las que participaron delegados de la compañía DPW, a efectos de tratar temas relativos al Proyecto de Aguas Profundas en Posorja.

Con memorando Nro. MTOP-SPTMF-2016-1246-ME, de fecha marzo 17 de 2016, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, se señala en el numeral 4 que el MTOP, en el año 2013 elaboró estudios definitivos de la vía Playas-El Morro de 19.17 km de longitud. Este diseño propuesto fue desarrollado con la finalidad de facilitar la movilización del tráfico terrestre de contenedores y carga hacia y desde el puerto de aguas profundas, así como el apoyo de las actividades logísticas del proyecto ZEDE en Posorja, diseño que deberá ser puesto en consideración de los promotores del puerto de aguas profundas, para conocer si cumple con sus requerimientos técnicos. También es criterio de esta Subsecretaría, que para lograr culminar con las negociaciones que la Autoridad Portuaria de Guayaquil y el MTOP están realizando para la ejecución del Puerto de Aguas Profundas con la compañía concesionaria DPW, se debe armonizar los objetivos de los proyectos de la ZEDE y de la concesión del puerto de aguas profundas, tomando en consideración que el desarrollo de la vía debe cumplir con un diseño técnico acorde con las actividades del puerto quienes son los que realizarán la inversión y buscan recuperar la misma, que el puerto es



una inversión inmediata y su logro principal es la transferencia y movimientos de carga contenedorizada y especiales, todo lo cual beneficiará las actividades de la ZEDE.

Con oficio de fecha abril 5 de 2016, DPW señala que mediante comunicación remitida el 24 de marzo del 2016 por el Gerente General de APG, referente a presentar la información económica financiera y técnica con el fin de validar la misma; para tratamiento y discusión de los puntos y requerimientos antes referidos, APG convocó los días 28-29 y 30 de marzo a talleres de discusión entre funcionarios de las entidades gubernamentales relacionadas en el Proyecto de Aguas Profundas de Posorja y funcionarios de DPW.

El 29 de abril del presente año en la sala de sesiones de la Dirección de Gestión de Control de Concesionarias servidores y funcionarios públicos de APG, revisaron con Michael Bentley, Director Business Planning & Development de DPW, un modelo financiero de la propuesta, se realizaron preguntas y observaciones como la falta de incluir las regalías para el SENA, por lo que solicitamos se nos proporcione el archivo en Excel formulado del proyecto, indicándonos que considerarían enviar durante la siguiente semana el archivo para nuestra revisión y el envío de las correspondientes observaciones.

Con fecha abril 5 de 2016, mediante correo electrónico DPW envía al gerente general el archivo en Excel del modelo financiero propuesto.

Mediante correo electrónico de fecha 15 de abril de 2016, el Gerente General de APG solicita a DPW requerimientos y aclaraciones adicionales para continuar con la evaluación financiera del Proyecto del Puerto de Posorja. El 25 de abril de 2016, APG recibe información por parte de DPW referente a las observaciones realizadas en la fecha referida al inicio de este párrafo.

El 27 de abril de 2016, DPW mediante correo electrónico envía modelo financiero, al cual también requirió de aclaraciones, que posteriormente DPW remitió a APG.

BASE LEGAL

LEY DE MODERNIZACIÓN DEL ESTADO, PRIVATIZACIONES Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS POR PARTE DE LA INICIATIVA PRIVADA

Art. 4.- FINALIDAD. - El proceso de modernización del Estado tiene por objeto incrementar los niveles de eficiencia, agilidad y productividad en la administración de las funciones que tiene a su cargo el Estado; así como promover, facilitar y fortalecer la participación del sector privado y de los sectores comunitarios o de autogestión en las áreas de explotación económica.

Art. 6.- El Estado podrá delegar a empresas mixtas o privadas la prestación de servicios públicos y la exploración y explotación de recursos naturales no renovables de su propiedad. Esta delegación se hará por cualesquiera de los medios establecidos en la Constitución garantizando que, si se tratare de servicios públicos, éstos respondan a principios de eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con especial énfasis en la determinación equitativa de precios y tarifas; y si se tratare de la exploración y explotación de recursos, se realice en función de los intereses nacionales.

Art. 43.- MODALIDADES. - Los procesos a que se refiere el artículo que antecede, se llevarán a cabo por medio de una o más de las siguientes modalidades:

(...)

- c) Concesión de uso, de servicio público o de obra pública, licencia, permiso u otras figuras jurídicas reconocidas por el derecho administrativo;
- e) Cualquier otra modalidad que mediante Decreto determine el Ejecutivo y que este amparada por la Ley ecuatoriana.

CODIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN COMERCIO E INVERSIONES

Art. 100.- EXCEPCIONALIDAD. - En forma excepcional debidamente decretada por el Presidente de la República cuando sea necesario y adecuado para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas, el Estado o sus instituciones podrán delegar a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos de electricidad, vialidad, infraestructuras portuarias o aeroportuarias, ferroviarias y otros.

Se garantizará lo dispuesto en la Constitución y se precautelará que los precios y tarifas por los servicios sean equitativos y que su control y regulación sean establecidos por la institucionalidad estatal.



La modalidad de delegación podrá ser la de concesión, asociación, alianza estratégica, u otras formas contractuales de acuerdo a la ley, observando, para la selección del delegatario, los procedimientos de concurso público que determine el reglamento, salvo cuando se trate de empresas de propiedad estatal de los países que formen parte de la comunidad internacional, en cuyo caso la delegación podrá hacerse de forma directa.”

En la actualidad, Autoridad Portuaria de Guayaquil, según Informes de las áreas pertinentes de esta institución, no cuenta con la capacidad económica – técnica necesaria y adecuada para satisfacer el público interés de construir y operar un puerto de aguas profundas.

Tampoco cuenta con los recursos para diseñar y construir un nuevo canal de acceso (hidrobia) y una carretera de acceso al nuevo puerto.

Esto se justifica con la asignación de recursos que el Estado fijó a Autoridad Portuaria de Guayaquil para la ejecución de proyectos de inversión tal como se demuestra en el cuadro siguiente:

PRESUPUESTO PARA APG		
AÑO	PRESUPUESTO	PRESUPUESTO ASIGNADOS
	GENERAL	PARA INVERSION
2013	28'576,984.98	14'928,754.15
2014	27'868,376.09	15'986,793.02
2015	26'436,070.31	11'475,898.19
2016	14'674,887.11	6'961,800.61

A su vez, en cifras macro el presupuesto general del Estado se ha visto disminuido en los últimos años como se demuestra en el cuadro a continuación:

PRESUPUESTO GENERAL DEL ESTADO	
AÑO	MONTO EN USD
2015	36,317'637,119.04
2016	29,835'098,320.79

DECRETO EJECUTIVO NO. 287

Mediante Decreto Ejecutivo No. 287 del 3 de abril del 2014, publicado en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 231 del 23 de abril de 2014, por el que se suprimieron los Directorios de las Autoridades Portuarias de Guayaquil, Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas, e excepción de las funciones descritas en los literales a, c, y h del artículo 8 de la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, que serán asumidas por el Gerente de cada autoridad portuaria.

LEY DE CREACIÓN DE AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL

Art. 2.- La Autoridad Portuaria de Guayaquil tendrá, como fines específicos, el planeamiento, la financiación, la ejecución, las operaciones, los servicios y las facilidades, tanto en el actual Puerto de Guayaquil, como en el Puerto Nuevo y de todas las obras portuarias que se construyeren dentro de su jurisdicción. (...)



ANÁLISIS DEL MODELO ECONÓMICO FINANCIERO DE LA PROPUESTA

El presente informe tiene como objetivo analizar el modelo económico – financiero de la propuesta presentada por DPW para el desarrollo de un puerto de Aguas profundas en Posorja, el cual genera retribuciones económicas por medio de la Inversión Extranjera Directa; y que esta a su vez aporte al Estado Ecuatoriano, en la creación de infraestructuras y desarrollo de una producción que satisfaga la demanda interna y garantice una activa participación del Ecuador en el Comercio Exterior.

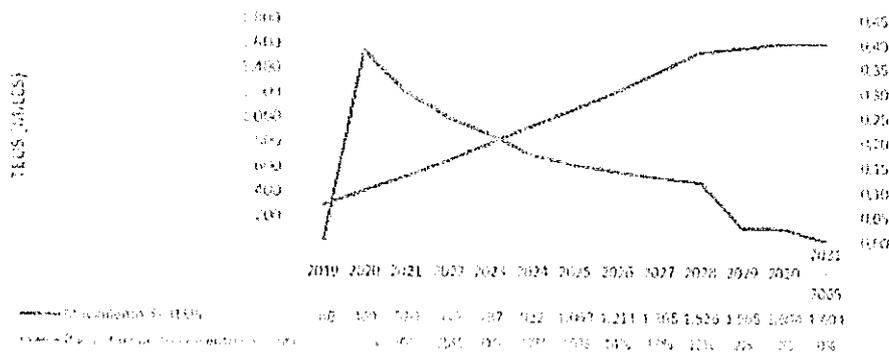
El proyecto estima la creación de aproximadamente 800 puestos de trabajos para la operación del puerto.

DATOS DE CARGA

En relación a las operaciones portuarias, DPW propone manejar carga tipo contenedorizada y no contenedorizada.

El volumen de carga contenedorizada está representada en TEUS, el gráfico a continuación muestra el crecimiento de esta variable. El movimiento de carga para el primer año de operaciones se estima que sea de 288,000 TEUS, la evolución del comportamiento de este tipo de carga presenta un crecimiento anual que va desde un 39% en el segundo año de operación del anteproyecto y desciende paulatinamente hasta llegar a un 3 % en el año 2030, posteriormente el volumen de carga se refleja de manera constante estimando transferir 1,604 ,000 TEUS que es la capacidad máxima de la terminal a la que llegará en el proyecto.

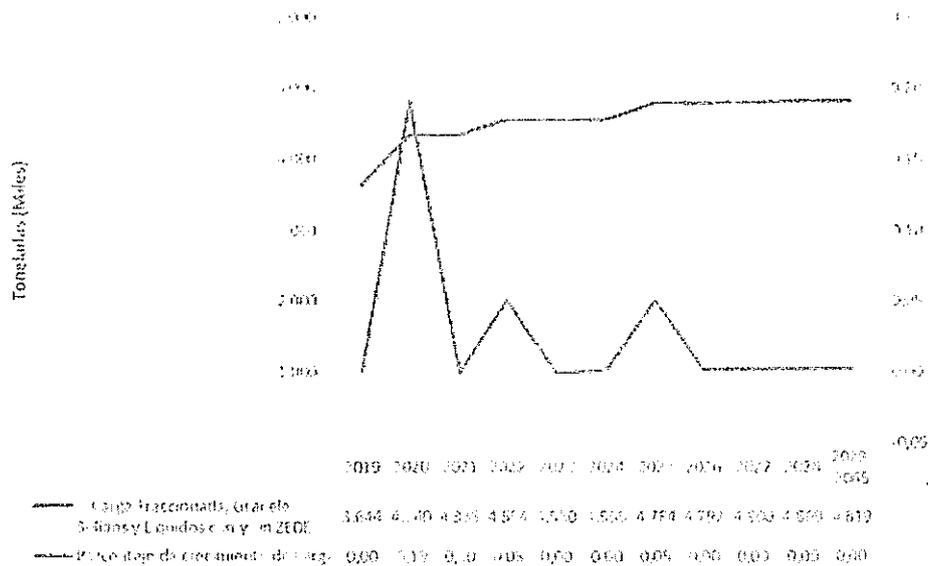
PROYECCIÓN DE MOVIMIENTO DE CARGA CONTENEDORIZADA



Elaborado por: Analista Unidad de Gestión y Control de Concesionarias
Fuente: DPW

Con respecto a la carga no contenedorizada, la misma que comprende manejar carga de tipo graneles, sólidos, líquidos y carga fraccionada las proyecciones muestran el crecimiento de un 19% a partir del año 2020, segundo año de operaciones, de ahí en adelante no se refleja un incremento representativo, más bien a partir del año 2039, el volumen de carga estimada se mantiene en 4, 829,000 toneladas hasta el final del proyecto.

MOVIMIENTO DE CARGA NO CONTENEDORIZADA



Elaborado por: Analista Unidad de Gestión y Control de Concesionarias
Fuente: DPW

Como se aprecia en el cuadro anterior inserto las pretensiones de carga consideran una participación de la ZEDE.

Una situación que también merece comentarse es que este tipo de terminales está relacionado con movimientos de carga de transbordo y reestibas de las cargas de los buques, las cuales en el modelo presentado no se evidencia cifra alguna.

Las proyecciones estimadas de este proyecto reflejan que se espera que la carga contenedorizada represente una porción grande en los volúmenes de transferencia de la terminal de Posorja a largo plazo, por este motivo puede ser que prevén que los volúmenes de carga fraccionada y graneles sólidos y líquidos no vislumbren un crecimiento representativo.



DATOS DE BUQUES

El proyecto DPW apuntará a las naves que tienen un calado en exceso de 9.75 m. sin embargo esto no le impedirá que atienda buques de menor calado. A continuación, se detallan las características de los buques que estiman arribar al Puerto Aguas Profundas de Posorja.

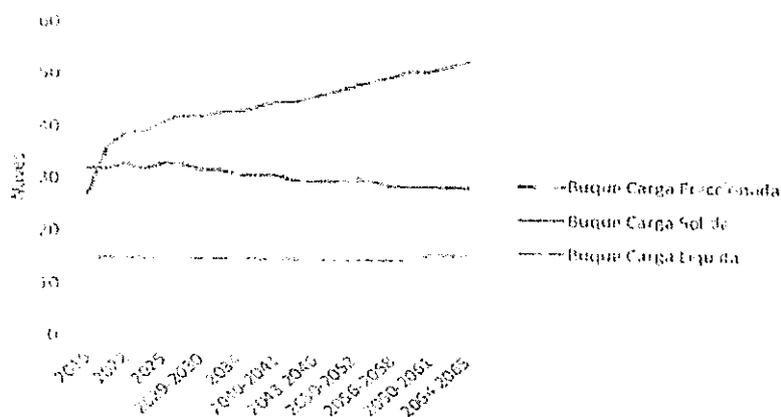
TIPOS DE NAVES A RECALAR

BUQUE TIPO	CARGA PROMEDIO	ESLORA	T.R.B.
Carga Fraccionada	30,000	175	20,000
Carga Sólida	75,000	225	35,000
Carga Líquida	50,000	200	30,000
Contenedores	2,000 a 3,000	365	100,000

Elaborado por: Analista Unidad de Gestión y Control de Concesionarias
Fuente: DPW

La proyección reflejada en el siguiente gráfico, se refiere al número de recaladas estimadas de buques tipo, con carga graneles sólidos y líquidos que plantean arribar a realizar operaciones en Posorja, mostrándose un crecimiento sostenido y constante; mientras que las naves con carga tipo fraccionada, pronostican una ligera reducción en el total de recaladas anuales.

RECALADAS DE NAVES TIPO GRANELEROS Y DE CARGA GENERAL



Elaborado por: Analista Unidad de Gestión y Control de Concesionarias
Fuente: Modelo Financiero de DPW, enviado a APG el 27 de abril de 2016

En cambio, cuanto al comportamiento de las proyecciones de recaladas de naves con carga tipo contenedores, se refleja una evolución positiva de arribo de buques. En términos relativos el incremento es de aproximadamente del 200% en apenas los 10 primeros años

de operación, pasando de 83 buques en el año 2019 a cerca de 300 buques para el año 2030.

RECALADAS DE NAVES TIPO GRANELEROS Y DE CARGA GENERAL



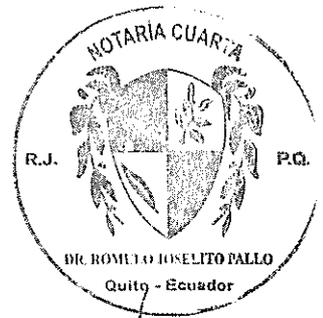
Elaborado por: Analista Unidad de Gestión y Control de Concesionarias
Fuente: DPW

RENDIMIENTOS

En la primera etapa con un muelle de 400 metros de atraque, existirá suficiente extensión de atraque para una nave de contenedores de hasta 365 metros de eslora o dos naves pequeñas de 175 de eslora que pueden ser de carga fraccionada o al granel.

En la segunda fase del proyecto se construirá otro muelle de 400 metros lo cual se incrementará la extensión de atraque a 800 metros y con esta amplitud se llegará a manejar hasta 1'600,000 TEUS.

Para lograr la capacidad proyectada del puerto en cada una de las fases, se estima que se requerirá utilizar un 84-93% del muelle con una productividad de grúa pórtico con alrededor de 25 movimientos por hora. Por lo que lograr manejar 750,000 TEUS por año con aproximadamente 428,000 levantamiento de contenedores a 1.75 TEU ratio unidades con 3 grúas pórticos como equipamiento, cada grúa del muelle tendría que manejar 143,000 movimientos por año. A 25 movimientos por hora, esto equivaldría a 3,566 de trabajo del total de 8,760 horas durante el año, es decir que se tendrá una utilización del 40% de utilización de la terminal.



DATOS DE INGRESOS

La estructura de los ingresos de esta propuesta está determinada por los siguientes servicios:

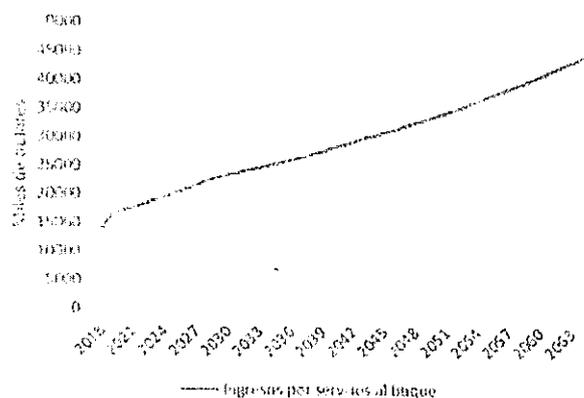
Servicio a las naves

- ✓ **Uso de canal de acceso:** Toda nave obligada a utilizar prácticos y que genere una entrada y salida del canal de acceso, devengará la Tasa de Uso de Canal, liquidada en dólares por el Tonelaje de Registro Bruto (TRB) de cada nave.
- ✓ **Uso de muelle:** Significará el precio unitario, expresado en Dólares de los Estados Unidos de América por metro o fracción de eslora total y por cada hora o fracción del tiempo de ocupación por parte del buque, que se podrá cobrar por el uso de la infraestructura y accesorios (muelle, defensas, mantenimiento de profundidades al pie de los mismos) para el atraque de los buques.

A continuación, el gráfico Inserto muestra los ingresos que se proyecta percibir durante el desarrollo de las actividades referente al servicio que el proponente ofrecerá a las naves, para el año 2019 este rubro prevé el ingreso de 16 millones de dólares, incrementándose en el año 2020 en un 19% y de ahí se registran decrecimientos porcentuales que llegan hasta 21 2%; e ingresos de 44 millones al final del proyecto.

Cabe señalar que en el modelo financiero revisado se registra el valor de **USD 14'037,806** en el año 2018, periodo en que no inicia la operación de la terminal.

SERVICIOS AL BUQUE



Elaborado por: Analista Unidad de Gestión y Control de Concesionarias
Fuente: DPW

Servicios a la carga

- ✓ **Carga y descarga de contenedor lleno:** Contempla la operación de transferencia de carga desde el patio de almacenamiento de contenedores llenos hasta su correcto posicionado en el buque portacontenedores o viceversa, es decir, la descarga desde su posición en buque hasta su correcto posicionado en el patio de almacenamiento. Este concepto incluye los servicios de estiba, desestiba, trinca, destrinca, traslados o porteos, carga o descarga a medios terrestres, tarja, control de precintos o sellos.
- ✓ **Conexión a energía de contenedores refrigerados:** Consiste en la puesta a disposición de instalaciones especializadas para proveer de energía eléctrica, conexión y monitoreo a contenedores refrigerados o de atmósfera controlada.
- ✓ **Almacenaje de contenedores:** Significará el precio unitario, expresado en Dólares de los Estados Unidos de América por día y por contenedor, que se puede cobrar a los Usuarios por almacenaje, en condiciones de seguridad, de contenedores llenos o vacíos.
- ✓ **Recepción y entrega de contenedores:** Significará el precio unitario, expresado en Dólares de los Estados Unidos de América por contenedor que el Concesionario puede cobrar a los Usuarios por la transferencia de Contenedores desde patio de almacenamiento a camión y viceversa. Comprende los servicios de estiba, desestiba, trinca, destrinca, carga o descarga con medios terrestres, control de precintos y control documental de la entrega.
- ✓ **Consolidación:** Significará el conjunto de las actividades de llenado, estiba y trincado, de cualquier tipo de carga en un contenedor, e incluirá la emisión de los documentos que dejan constancia de la operación, su administración y gestión, así como los recursos y actividades necesarios para la prestación de este servicio.
- ✓ **Des-consolidación:** Significará el conjunto de las actividades de destrincado, desestiba y vaciado, de cualquier tipo de carga que se encuentre en el interior de un contenedor, e incluirá la emisión de los documentos que dejan constancia de la operación, su administración y gestión, así como los recursos y actividades necesarios para la prestación de este servicio.
- ✓ **Operación para aforo o inspección de contenedor:** Significará el conjunto de las actividades de Porteo y de vaciado y llenado y desestiba y estiba de la carga general contenida en un contenedor, que por requerimiento del SENA, del embarcador o consignatario, policía antinarcoóticos, Ministerio de Agricultura u otro Usuario, se requieren para contabilizar, verificar, inspeccionar y/o reconocer la carga contenida o el contenedor, incluyendo carga fraccionada o banano de exportación, personal, elevadores, sustitución de sellos o precintos y la expedición de los documentos que dejan constancia de la operación, su administración y gestión, coordinación con el

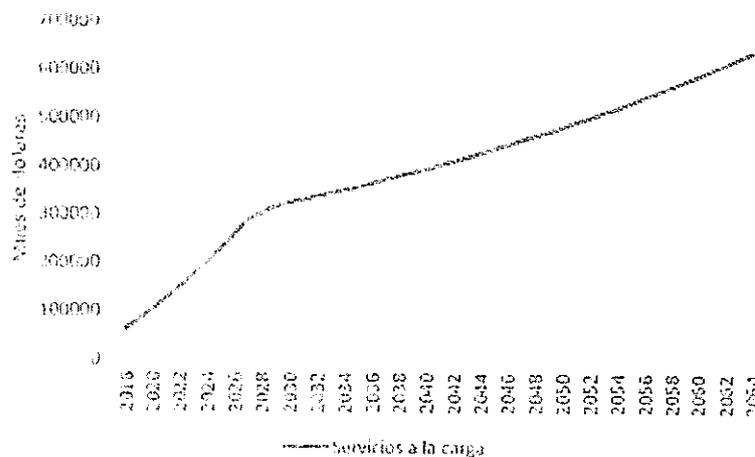


SENAE, y todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios.

- ✓ **Operación para aforo o inspección de carga general fraccionada:** Significará el conjunto de las actividades de Porteo y de descarga y carga, o desestiba y estiba, de carga general fraccionada, que por requerimiento del SENAE, del embarcador o consignatario, policía antinarcóticos, Ministerio de Agricultura u otro Usuario, se requieren para contabilizar, verificar, inspeccionar y/o reconocer la carga contenida o el embalaje, incluyendo personal, elevadores y la expedición de los documentos que dejan constancia de la operación, su administración y gestión, coordinación con SENAE, y todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios.

El gráfico siguiente presenta los ingresos que se percibirán por parte de la entidad administradora del proyecto de Aguas Profundas en Posorja, en este se engloban todos aquellos servicios que se piensan brindar a la carga. Para el año 2019 los ingresos de este rubro se prevén que sean de aproximadamente 62 millones de dólares, incrementándose un promedio año a año en un 15% durante el horizonte del proyecto, hasta llegar a los 638 millones por la atención de la demanda proyectada.

SERVICIOS A LA CARGA



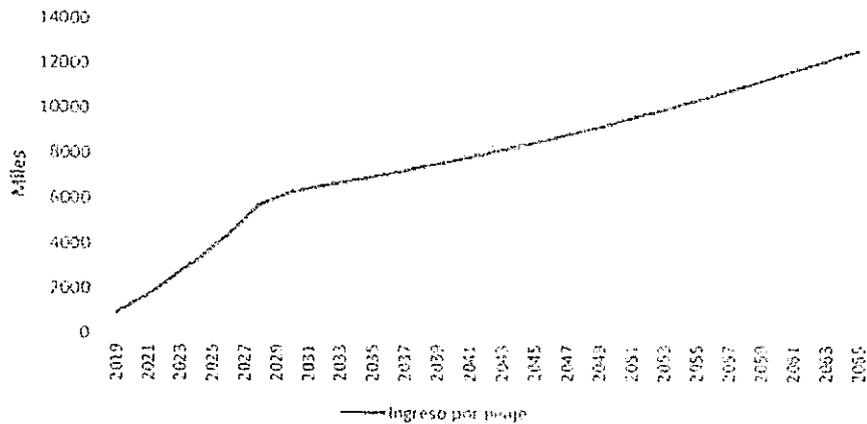
Elaborado por: Analista Unidad de Gestión y Control de Concesionarias
Fuente: DPW

Otros Servicios-Peaje

Será el pago que efectuará el usuario por el uso de la carretera de acceso a la terminal.

El gráfico a continuación inserto presenta los ingresos que se percibirán por concepto de peaje. Para el año 2019 los ingresos de este rubro se prevén que sean de USD 912,000 y llegarán hasta el último año del proyecto a 12 millones.

INGRESO POR PEAJE



Elaborado por: Analista Unidad de Gestión y Control de Concesionarias
Fuente: DPW

CANON

El modelo económico- financiero de DPW propone como pago a la APG un canon estructurado de la siguiente manera:

- ✓ 1% del ingreso bruto derivado de las operaciones portuarias por los primeros 15 años de concesión.
- ✓ 2% del ingreso bruto derivado de las operaciones portuarias por los siguientes 15 años de concesión.
- ✓ 3% del ingreso bruto derivado de las operaciones portuarias por los siguientes 15 años de concesión.
- ✓ 5% del ingreso bruto derivado de las operaciones portuarias iniciando el año 46 hasta el año 50 de la concesión.

Otras tasas recaudadas por ley aplicadas a todas las terminales portuarias públicas en la actualidad son:

Tasa para la Subsecretaría De Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial: Según el artículo 8 de la Ley de Puertos, que establece que: "Los servicios y actividades a cargo de los Organismos determinados en el Art. 2, literal a) y b) de esta Ley, se financiarán con las siguientes contribuciones:



- a. Con el 2% (dos por ciento) de los ingresos totales, de las Entidades Portuarias, provenientes del cobro de tasas a la mercadería y a la nave, de tasas específicas y especiales.

Regalías Aduaneras, se paga el 2.92% de sus ingresos por servicio de almacenamiento y servicios aduaneros, este rubro sí está contemplado en el modelo revisado, pero no lo consideran en el flujo neto efectivo.

INVERSIONES

El proyecto se implantará en un terreno ubicado en la parroquia rural de Posorja, provincia del Guayas con una extensión de 127.94 hectáreas y aun costo total de inversión de acuerdo al modelo de USD. 36'239,062 Con oficio de fecha 3 de marzo de 2016 APG indicó al proponente que la valoración de la tierra adquirida por DPW se realizará de acuerdo a la normativa vigente. El informe de avalúo, cuya inspección fue realizada el 7 de febrero de 2012, detalla lo siguiente: el valor comercial del terreno es de USD 9'595,500, trabajos realizados por relleno, nivelado y compactado por USD. 14'637,459, construcción de oficinas administrativas es de USD. 30,000, y una inversión pendiente por realizar de USD. 11'976,103.

Para alcanzar el objetivo previsto de la propuesta se planifican las inversiones de infraestructura, superestructura y equipos con la antelación suficiente para que se permita disponer de ellas con la finalidad de atender la capacidad de volumen de carga y buques a ser atendidas por la terminal durante actividad portuaria.

La propuesta de DPW contempla el financiamiento, construcción, diseño, mantenimiento y operación del Puerto de Aguas de Profundas en Posorja, proyectándose dirigirse a líneas navieras que busquen acceso a muelles de gran calado. La propuesta inicia con las 2 primeras fases, con una inversión inicial por un valor total de USD 739'650,711

La Fase I: Inicia desde el año 2016 hasta el año 2018, en esta etapa arrancan las obras de construcción del dragado, un muelle de 400 metros, la carretera de acceso, las zonas de almacenamiento, la adquisición de equipos operativos y tecnológicos, con una inversión de USD 486'348,149 para iniciar operaciones en el año 2019. El cuadro siguiente detalla las inversiones propuestas para la primera fase de inversión, notar que los valores no incluyen IVA.

INVERSIONES FASE I (MILES DE DÓLARES)

INVERSIÓN	FASE I
Costo de Proyecto	12,793
Movimiento de tierras & Preliminares	32,176
Preliminares	5,100
Cortes y excavación	11,051
Otros trabajos	16,025
Muelle	43,488
Piled Foundation	28,052
Cubierta de concreto	13,071
Carriles, bordados y defensas	2,365
Pavimentación	28,237
Area de contenedores	16,850
Plataforma Para reefers	7,277
Otros trabajos	4,110
Drenaje	2,727
Servicios	7,606
Agua (potable, uso bomberos)	1,606
Conductos eléctricos	4,306
Misceláneos	1,694
Electricidad	21,825
Subestaciones, reefer power	16,296
Luz, otros	5,529
Edificios y Estructuras	17,578
Edificio Administrativo	3,458
Taller	3,360
Aduana, Policía Antinarcótico	1,733
Bodega de Banano	1,194
Otro	7,833
Otros trabajos	2,365
Remoción de manglar	513
Construcción para estanques de dragado	841
Otros	511
Cerca / Valla perimetral	500
Dragado	106,291
Berth Pocket (Beriles)	6,291
Nuevo Canal	100,000
Carretera	40,000
Contingencia	28,114
Consultoría	3,660
Trabajos Adicionales de Diseño	1,260
Supervisión	2,400
Misceláneos	31,789
Welghbridges, llnemarking, signage, barreras, etc	4,123
Rayos X, mobiliario para la terminal, etc.	5,900
Otros Misceláneos	21,766
Costo del Proyecto y Construcción	378,648
Terreno	36,239
Terreno - Inversión realizada a Feb. 2015	24,000
Terreno - Inversión adicional	12,239
Equipamiento	63,461
Preparación IT	8,000
Monto Total de Inversión	486,348

Elaborado por: Analista Unidad de Gestión y Control de Concesionarias
Fuente: Modelo Financiero de DPW, enviado a APG el 27 de abril de 2016



La Fase II: Inicia desde el año 2022 hasta el 2024 del proyecto, las inversiones planificadas hacen referencia a la infraestructura y superestructura para la construcción de un nuevo muelle de 400 metros, sus zonas de almacenamiento y la adquisición de nuevos equipos operativos para atender la demanda proyectada de más de 1, 500,000 TEUS, de acuerdo a la propuesta presentada por DPW. El total de las Inversiones durante esta etapa ascienden a USD 252'574,562. En el cuadro de inversiones siguiente no considera el rubro de repotenciamiento de equipos por un total de USD 728,000 como parte de la inversión, encontrándose diferencias entre la documentación y el modelo económico financiero entregado el 27-04-2016.

INVERSIONES FASE II (MILES DE DÓLARES)

INVERSIÓN	FASE II
Costo de Proyecto	11,276
Movimiento de tierras & Preliminares	24,033
Preliminares	3,000
Cortes y excavación	10,378
Otros trabajos	10,655
Muelle	43,502
Piled Foundation	28,052
Cubierta de concreto	13,071
Carriles, bordados y defensas	2,379
Pavimentación	28,347
Area de contenedores	16,850
Plataforma Para reefers	7,277
Otros trabajos	4,220
Drenaje	2,727
Servicios	7,606
Agua (potable, uso bomberos)	1,606
Conductos eléctricos	4,306
Misceláneos	1,694
Electricidad	15,277
Subestaciones, reefer power	11,458
Luz, otros	3,819
Edificios y Estructuras	10,398
Edificio Administrativo	1,358
Taller	1,240
Aduana, Policía Antinarcótica	840
Bodega de Banano	398
Otro	6,562
Otros trabajos	2,579
Remoción de manglar	1,380
Construcción para estanques de dragado	540
Otros	659
Cerca / Valla perimetral	
Dragado	
Berth Pocket (Beriles)	
Nuevo Canal	
Carretera	
Contingencia	22,768
Consultoría	2,380

Trabajos Adicionales de Diseño	1,180	
Supervisión	1,200	
Misceláneos		4,620
Welghbridges, linemarking, signage, barreras, etc		
Rayos X, mobiliario para la terminal, etc.		
Otros Misceláneos	4,620	
Costo del Proyecto y Construcción		175,513
Terreno		
Terreno - Inversión realizada a Feb. 2015		
Terreno - Inversión adicional		
Equipamiento		75,385
Preparación IT		1,677
Monto Total de Inversión		252,575

Elaborado por: Analista Unidad de Gestión y Control de Concesionarias

Fuente: DPW

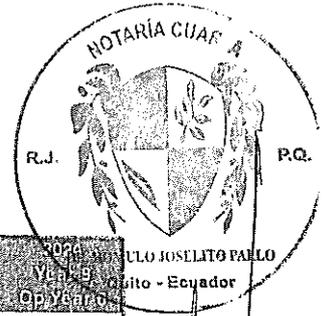
INVERSIONES ADICIONALES

Existen otras inversiones adicionales que DPW realiza en el transcurso de la concesión a partir del año 2039 hasta 2064 por reposición de equipos que suman aproximadamente USD. 535'151,000.

EQUIPAMIENTO

A pesar que las pretensiones del proyecto en cuanto a cargas evidencian el interés por manejar todo tipo de carga (contenedorizada, carga general suelta, gráneles sólidos y líquidos), la capacidad de la terminal está calculada en base a una operación solo de contenedores, por lo que el equipamiento de la terminal está determinado en atender tipo de carga contenedorizada.

La adquisición de equipos se divide en dos fases: La fase I de inversión estima manejar 750,000 TEUS anuales, mientras la fase II de inversión con la construcción de un segundo muelle, planea transferir 1'600,000 TEUS. El cuadro siguiente muestra el detalle del requerimiento de equipos que DPW planea adquirir para cumplir sus operaciones de acuerdo a la capacidad propuesta de la terminal.



Equipamiento	EQUIPAMIENTO		2017	2018	2019
	FASE I	FASE II	Millones de Dólares	Millones de Dólares	Millones de Dólares
With payment schedule					
Quay crane - single trolley	3	3	6,798	27,192	39,825
RTG (Eco)	10	10	3,914	15,656	22,929
Terminal Tractor	26	26	624	2,496	3,656
Reachstacker	2	2	200	800	1,172
Empty container handler	5	5	400	1,600	2,343
CFS forklift	1	1	19	75	110
Other utility vehicle	5	10	11	44	129
Chassis	24	24	216	864	1,265
Spare spreaders (QC)	2	2	117	468	683
Spare spreaders (yard equip)	4	4	9	35	52
Workshop & other equipment	1	2	165	660	1,933
Spare parts inventory	1	1	220	880	1,289
Total equipment expenditure	-	-	12,692	50,768	75,385
Value subject to remittance Tax (Before import tariffs)	-	-	-	-	-
VAT	0%	-	-	-	-

Elaborado por: Analista Unidad de Gestión y Control de Concesionarias
Fuente: Modelo Financiero de DPW, enviado a APG el 27 de abril de 2016

Entre el equipamiento necesario para el desarrollo de la actividad se destacan los siguientes equipos:

Grúa Pórtico de muelles para contenedores: Tipo especial de grúa que eleva la carga mediante un montacargas instalado sobre una viga, que a su vez es rígidamente sostenida mediante dos o más patas. Estas patas generalmente pueden desplazarse sobre unos rieles horizontales al nivel del suelo.

RTG para patio de contenedores: La Grúa RTG (Rubber Tyred Gantry) se trata de una grúa pórtico móvil sobre neumáticos de caucho que se desplaza a través de pistas de rodadura.

Reach Stakers para contenedores llenos: Este tipo de máquina es utilizado para distintas funciones en la operación normal de un terminal de contenedores, tales como el traslado de los mismos, y su puesta sobre remolques y tracto - camiones.

Empty Container Handler: Este equipamiento portuario está dedicado a la manipulación de contenedores vacíos.

Cabezas tractoras-chasis: También llamado Tractocamión, es un vehículo concebido y construido para labores de tiro, es decir para el arrastre de un semirremolque. Al conjunto del tractocamión y su semirremolque, se le conoce como vehículo articulado, aunque habitualmente se le denomina tráiler

Equipamientos auxiliares: maquinaria de apoyo al servicio, herramientas, etc.

El número de unidades necesarias para el equipamiento de esta terminal determinada por el escenario de la demanda propuesta por DPW, plantea la adquisición de 3 grúas pórticos por cada fase, siendo necesario que se incluya la adquisición de una Grúa Móvil por fase para el manejo de carga de contenedores y no contenedores conforme lo mencionan en su texto de fecha 29 de enero de 2016.

ANÁLISIS DE ESCENARIOS DE DPW Y PROPUESTA DE APG.

En base a la información obtenida esta Autoridad Portuaria de Guayaquil, analizo los modelos presentados por DPW, y a su vez se elaboraron escenarios posibles, a fin de analizar la viabilidad económica y financiera del Proyecto del Puerto de Aguas Profundas en Posorja, mostrados a continuación:

Escenario 1 – DPW

Rubros considerados para la elaboración del Flujo Neto de Efectivo presentado por DPW.

El presente análisis tiene como finalidad determinar la viabilidad económica – financiera, y a su vez, determinar la incidencia que podría generar la construcción de un puerto marítimo en la localidad de Posorja, tanto en el comercio del nacional como internacional, por lo cual se puede determinar las variables presentadas en el escenario No. 1 por la compañía extranjera.

Ingresos:

Cabe mencionar que DPW, estima realizar la inversión en un proyecto a construirse y operarse en un plazo de cincuenta años, mismo que se compone de tres años pre-operacionales y cuarenta y siete años de operación, la compañía extranjera estima empezar a percibir \$14'037,806 dólares por concepto de uso de canal, en el tercer año pre-operacional.

En el primer año de operación la compañía extranjera empezaría a obtener un total de ingresos de \$78'376,606 dólares, mismo que refleja un incremento del 458.32% en relación al ingreso percibido en el último año de pre-operacional o año anterior.

El rubro de ingreso total refleja un incremento promedio porcentual del 14.69%, comprendido desde el primero año de operación (dígase año 2019) hasta el año duodécimo de operación (dígase año 2030), a partir del año decimotercero de operación (dígase año 2031) hasta el último año del proyecto, el ingreso total refleja un Incremento constante del 2%.

El rubro total de ingresos está compuesto de la siguiente manera:



PARTICIPACIÓN DE INGRESOS

Otros Ingresos	80%
Berth Hire Revenue	1%
Total Stevedoring Revenue	34%
Total Consignee Revenue	28%
Total Storage Revenue	4%
Reefer Revenue	23%
Total PTI Revenue	3%
Total Customs Revenue	2%
Total LCL De-Stuff Revenue	1%
Total Banana Stuffing Fee	1%
Ancillary	2%
Ingreso por peaje	2%
Ingreso por uso de canal	6%
Non Container Cargo	12%
Total de Ingresos	100%

Elaboración: Analista de Unidad de Gestión y Control de Concesiones
Fuente: Modelo Financiero DPW

- En promedio el 80% del total ingresos, corresponden a la sumatoria de los ingresos provenientes de las cuentas (Muellaje, Estiba, Consignaciones, Almacenaje, Refrigerados, Inspecciones de contenedores de Pre- Embarque, Aduana, Consolidación, Consolidación de banana, Misceláneos).
- En promedio el 2 % del total de los ingresos, corresponden a Ingresos por Peaje.
- En promedio el 6 % del total de los ingresos, corresponden a Ingresos por Uso de Canal.
- En promedio el 12 % del total de los ingresos, corresponden a Ingresos por Carga no contenedorizada.

Egresos:

El rubro total de Egresos refleja un incremento promedio porcentual del 14.57%, en todos los años del proyecto, el total de egresos para de todo el proyecto es de \$10,242'650,140 dólares.

El rubro total de egresos está compuesto de la siguiente forma:

En promedio el 77% del total egresos, pertenece a la cuenta OPERATING EXPENSES que corresponde a la sumatoria de los ingresos de las siguientes cuentas:

- Operations and engineering labor
- Equipment running
- Other utilities
- General light and power
- Reefer power
- Civil works maintenance
- Equipment repairs and maintenance
- IT maintenance costs

- Maintenance dredging
- Contingency
- Non-Container Ops Cost

En promedio el 23% del total egresos, pertenece a la cuenta OVERHEAD EXPENSES que corresponde a la sumatoria de los ingresos de las siguientes cuentas:

- Mgmt & admin labor
- Office running costs
- Communications and travel
- Consulting fees
- Security
- Insurance
- Business Insurance
- Property Insurance
- Contingency

Concession and management fees:

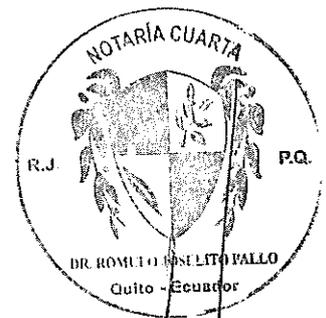
Por concepto del pago por Concesión, DPW considera del total de los ingresos el pago a las siguientes instituciones:

1. Autoridad Portuaria de Guayaquil
 - 1%, los 17 primeros años
 - 2%, siguientes 15 años
 - 3%, siguientes 15 años
 - 5%, 3 últimos años del proyecto.
2. Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial
 - 2% para todo el proyecto

Inversión:

En el modelo de DPW en su primer escenario, se observa un valor total de \$761'435,687 millones de dólares, del cual \$496'270,116 millones de dólares corresponde a la primera fase y \$265'165,751 millones de dólares corresponde a la segunda Fase.

El escenario No.1 muestra una Tasa Interna de Retorno de 11.81%, y demuestra no ser viable, dado que no recupera la inversión en el tiempo del proyecto a una tasa de descuento del 12%.



Escenario 2 – DPW

De los rubros presentados en el escenario No. 2, se puede determinar lo siguiente:

Ingresos:

DPW, estima empezar a percibir \$14'037,806 dólares por concepto de uso de canal, correspondiente al tercer año pre-operacional.

En el primer año de operación la compañía extranjera empezaría a obtener un total de ingresos de \$78'376,606 dólares, mismo que refleja un incremento del 458.32% en relación al ingreso percibido en el último año de pre-operacional o año anterior.

El rubro de ingreso total refleja un incremento promedio porcentual del 14.69%, comprendido desde el primero año de operación (dígase año 2019) hasta el año duodécimo de operación (dígase año 2030), a partir del año decimotercero de operación (dígase año 2031) hasta el último año del proyecto, el ingreso total refleja un incremento constante del 2%.

El rubro total de ingresos está compuesto de la siguiente manera:

PARTICIPACIÓN DE INGRESOS

PARTICIPACIÓN DE INGRESOS	
Otros Ingresos	80%
Berth Hire Revenue	1%
Total Stevedoring Revenue	34%
Total Consignee Revenue	28%
Total Storage Revenue	4%
Reefer Revenue	23%
Total PTI Revenue	3%
Total Customs Revenue	2%
Total LCL De-Stuff Revenue	1%
Total Banana Stuffing Fee	1%
Ancillary	2%
Ingreso por peaje	2%
Ingreso por uso de canal	6%
Non Container Cargo	12%
Total de Ingresos	100%

Elaboración: Analista de Unidad de Gestión y Control de Concesiones
Fuente: Modelo Financiero DPW

- En promedio el 80% del total ingresos, corresponden a la sumatoria de los ingresos provenientes de las cuentas (Muellaje, Estiba, Consignaciones, Almacenaje, Refrigerados, Inspecciones de contenedores de Pre- Embarque, Aduana, Consolidación, Consolidación de banana, Misceláneos).
- En promedio el 2% del total de los Ingresos, corresponden a Ingresos por Peaje.
- En promedio el 6% del total de los ingresos, corresponden a Ingresos por Uso de Canal.

- En promedio el 12 % del total de los ingresos, corresponden a Ingresos por Carga no contenedorizada.

Egresos:

El rubro total de Egresos refleja un incremento promedio porcentual del 14.07% en el plazo total del proyecto.

El total de egresos del proyecto es de \$9,883'574,961 dólares.

El rubro total de egresos está compuesto de la siguiente forma:

En promedio el 77% del total egresos, pertenece a la cuenta OPERATING EXPENSES que corresponde a la sumatoria de los ingresos de las siguientes cuentas:

- Operations and engineering labor
- Equipment running
- Other utilities
- General light and power
- Reefer power
- Civil works maintenance
- Equipment repairs and maintenance
- IT maintenance costs
- Maintenance dredging
- Contingency
- Non-Container Ops Cost

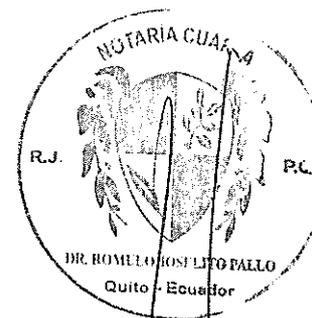
En promedio el 23% del total egresos, pertenece a la cuenta OVERHEAD EXPENSES que corresponde a la sumatoria de los ingresos de las siguientes cuentas:

- Mgmt & admin labor
- Office running costs
- Communications and travel
- Consulting fees
- Security
- Insurance
- Business Insurance
- Property Insurance
- Contingency
-

Concession and management fees:

Por concepto del pago por Concesión, DPW considera del total de los ingresos el pago a las siguientes instituciones:

1. Autoridad Portuaria de Guayaquil
 - 1%, los 15 primeros años
 - 2%, siguientes 15 años
 - 3%, siguientes 15 años
 - 5%, 5 últimos años del proyecto.
2. Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial
 - 2% para todo el proyecto



Inversión:

En el modelo de DPW en su segundo escenario, se observa un valor total de \$739'650,711 millones de dólares, del cual \$486'348,149 millones de dólares corresponde a la primera fase y \$253'302,562 millones de dólares corresponde a la segunda Fase.

El escenario No.2 tiene una Tasa Interna de Retorno del 14.20%, demuestra ser viable, dado que, en todo el plazo del proyecto, recupera la inversión y adicional obtiene un Valor Actual Neto de \$143'409,339 dólares, con una tasa de descuento del 12%.

Escenario 3 – DPW

El tercer escenario presenta un incremento del 10% sobre los ingresos totales.

Ingresos:

Con el incremento del 10% en los ingresos totales, DPW recibiría ingresos por concepto de uso de canal en el tercer año pre-operacional, un monto de \$15'441,587 dólares.

En el primer año de operación la compañía extranjera empezaría a obtener un total de ingresos de \$82'214,266 dólares, mismo que refleja un incremento del 458.32% en relación al Ingreso percibido en el último año de pre-operacional o año anterior.

El rubro de ingreso total refleja un incremento promedio porcentual del 14.69%, comprendido desde el primero año de operación (dígase año 2019) hasta el año duodécimo de operación (dígase año 2030), a partir del año decimotercero de operación (dígase año 2031) hasta el último año del proyecto, el ingreso total refleja un incremento constante del 2%.

El rubro total de ingresos está compuesto de la siguiente manera:

PARTICIPACIÓN DE INGRESOS

PARTICIPACIÓN DE INGRESOS		
Otros Ingresos		80%
Berth Hire Revenue	1%	
Total Stevedoring Revenue	34%	
Total Consignee Revenue	28%	
Total Storage Revenue	4%	
Reefer Revenue	23%	
Total PTI Revenue	3%	
Total Customs Revenue	2%	
Total LCL De-Stuff Revenue	1%	
Total Banana Stuffing Fee	1%	
Ancillary	2%	
Ingreso por peaje		2%
Ingreso por uso de canal		6%
Non Container Cargo		12%
Total de Ingresos		100%

Elaboración: Analista de Unidad de Gestión y Control de Concesiones

Fuente: Modelo Financiero DPW

- En promedio el 80% del total ingresos, corresponden a la sumatoria de los ingresos provenientes de las cuentas (Muellaje, Estiba, Consignaciones, Almacenaje, Refrigerados, Inspecciones de contenedores de Pre- Embarque, Aduana, Consolidación, Consolidación de banana, Misceláneos).
- En promedio el 2 % del total de los ingresos, corresponden a Ingresos por Peaje.
- En promedio el 6 % del total de los ingresos, corresponden a Ingresos por Uso de Canal.
- En promedio el 12 % del total de los Ingresos, corresponden a Ingresos por Carga no contenedorizada.

Egresos:

El rubro total de Egresos refleja un incremento promedio porcentual del 11.95% en el plazo total del proyecto.

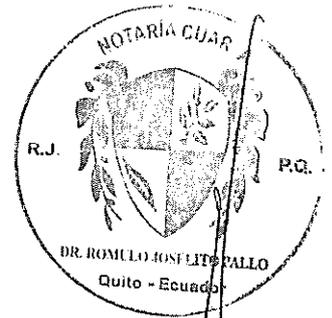
El total de egresos del proyecto es de \$10.015'108,069 de dólares.

El rubro total de egresos está compuesto de la siguiente forma:

En promedio el 77% del total egresos, pertenece a la cuenta OPERATING EXPENSES que corresponde a la sumatoria de los ingresos de las siguientes cuentas:

- Operations and engineering labor
- Equipment running
- Other utilities
- General light and power
- Reefer power
- Civil works maintenance
- Equipment repairs and maintenance

- IT maintenance costs
- Maintenance dredging
- Contingency
- Non-Container Ops Cost



En promedio el 23% del total egresos, pertenece a la cuenta OVERHEAD EXPENSES que corresponde a la sumatoria de los ingresos de las siguientes cuentas:

- Mgmt & admin labor
- Office running costs
- Communications and travel
- Consulting fees
- Security
- Insurance
- Business Insurance
- Property Insurance
- Contingency

Concession and management fees: -

Por concepto del pago por Concesión, DPW considera del total de los ingresos el pago a las siguientes instituciones:

3. Autoridad Portuaria de Guayaquil
 - 2%, los 30 primeros años
 - 3%, siguientes 15 años
 - 5%, 5 últimos años del proyecto.
4. Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial
 - 2% para todo el proyecto

Inversión:

En el modelo de DPW en su primer escenario, se observa un valor total de \$739'650,711 millones de dólares, del cual \$486'348,149 millones de dólares corresponde a la primera fase y \$253'302,562 millones de dólares corresponde a la segunda Fase.

El escenario No.3 tiene una Tasa Interna de Retorno del 15.93%, demuestra ser viable, dado que, en el tiempo del proyecto, recupera la inversión; y adicional obtiene un Valor Actual Neto de \$273'235,705 dólares, con una tasa de descuento del 12%.

PROPUESTA APG

Con la finalidad de presentar una propuesta por parte de APG a este proyecto, se procedió a realizar dos escenarios obteniendo los siguientes análisis:

Escenario 1 – APG

Ingresos:

En el primer escenario, DPW obtendría un total de ingresos para el primer año de operación de \$54'431,169 dólares, valor que se incrementaría en un promedio porcentual del 3% para todo el proyecto.

El rubro de ingreso total está compuesto por las cuentas (Uso de Canal, Uso de Muelle, Facilidades de Remolque, Transferencia de carga, Movimientos de carga, Almacenaje).

Egresos:

El rubro total de Egresos refleja un incremento promedio porcentual del 6% en el plazo total del proyecto.

El total de egresos del proyecto es de \$11.496'942,021 dólares.

Contraprestaciones:

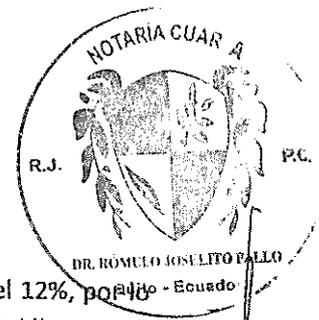
Por concepto del pago por Concesión, DPW considera del total de los ingresos el pago a las siguientes instituciones:

1. Autoridad Portuaria de Guayaquil
 - 1%, los 15 primeros años
 - 2%, siguientes 15 años
 - 3%, siguientes 15 años
 - 5%, 5 últimos años del proyecto.
2. Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial - SPTMF
 - 2% para todo el proyecto.
3. Secretaría Nacional de Aduanas del Ecuador – SENAÉ.
 - 2,92% para todo el proyecto.

Inversión:

En el modelo propuesto por APG, DPW en el primer escenario, realizará la inversión de \$739'650,711 millones de dólares, del cual \$486'348,149 millones de dólares corresponde a la primera fase y \$253'302,562 millones de dólares corresponde a la segunda Fase.

El escenario No.1 de APG, plantea un Flujo Neto de Efectivo sin apalancamiento, y aplicando los beneficios de las Alianzas Públicos – Privadas, el resultando del proyecto es viable, por cuanto su



Tasa Interna de Retorno es del 14.05%, en relación a la tasa de descuento que es del 12%, por lo tanto, recupera la inversión y adicional obtiene un Valor Actual Neto de \$123'548,443 dólares.

Escenario 2 – APG

Ingresos:

El segundo escenario plantea un incremento del 10% en el rubro de Ingresos por transferencias de contenedores, reflejando para el primer año un ingreso total de \$56'830,546 dólares, valor que se incrementa en un promedio porcentual del 3% para todo el proyecto.

El rubro de ingreso total está compuesto por las cuentas (Uso de Canal, Uso de Muelle, Facilidades de Remolque, Transferencia de carga, Movimientos de carga, Almacenaje).

Egresos:

El rubro total de Egresos refleja un incremento promedio porcentual del 6% en el plazo total del proyecto.

El total de egresos del proyecto es de \$11,971'048,102 de dólares.

Contraprestaciones:

Por concepto del pago por Concesión, DPW considera del total de los ingresos el pago a las siguientes instituciones:

4. Autoridad Portuaria de Guayaquil
 - 2%, los primeros 30 años
 - 3%, siguientes 15 años
 - 5%, 5 últimos años del proyecto.
5. Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial - SPTMF
 - 2% para todo el proyecto.
6. Secretaría Nacional de Aduanas del Ecuador – SENAEC
 - 2,92% para todo el proyecto.

Inversión:

El modelo propuesto por APG, DPW en el segundo escenario, realizará una inversión de \$739'650,711 millones de dólares, del cual \$486'348,149 millones de dólares corresponde a la primera fase y \$253'302,562 millones de dólares corresponde a la segunda Fase.

El escenario No.2 de APG, plantea un Flujo Neto de Efectivo sin apalancamiento, y aplicando los beneficios de las Alianzas Públicos – Privadas, el resultando del proyecto es viable, por cuanto su

Tasa Interna de Retorno es del 14.8%, en relación a la tasa de descuento que es del 12%, por tanto, recupera la inversión y adicional obtiene un Valor Actual Neto de \$171'712,558 dólares.

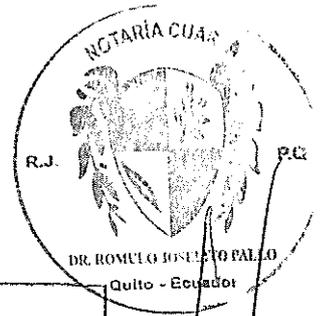
ANÁLISIS DE ESCENARIOS PROPUESTOS POR DPW

ESCENARIOS	TIR	VAN (EN MILES DE DÓLARES)	PROMEDIO PONDERADO DE CONTRAPRESTACIONES*
MODELO DPW – ESCENARIO No. 1 PAGO DE FEE A A.P.G 17 AÑOS DE CONCESION 1% 15 AÑOS PRÓXIMO 2% 15 AÑOS PRÓXIMO 3% 3 AÑOS PRÓXIMOS 5% PAGO DE FEE A SPTMF 2% NO CONSIDERA EN EL F.N.E PAGO A LA SENAE	11.81%	-12,055	
MODELO DPW – ESCENARIO No. 2 PAGO DE FEE A A.P.G 15 AÑOS DE CONCESION 1% 15 AÑOS PRÓXIMO 2% 15 AÑOS PRÓXIMO 3% 5 AÑOS PRÓXIMOS 5% PAGO DE FEE A SPTMF 2% NO CONSIDERA EN EL F.N.E PAGO A LA SENAE	14.20%	143,409	2.77%
MODELO DPW – ESCENARIO No. 3 INCREMENTO DEL 10% AL TOTAL DE LOS INGRESOS 30 PRIMEROS AÑOS DE CONCESION 2% 15 AÑOS PRÓXIMO 3% 5 AÑOS PRÓXIMOS 5% PAGO DE FEE A SPTMF 2% NO CONSIDERA EN EL F.N.E PAGO A LA SENAE	15.93%	273,236	2.90%

FUENTE: DPW
ELABORACIÓN: DPW – APG

Promedio ponderado en función de ingresos proyectados en todo el plazo de concesión.

El cuadro precedente, detalla un resumen de los Valores Actuales Netos, Tasa Interna de Retorno y Tasa Promedio Ponderada de la tasa que DPW pagaría a APG por concepto de fee durante todo el proyecto, los escenarios No. 2 y 3, muestran viabilidad económica y financiera dado que considera los beneficios de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público – Privada, a excepción del Escenario No. 1, que no considera los beneficios de la Ley antes mencionada.



PROPUESTA APG DEL PROYECTO PRESENTADO POR DPW

ESCENARIOS	TIR	VAN (EN MILES DE DÓLARES)
MODELO APG – ESCENARIO No. 1 SIN APALANCAMIENTO INVERSIONES SIN ARANCELES DPW EXONERACIÓN I.R. 10 AÑOS EXONERACIÓN 100% I.S.D.	14.05%	123,548
MODELO APG – ESCENARIO No. 2 SIN APALANCAMIENTO INVERSIONES SIN ARANCELES DPW EXONERACIÓN I.R. 10 AÑOS EXONERACIÓN 100% I.S.D. MODELO INCREMENTA 10% MOVIMIENTO CONTENEDORES	14.8%	171,713

FUENTE: DATOS DPW
ELABORADO POR: AUTOR

El cuadro precedente, muestra un resumen del análisis del proyecto propuesto por DPW, en el cual se detalla un resumen de los Valores Actuales Netos, Tasa Interna de Retorno, y se puede concluir que los escenarios que consideran los beneficios de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público – Privada, muestran viabilidad económica y financiera.

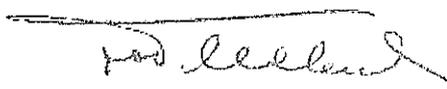
CONCLUSIONES

Debe entenderse que DPW, ha presentado una propuesta para acometer con la "Construcción y Operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja" como empresa de propiedad Estatal de un país que forma parte de una comunidad internacional, por lo que al amparo de lo que determina el Art. 100 del COPCI, y específicamente en su párrafo tercero, busca una adjudicación directa y así debe analizarse el tema financiero sobre todo en lo que tenga que ver con la aplicabilidad de los beneficios que le serían reconocidos.

Los volúmenes de carga que sustenta la iniciativa presentada por DPW, al inicio del proyecto consideran un porcentaje del 54% de la carga proveniente de ZEDE, aunque se reconoce, que el proyecto en cierta forma se hace dependiente del desarrollo de la Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE).

Habiendo realizado el análisis del modelo presentado por DPW, podemos concluir que las proyecciones consideradas por la empresa extranjera demuestran que la inversión a realizarse será recuperada en el tiempo indicado en la propuesta, por lo tanto es viable económica y financieramente.

Atentamente,



Ing. Víctor Vicente Villalba Molina
Director Gestión Control de Concesionarias

Elaborado por:

Econ. Steven Gerardo Farfán Cruel - Analista de Control de Concesionarias 

Aprobado por:

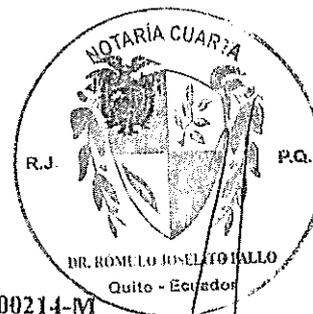
Ing. Víctor Vicente Villalba Molina - Director Gestión Control de Concesionarias 

Guayaquil, 23 de mayo de 2016



Autoridad
Portuaria
Guayaquil

2016 MAY 23 PM 2: 57



Memorando Nro. APG-DTEC-2016-000214-M

Guayaquil, 23 de mayo de 2016

PARA: Sr. Ing. Jorge Xavier Vera Armijos
Gerente

ASUNTO: Informe Técnico: Análisis de la viabilidad Técnica sobre la propuesta para el desarrollo del Puerto de Aguas Profundas de Posorja

De mi consideración:

Adjunto sírvase encontrar el Análisis de la viabilidad Técnica sobre la propuesta para el desarrollo del Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Arq. Víctor Hugo Lituma Vera, Msc
DIRECTOR DE GESTIÓN TÉCNICA

Anexos:

- informe_técnico0909066001464024365.pdf

Copia

Sr. Ing. Víctor Vicente Villalba Molina
Director de Gestión de Control de Concesionarias

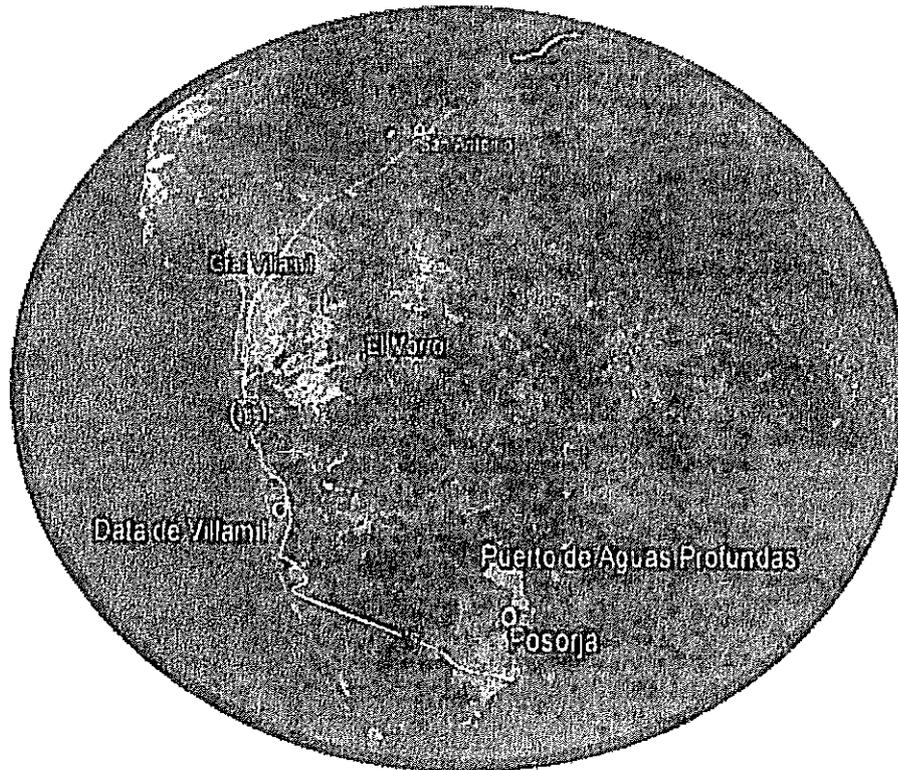
Srta. Abg. Lucía Lorena Leon Solís
Directora de Asesoría Jurídica

Sr. Abg. Luis Agustín Fajardo Gutiérrez
Asesor de Gerencia

Srta. Lcda. Luz Alexandra Nevárez Tello
Digitalizadora y Archivo



Autoridad
Portuaria
Guayaquil



CONTIENE:

INFORME TÉCNICO:

ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD TÉCNICA SOBRE LA PROPUESTA PARA EL DESARROLLO DEL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS DE POSORJA.

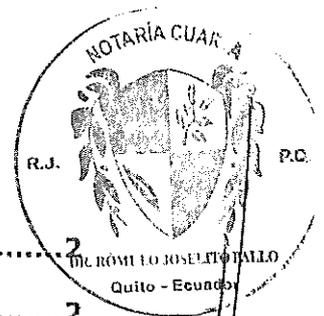
Elaborado por:

Departamento Técnico de APG

Mayo 2016

Índice

1. INTRODUCCIÓN.....	2
1.1. INFRAESTRUCTURA- ZONA DE IMPLANTACIÓN	2
1.1.1. Buque de Proyecto.....	2
1.1.2. Batimetría - Topografía.....	3
1.1.3. Plan de operación	6
1.1.4. Manejo de la carga en el terminal en la fase 1	7
1.1.5. Muelles	10
1.1.6. Relleno, patio y pavimentos.....	12
1.1.7. Sistema eléctrico	12
1.1.8. Sistema de agua	13
1.1.9. Otras edificaciones	13
1.2. Obras Marítimas - Dragados	14
1.2.1 Climatología.....	14
1.2.2. Ruta de navegación propuesta.....	15
1.2.3. Dimensionamientos de canal dársena de ciaboga	16
2. CARRETERO Y ACCESO VIAL AL PROYECTO.....	16
2.1. Características generales de la vía.....	17
2.2. Licencia ambiental de la vía de acceso terrestre.....	18
3. COSTOS Y PROGRAMACIÓN	19
4. CAPITULO AMBIENTAL.....	20
5. CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN	20



K

ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD TÉCNICA SOBRE LA PROPUESTA PARA EL DESARROLLO DEL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS DE POSORJA.

El Departamento Técnico, una vez realizada la revisión de los diversos documentos técnicos, incluidas las aclaraciones y correcciones relacionadas con el componente de Ingeniería civil – Portuaria, de la propuesta de **Iniciativa Privada Terminal Aguas Profundas Posorja**, presenta el siguiente informe:

1. INTRODUCCIÓN.

La revisión de la documentación técnica, se la desglosó en tres grandes componentes:

1.1- Infraestructura- zona de implantación-operación.

1.2.- Obras Marítimas - dragados

En el punto 1.1, se describe sobre revisará desde el principal componente para un diseño de un puerto, que es el punto de partido para la configuración, que es el buque de proyecto, para posteriormente revisar zonas de implantación, mediante la revisión de la topografía, batimetría, consecutivamente los componentes del lado tierra y la operatividad de la propuesta, para posteriormente revisar los prediseños de la infraestructura.

En el punto 1.2, se hace una revisión de la propuesta presentada por DPW, relacionada con los aspectos de pre diseño o anteproyecto, del componente de obras marítimas, para esto se analizó los estudios de climatología efectuados, la propuesta de ruta de navegación y el dimensionamiento de la dársena de ciaboga.

Posteriormente como segundo punto se hace una breve exposición de la revisión del proyecto de Acceso terrestre a la terminal marítima, se describe los costos de obra civil y se hace una descripción del componente ambiental para esta etapa.

1.1. INFRAESTRUCTURA- ZONA DE IMPLANTACIÓN

1.1.1. Buque de Proyecto

Revisados los apéndices 1 y 2, remitidos en archivo digital, así como la respuesta dada en el anexo 1 del oficio del 5 de abril remitido por DPW, se observa que la propuesta presentada conforme a los análisis comerciales, presenta un buque



de diseño de capacidad de 6000 TEUS, y de acuerdo a la proyección hasta 10.000 Teu's, que la proponente establece conforme a su experiencia en Callao.

Las dimensiones del buque para la Fase 1 estarían entre 330 a 340 metros de eslora y 40 a 42 de manga, con un calado entre 14 y 14.5 metros. Sin embargo el buque que presenta como el más desfavorable o de diseño, conforme a su experiencia comercial es el siguiente:

Tipo de Buque	TPM [ton]	Eslora Total [m]	Manga [m]	Calado Máximo [m]	Cantidad de TEUs
Maersk Clase E	156.907	397,00	56,00	15,50	15.000

Cuadro No. 1: Características del buque en condiciones más desfavorables. Fuente: Dossier Técnico DFW.

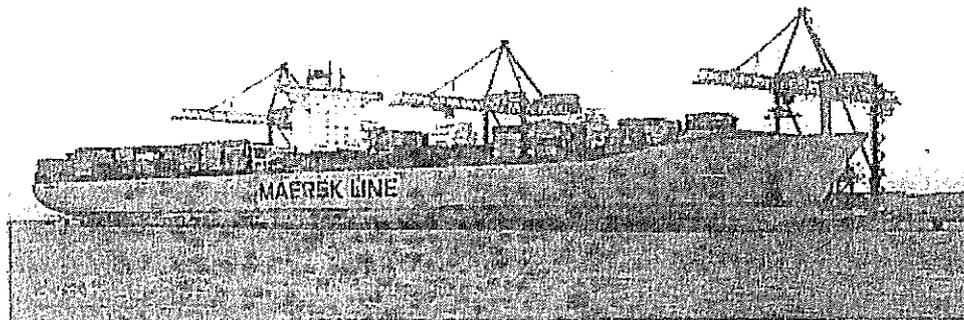


Fig. 1: Buque tipo Maersk Clase E. Fuente [/upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b7/Eleonora_Maersk](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b7/Eleonora_Maersk).

Este buque estaría proyectado, para la segunda fase, sin embargo de presentarse el ingreso de un tipo de embarcación similar al de las condiciones desfavorables, el proyecto contempla la implementación de un Duque de Alba.

Vale indicar que este análisis es a nivel de factibilidad y que su definición final se debe determinar a nivel del proyecto definitivo.

1.1.2. Batimetría - Topografía

La batimetría y topografía entregadas en archivo digital, no presentan observaciones.

LIMITES SEGUN ESCRITURAS			
PUNTO	NORTE	ESTE	DISTANCIA
1B	9703519,42	582424,42	
2B	9703663,53	582618,51	240,00
3B	9703470,00	582680,00	202,00
4B	9703339,76	582733,00	142,00
5B	9703287,48	582708,40	58,00
6B	9703080,00	582880,00	270,00
7B	9702865,51	583010,50	250,00
8B	9702650,00	583140,00	250,00
9B	9702680,41	583171,47	42,00
10B	9702420,57	583488,11	410,00
11B	9702156,89	583661,56	316,00
12B	9702160,00	583050,00	610,00
13B	9702169,24	583011,37	40,00
14B	9702168,90	582979,16	32,00
15B	9702348,67	582927,16	220,00
16B	9702439,78	582799,44	145,00
17B	9702458,90	581816,07	1000,00
18B	9702680,00	581800,00	220,00
19B	9702690,00	581810,00	15,00
20B	9702889,00	581770,00	205,00
21B	9703100,00	581920,00	260,00
22B	9703220,00	582040,00	170,00
23B	9703350,00	582210,00	220,00

Tabla No.1: Coordenadas UTM sitio de implantación del proyecto

En la tabla No. 1 se observan las coordenadas del sitio de implantación del proyecto, conforme a la topografía entregada y los documentos técnicos remitidos por DPW, lo que hace visualizar una implantación, de acuerdo a la figura No. 2.

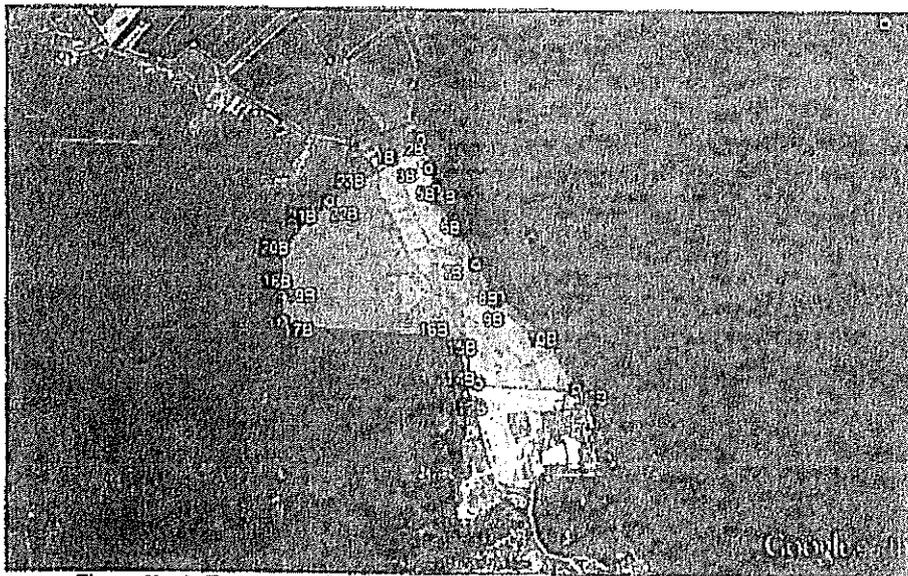


Figura No. 2: Zona de implantación del proyecto. Referencia Dpto. Técnico de APG

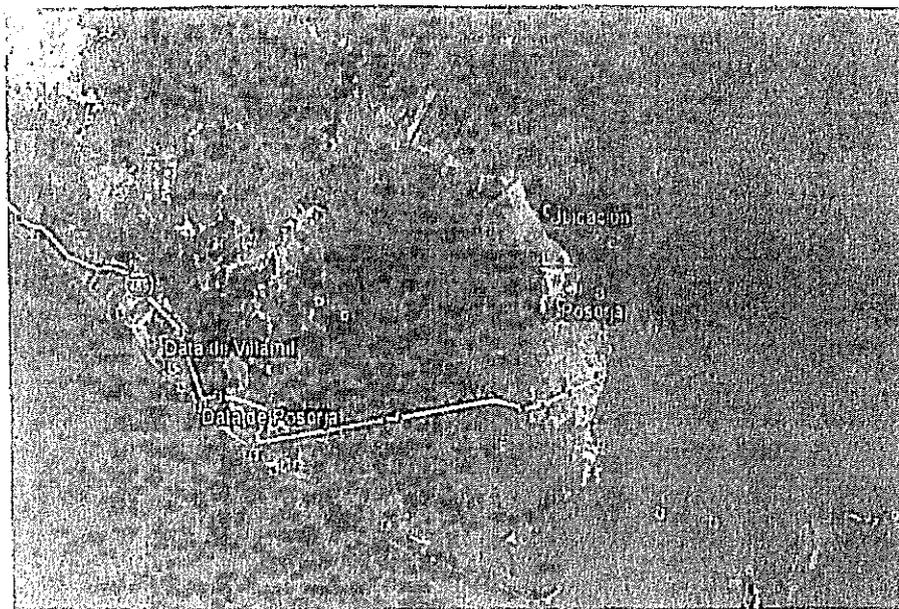


Figura No. 3: Implantación del proyecto. Referencia Dpto. Técnico de APG

Respecto de las batimetrías, incluidas en la documentación técnica DPW presenta el levantamiento de una nueva ruta de navegación como alternativa a la barra externa (figura No. 3a), este levantamiento corresponde al canal sur que cita en los informes y se observa en la figura 3b.

Además visualiza un análisis comparativo de batimetrías efectuadas en el canal sur de los años 2006, 2008 y 2013.

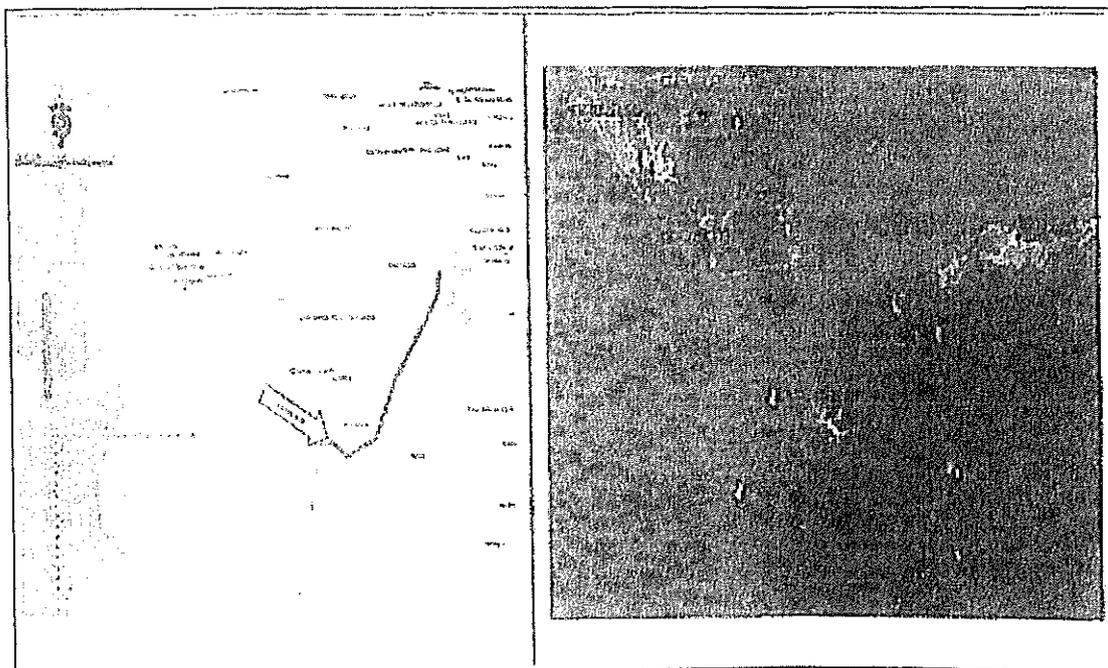


Figura 3 a.: Trizado de canal actual - Figura 3b. Canal sur propuesta de nuevo canal de acceso Ref. Documentación técnica DPW

En la tabla No. 2 se presenta, las coordenadas en las que se trabajaron las batimetrías para la propuesta, a presentar.

	A		B		C	
	SUR	ESTE	SUR	ESTE	SUR	ESTE
1	9686444.53	576544.87	9686369.72	576611.24	9686294.92	576677.60
2	9684356.67	574205.31	9684262.74	574239.67	9684168.83	574274.02
3	9684043.42	573349.02	9683949.50	573383.38	9683855.59	573417.73
4	9682526.63	569202.60	9682432.71	569236.95	9682338.80	569271.31
5	9680808.91	564506.91	9686714.99	564541.27	9680621.08	564575.62

Tabla No.2: Coordenadas geográficas de las áreas de trabajo de batimetría. Ref. Propuesta DPW

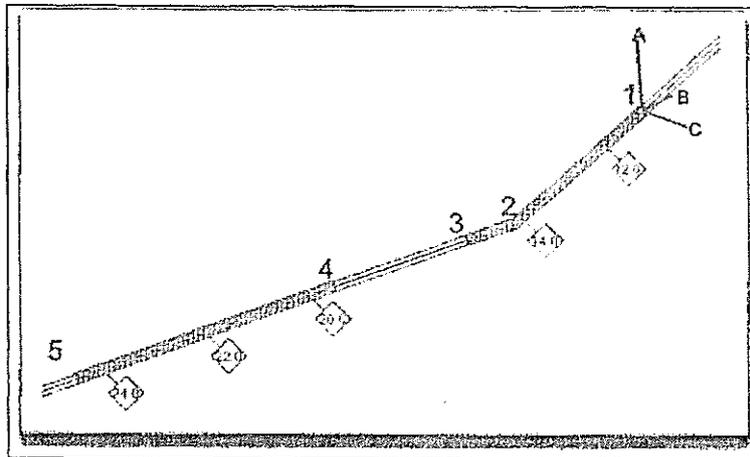


Figura No. 4: Zona de la batimetría. Ref. Propuesta DPW

Revisada las batimetrías presentadas, y la metodología utilizada para su ejecución, esta no presenta observaciones, considerando que estos trabajos son de carácter preliminar.

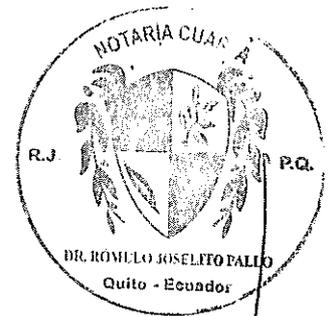
Una batimetría y topografía al detalle se requerirá, cuando se ejecuten los estudios y diseños definitivos.

1.1.3. Plan de operación

Una vez verificado el buque de proyecto, se visualizó que el proyecto contempla 2 fases de desarrollo.

Fase 1 contiene:

- ✓ 400 m de muelle, preparado para una profundidad de NMBSO-16.0 m;
- ✓ 27 ha. de terminal en tierra;
- ✓ 1 grúa móvil;
- ✓ 3 grúas pórticos STS;
- ✓ 2 reach Stackers;
- ✓ 10 grúas de patio (RTG);



- ✓ 10 cargadores frontales de contenedores vacíos;
- ✓ Tractores con plataforma (para transporte horizontal).
- ✓ Otros servicios, tales como almacén frigorífico;

La fase 2 contiene adicionalmente:

- ✓ 400 m de muelle, preparado para una profundidad de 16.0 m respecto al cero hidrográfico;
- ✓ 25 ha. de terminal en tierra;
- ✓ 3 grúas pórticos STS;
- ✓ Todos los equipos auxiliares a las grúas STS adicionales necesarios para garantizar una operación eficiente.

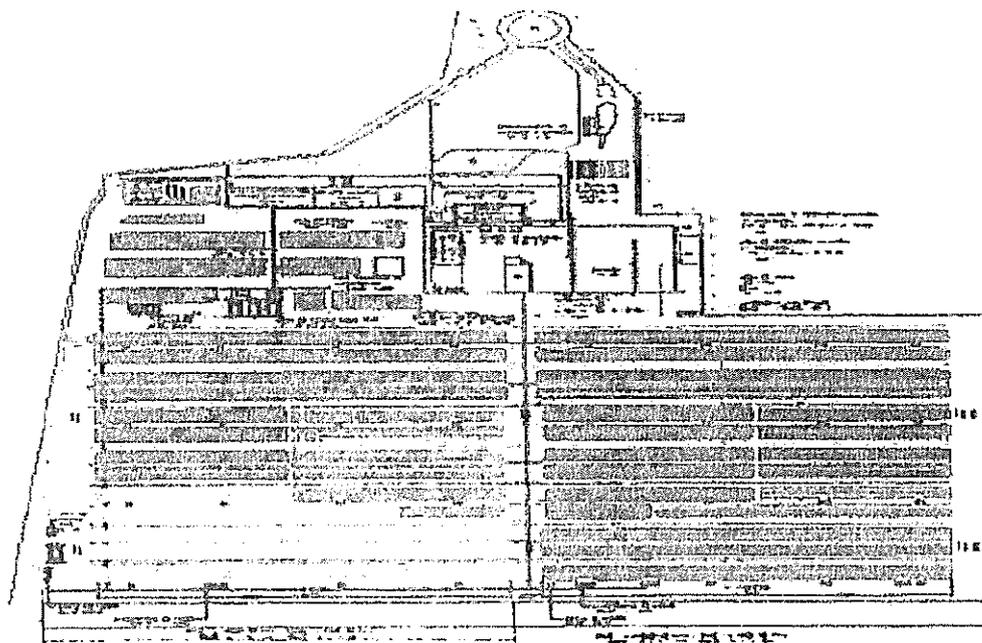


Fig. 5: Layout fase 1 y 2, propuesta de DPW

1.1.4. Manejo de la carga en el terminal en la fase 1

Para dar inicio a la fase 2, se observa en la propuesta que se ha considerado un gatillo de 550.000 TEU por año.

Grúas STS

Para el manejo de contenedores en la fase 1, se consideran 3 grúas pórticos y una grúa móvil en el muelle. Con un cálculo conceptual se analiza si esta cantidad de grúas es técnicamente viable:

Numero de movimientos que se requiere	capacidad / factor TEU
Factor TEU	1.7
Capacidad	550.000
Numero de mov. Que se requiere por año	323.529

Tabla No. 3: Datos para análisis de capacidad de grúas. Fuente propia.

La propuesta establece un rendimiento de las STG de 30 contenedores por hora. Entonces la capacidad de grúa viene dada por la siguiente expresión

Fórm 1. Capacidad grúas = # grúas x mov/hora x 24 x 365 x eficiencia x factor ocupación muelle

# grúas	rendimiento/hora	horas/día	Días/año	eficiencia	factor de ocupación de muelle	Capacidad de grúa (mov. Por año)
3	30	24	365	0,8	0,66	416.275,20

Cuadro cálculo 1. Capacidad de grúas

Teóricamente las 3 grúas STS son suficientes para la capacidad anual.

Grúas de patio RTG

Conforme lo presentado por DPW, se establece que la mitad de los contenedores están llenos, considerando tanto contenedores normales como contenedores refrigerados. Con un cálculo conceptual se revisa si la cantidad propuestas de grúas de patio abastecerá lo requerido:

Numero de movimientos que se requiere	capacidad / factor TEU + 10% movimientos adicionales
Factor TEU	1.7
Capacidad	550.000
Numero de mov. Que se requiere por año	355.882

Tabla No. 4: Datos para análisis de capacidad de grúas de patio. Fuente propia.

La propuesta establece un rendimiento de las grúas de patio de 15 contenedores por hora.



Fórmula 2. Capacidad grúas = Número de grúas x movimientos por hora x 24 x 365 x eficiencia

# de grúas	rendimiento/hora	horas/día	Días/año	eficiencia	Capacidad de grúas (mov. Por año)
10	15	24	365	0.5	657.000

Cuadro cálculo 2. Capacidad de grúas de patio. Fuente propia

Comprobando los valores según cálculos conceptuales, se puede indicar que el número de grúas de patio es aceptable, considerando que la propuesta contempla adicionalmente el uso de 2 reach Stackers.

Cargadora frontal de contenedores vacíos

Así como en el análisis del ítem anterior, se considera que la mitad de los contenedores son vacíos., por lo que con un cálculo numérico se revisa si el número propuesto de cargadoras es factible:

Numero de movimientos que se requiere	capacidad / factor TEU + 10% movimientos adicionales
Factor TEU	1.7
Capacidad	550.000
Numero de mov. Que se requiere por año	355.882

Tabla No. 6: Datos para análisis de capacidad de cargadora frontal. Fuente propia

La propuesta establece un rendimiento de las grúas de patio de 15 contenedores por hora.

Form. 3. Capacidad cargadoras = # de cargadoras x movimientos por hora x 24 x 365 x eficiencia

# de grúas	rendimiento/hora	horas/día	Días/año	eficiencia	Capacidad de grúas (mov. Por año)
10	10	24	365	0.5	438.000

Cuadro cálculo 3: Capacidad de cargadoras. Fuente propia

Comprobando los valores según cálculos conceptuales, se puede indicar que el número de cargadoras frontales es aceptable, considerando que la propuesta contempla adicionalmente el uso de 2 reach Stackers.

Número de posiciones de contenedores

Mediante revisión numérica se analiza si la cantidad de posiciones de contenedores es suficiente:

Numero de posiciones que se requiere:

Form. 4. # pos. req.= Capacidad x tiempo estadía/altura/ factor eficiencia x factor pico /días al año

Capacidad	Tiempo de estadía	Altura	Factor eficiencia	Factor pico	Días año	x	Numero de posiciones que se requiere
550.000	6	4	0.75	1.25	365		3.767

Cuadro cálculo 4: Capacidad de número de posición de contenedores. Fuente propia

Revisada la propuesta de DPW, esta establece 4.815 posiciones para contenedores, en consecuencia los valores presentados contrastados con la revisión numérica, arroja el número de posiciones de contenedores aceptable.

El análisis de los datos presentados por DPW, fue revisado en el taller técnico realizado los días 28, 29 y 30 de marzo del 2016, siendo lo presentado por DPW en el texto, fiel reflejo de lo determinado en los cálculos efectuados los días de taller.

1.1.5. Muelles

En lo referente a las posiciones de atraque, DPW presentó un diseño a nivel de anteproyecto, lo que a criterio de este Departamento es aceptable para esta etapa en el proceso del proyecto.

La propuesta presenta, indica la ejecución de muelles sobre pilotes, una superestructura de hormigón armado, con sectores reforzados para la descarga de grúas de pórtico (portaconedores) y de muelles.

Establece una cota de coronamiento de 5 metros.



Los muelles tendrán accesorios tales como:

- Bolardos, cada 18 metros
- Defensas cada 12 metros
- Rieles para grúas de pórtico

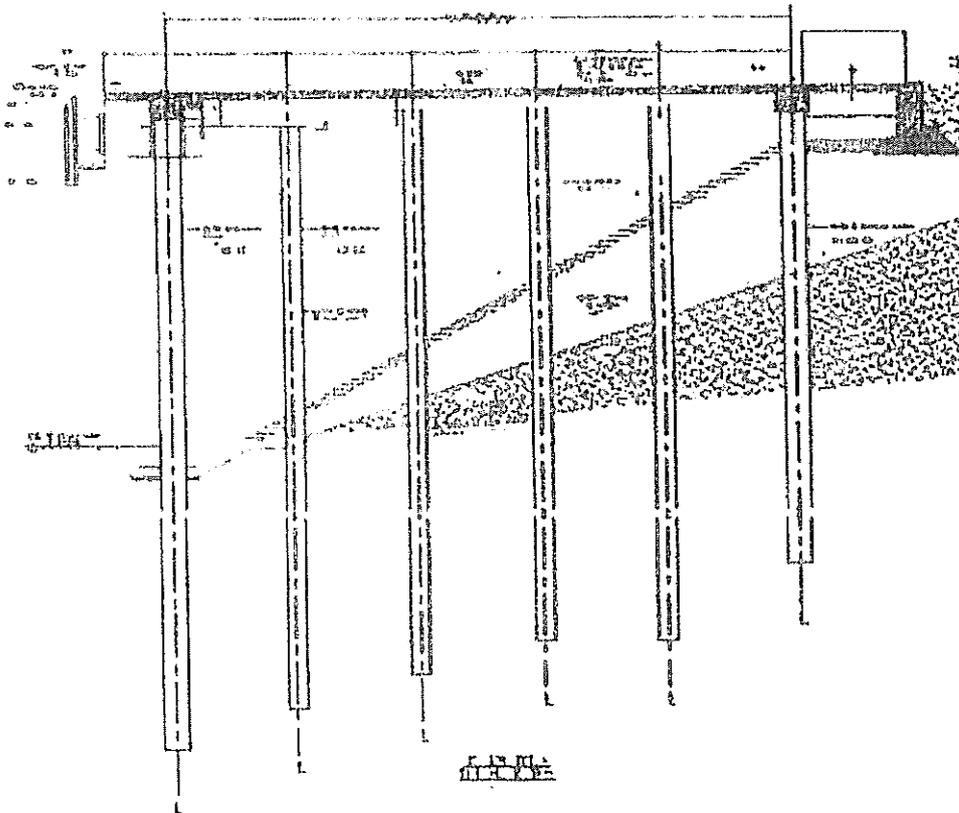


Figura 6: Sección típica de muelle. Ref. Dossier Técnico DPW

De las observaciones presentadas por APG, en la interacción revisión correcciones, la proponente aceptó lo recomendado, respecto de:

1. Para un muelle multi-propósito, se debe considerar una carga distribuida de $6T/m^2$, en vez de $3T/m^2$ considerada por DPW;
2. Considerar el riesgo sísmico en la zona
3. Considerar una protección del fondo en el puesto de atraque. Las corrientes generadas por las hélices de los barcos puedan generar una erosión que afecta la estabilidad del talud.

De la revisión general, se considera técnicamente aceptable el anteproyecto para construir un muelle con una capacidad para grúas pórticos y móviles para una profundidad de NMBSO-16.0 m.

Se recomienda que posteriormente, de aprobarse la continuidad del proceso, se ajusten a diseño definitivos.

1.1.6. Relleno, patio y pavimentos

Se han efectuado las siguientes consideraciones:

- El criterio de diseño para el asentamiento residual en el patio es de 100 mm, lo cual es razonable.
- DPW, ha acogido la observación respecto al fenómeno de licuefacción.

Para el pavimento en el patio, se considera carriles reforzadas para los grúas de patio RTG. Entre los rieles, se considera un pavimento que solamente es adecuado para apilar contenedores.

Se aceptan los criterios de diseños presentados por DPW, para los anteproyectos de diseño de patios y de vías internas.

1.1.7. Sistema eléctrico

El sistema eléctrico propuesto en el anteproyecto contiene:

- Suministro eléctrico entrante en 69 kV
- Subestación y playa de maniobras 69 kV - 13,8 kV.
- Subestación principal conteniendo celdas, transformadores, tableros, equipos de control, etc. para permitir la distribución del suministro eléctrico a las diferentes áreas de la terminal a las tensiones requeridas.
- Un generador Diesel en la subestación principal para permitir el suministro de energía en caso de falta de suministro externo a las funciones de seguridad y emergencia designadas.
- Sistemas de supervisión y control.
- Cableado en 13,8 kV y tendido de fibra óptica para comunicaciones desde la subestación principal hacia las grúas pórtico.
- Cableado desde la subestación principal hasta el área de contenedores refrigerados. El cableado se realizará en media tensión para alimentar transformadores a ubicarse en las áreas de contenedores refrigerados.
- Cableado de alimentación a los edificios.

- Cableado de alimentación a las torres de iluminación del patio.

Conforme a la información tratada y presentada en el taller sostenido entre el 28 y el 30 de marzo del 2016, el reporte digital remitido en la respuesta de DPW (anexo 1) del 5 de abril del 2016, plano "Recorrido de Línea y Puntos de Conexión Externa" misma que es satisfactoria, a nivel de anteproyecto. Se debe aclarar que al parecer existe un error de tipeo, en la respuesta elaborada por DPW, ya que menciona "RESPUESTA A CONSULTAS DE LAS AUTORIDADES PERUANAS", sin embargo la documentación guarda relación con el proyecto de Aguas Profundas en Posorja.

1.1.8. Sistema de agua

En los criterios de diseño se considera:

- un sistema de desagües pluviales;
- una red de desagüe, la cual estará conectada a una planta de tratamiento de efluentes, que descargará el efluente tratado en el cuerpo d agua a través de un emisario, en caso de que no sea posible la conexión al sistema de descarga externo;
- agua potable, suministro de red pública;
- sistema contra incendio;
- sistema de tratamiento de efluentes industriales.

Así también, presentan informe de factibilidad de servicios de Hidroplayas EP, y documentación soporte, misma que es satisfactoria, a nivel de anteproyecto. Se debe aclarar que al parecer existe un error de tipeo, en la respuesta elaborada por DPW, ya que menciona "RESPUESTA A CONSULTAS DE LAS AUTORIDADES PERUANAS", sin embargo la documentación guarda relación con el proyecto de Aguas Profundas en Posorja.

1.1.9. Otras edificaciones

DPW presenta una serie de otros servicios en el terminal, tales como:

- edificio administrativo;
- almacenes;
- taller;
- puertas de entrada;
- etc.



Se considera que los criterios del diseño a nivel de anteproyecto son técnicamente aceptables.

1.2. Obras Marítimas - Dragados

Para el caso de dragados, relacionados con el proyecto se consideró la revisión integral de los siguientes componentes:

1.2.1.- Climatología

1.2.2.- Ruta de navegación propuesta

1.2.3.- dimensionamientos de canal dársena de ciaboga.

1.2.1 Climatología

Los estudios a nivel de prefactibilidad, de climatología, abarcaron los componentes que establecen las normas internacionales y publicaciones, tales como la ROM y la PIANC, entre los que podemos citar:

- Estudios de corrientes, mediante métodos de Lagrange y Euler
- Recolección y condensación de registros de vientos en la zona
- Estudios de Mareas
- Levantamiento de información oceanográfica.
- Análisis de sedimentación

La propuesta establece que los estudios se realizaron en el canal planteado denominado en los documentos técnicos de DPW, como canal sur, en los que se utilizaron mediciones en los diferentes estados de marea de la zona, muestreo de corrientes, observación de oleaje y análisis de sedimentación.

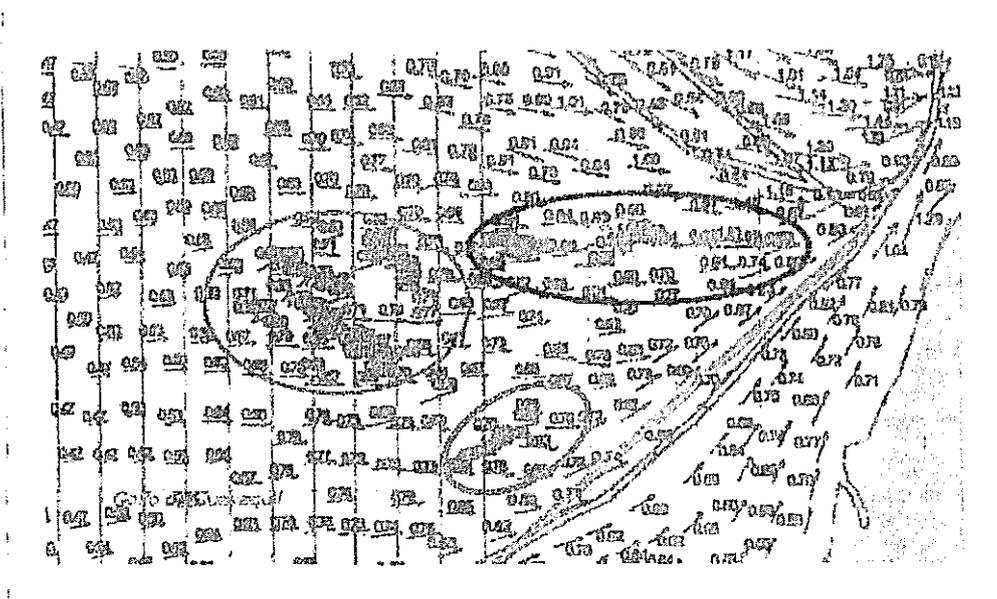


Figura No. 7: Comparación de corrientes, medidas y asumidas en flujo. Ref. Documentación Técnica DPW



Revisado el estudio de sedimentación, se observa que la proponente ha efectuado un análisis comparativo de la sedimentación en el canal actual de navegación en el sector de "Los Goles", la que denomina canal norte y la zona propuesta a la que denomina canal sur.

De acuerdo a las reuniones sostenidas en el taller sostenido los días 28 al 30 de marzo de 2016, la información remitida en archivo digital es satisfactoria, a nivel de anteproyecto, que es lo que se necesita para esta etapa.

1.2.2. Ruta de navegación propuesta

Los buques ingresarán y saldrán del Canal de Acceso principal que va de las aguas exteriores hacia las aguas interiores, al canal de aproximación a la Terminal propuesta. El principal propuesto conocido en la propuesta como "canal sur" y el de aproximación, serían de responsabilidad de DPW, con una profundidad de 16.0 m al MLWS.

El ancho del canal planteado es de 300 m, que de acuerdo a las normas tanto de la PIANC, USACE, y ROM es satisfactorio, considerando un anchura estándar de $4.8 B$ (B manga de buque en condiciones más desfavorable = 56 m) que permitirán el cruce de buques de ingreso y salida de barcos evitando demora por espera, en una sola vía.

Es importante indicar que DPW no presenta un detalle de la nueva alineación del canal y las zonas de dragado, pero a nivel de anteproyecto es aceptable lo presentado, posteriormente se deberá exigir que antes de dragar se verifique la existencia de objetos hundidos en las zonas a ser dragadas.

La zona de acceso considera:

- Un canal de acceso desde el terminal hacia el contorno de la batimetría natural 16.0 m del Canal Principal
- Zona de maniobras frente al terminal donde los barcos pueden girar y maniobrar para el atraque y desatraque con asistencia de remolcadores
- la zona frente al muelle

La propuesta indica que deberán realizar un dragado de apertura conforme a la dimensión del canal, propuesto, y posteriormente dragados de mantenimientos, canales que deberán ser desarrollados su diseño a nivel de detalle una vez aprobado el proyecto.

La Figura 8 Indica la ruta de acceso propuesto al terminal. La línea roja indica donde se encuentra actualmente el inicio del canal.

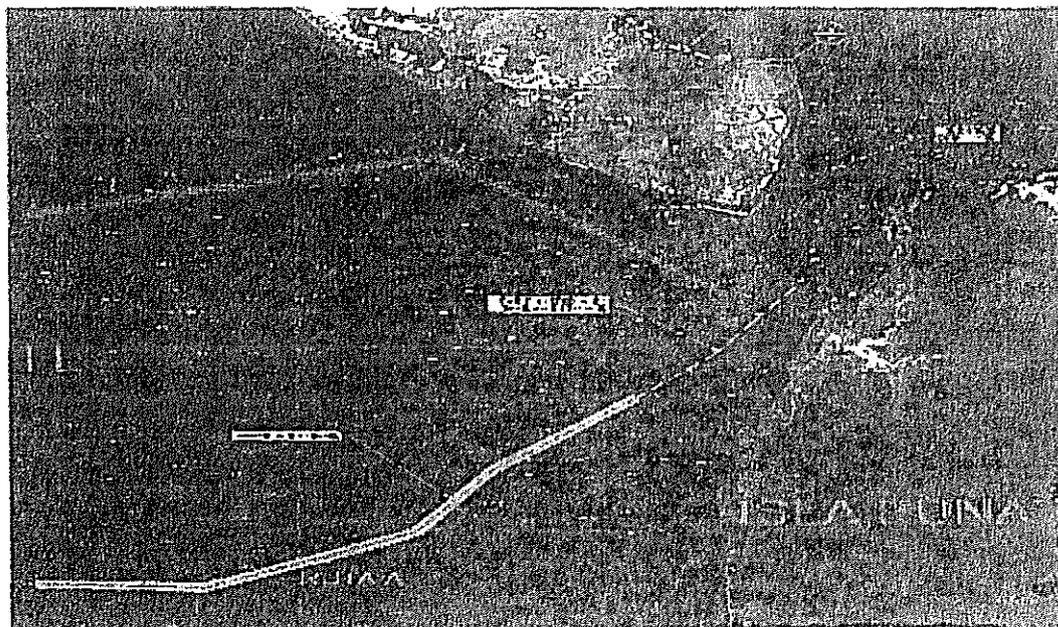


Figura No. 8: Canal de acceso propuesto – canal de acceso existente

El actual canal de acceso al Puerto de Guayaquil en la zona externa según figura No. 8, mismo que está en uso actualmente, no puede utilizarse para los barcos de mayor tamaño que llegaran a la Terminal propuesta.

1.2.3. Dimensionamientos de canal dársena de ciaboga

La proponente, aceptó la observación que el diámetro mínimo para la dársena de ciaboga debería ser mínimo 1.5 veces la eslora, utilizando remolcadores. *Ref. Ingeniería Marítima y Portuaria capítulo Ing. Portuaria de Julio Pindter.*

2. CARRETERO Y ACCESO VIAL AL PROYECTO

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) realizó el estudio correspondiente al carretero como arteria principal de acceso al área del proyecto, del cual se expresa el siguiente detalle:

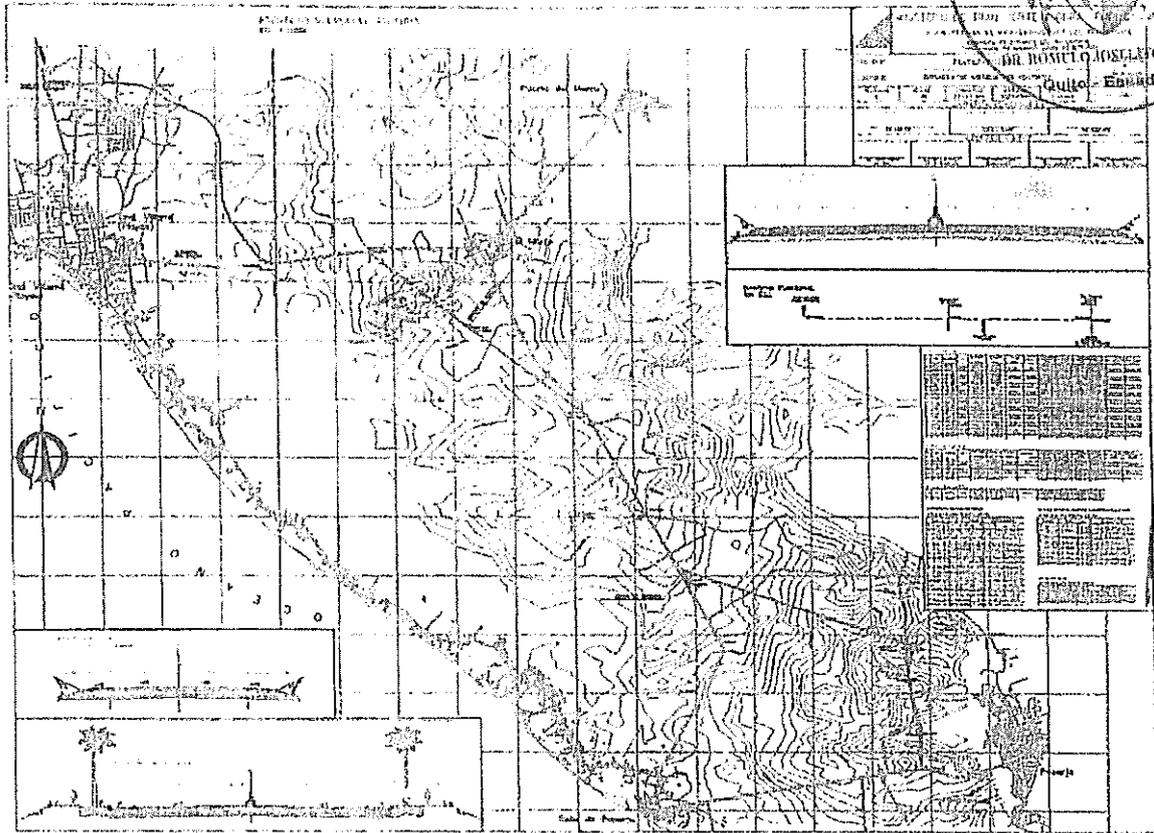
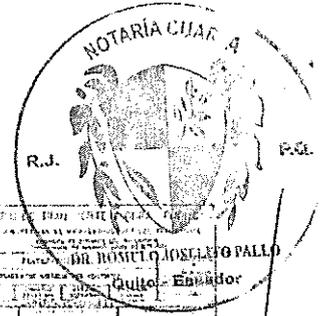


Figura No. 9: Trazado de la vía Playas-Posorja

Siendo esta una Vía colectora estatal E-489, tramo Playas – Posorja, con una longitud estimada: 20.00 KM.

2.1. Características generales de la vía

La vía une las ciudades de General Villamil Playas y Posorja, enlazando en su recorrido a la comuna El Morro y proporcionando una vía de acceso a las instalaciones del Puerto de Aguas profundas de Posorja.

Como proyecto integral, se incluye varios trazados viales.

Primero, un trazado troncal o principal de 19.165 Kilómetros lineales.

Segundo, un trazado complementario de 3.08 Kilómetros lineales denominado By Pass de Posorja o anillo periférico de la Parroquia Posorja. Se propone que ambos trazados tengan las mismas características funcionales ya propuestas; esto es, Clase RII. Este trazado principal o troncal dará la continuidad a la vía colectora estatal E-489 desde Playas hasta Posorja, mientras que el segundo trazado se constituirá en el nuevo by pass.

Tercero, ramal vial secundario de inferiores características que permitan facilitar las conexiones del nuevo alineamiento principal o troncal con el recinto El Morro y un tramo denominado Curva de Retorno de aproximadamente 0.34 Km, éste último tramo conectará a la vía el alineamiento principal con la vía existente que va hacia la población de Data de Posorja. La sección propuesta para estos ramales secundarios será una vía clase III, y la conexión entre tramo de Acceso al Morro con la vía principal deberá ser de 90 grados para facilitar la visibilidad de las maniobras de giros, así como evitar cualquier confusión de cualquier usuario de que la jerarquía y la prioridad en cuanto al derecho de vía la tiene los usuarios que circulan por la vía principal.

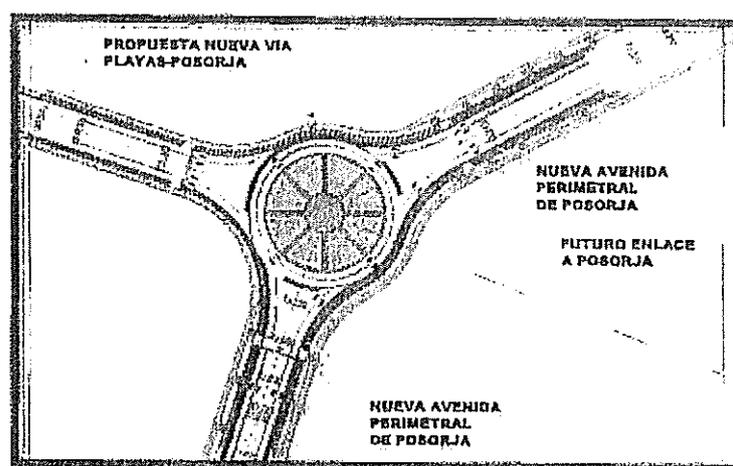


Figura No. 10: Vista En Planta Y Sección Típica Propuesta Para El Círculo De Tráfico En Intersección De La Nueva Vía Playas -Posorja Con La Nueva Avenida Perimetral De Posorja

Definida las características principales de la vía, componente que en la propuesta presentada por DPW, establece que ejecutará la obra, y sus costos están dentro de su propuesta, recalcando que estos estudios son de responsabilidad del MTOP.

2.2. Licencia ambiental de la vía de acceso terrestre.

De acuerdo a los informes presentados por el MTOP, este proyecto de vía, cuenta con los estudios de impacto ambiental, los mismos que han sido aprobados, y que se cuenta con la documentación completa para su ejecución inmediata.

Registro Ambiental emitido por el Ministerio del Ambiente MAE-RA-2016-240492 del 12 de abril 2016.

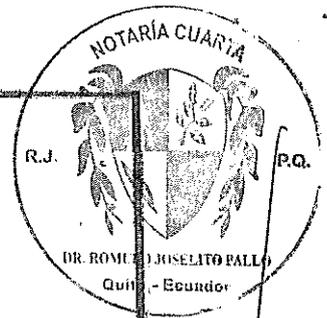
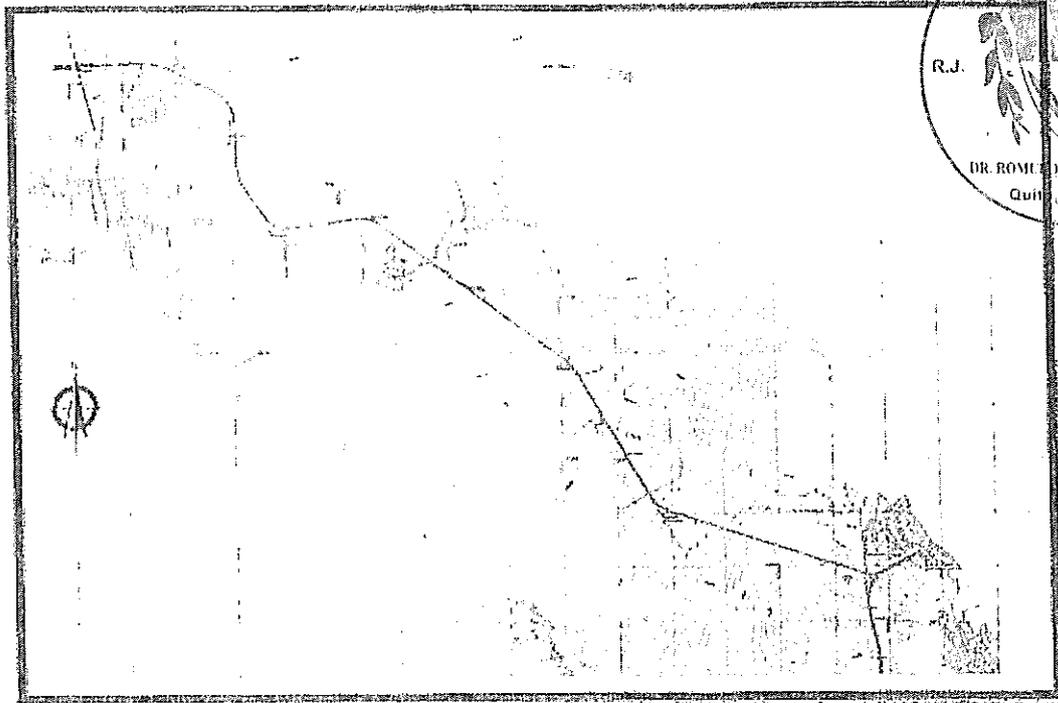


Fig. No. 11: Plano de la vía con acceso al proyecto

3. COSTOS Y PROGRAMACIÓN

En la interacción, observaciones correcciones, entre APG y DPW, se definieron los costos de obra y los de dragado, no presentando observaciones.

Los precios de las obras están dentro de un rango razonable (incluye una adecuación de los diseños). Importante destacar que la proponente está considerando una contingencia entre un 15 y 20%.

POSORJA_CAPEX		Costo (USD)
OBRAS CIVILES (excluyendo Canal de Acceso)		Costo 2
Código	Descripción	
A	Consultoría	3,680,000.00
B	Construcción	
1	Trabajos Preliminares	9,300,000.00
2	Movimiento de Tierras	23,078,000.00
3	Mejoramiento de suelo	2,000,000.00
4	Dragado (Excluye Muelle)	8,291,000.00
5	Muelle	43,487,833.50
6	Pavimentos	28,238,780.00
7	Servicios	32,137,250.00
8	Edificios / edificaciones	12,978,000.00
9	Otras Obras Generales	6,487,800.00
TOTAL CONSTRUCCION + CONSULTORIA		165,074,683.50

Tabla No. 6: Presupuesto estimado de obras civiles y consultorías

Los costos de dragado del canal y de la carretera no están incluidos en la tabla No. 6, sin embargo, DPW, los incluye en su propuesta, el valor de la carretera, obedece a los estudios y diseños definitivos elaborados por el MTOP, y el de dragado es un estimativo ya que no se cuenta con estudios y diseños definitivos de la hidrovia.

4. CAPITULO AMBIENTAL

De acuerdo a las reuniones sostenidas en el Taller del 28 al 30 de marzo al 2016, con funcionarios del MTOP, y del Ministerio del Medio Ambiente, la obtención de la Licencia ambiental deberá ser obtenida una vez que se inicie el proyecto definitivo, debido que una vez realizado sus diseños completos, se podría estimar el impacto sobre el ambiente.

5. CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN

Los documentos técnicos entregados por DPW de forma digital, satisfacen los requerimientos técnicos establecidos por la mesa técnica designada por el Sr. Gerente, considerando que esta documentación es a nivel anteproyecto.

Es importante destacar que la propuesta presentada es a nivel de anteproyecto, que una vez que se inicien los estudios y diseños definitivos, los planteamientos técnicos iniciales, podrían presentar otras alternativas, sin alterar la concepción original de la propuesta.

Por lo expuesto en el presente informe, este departamento, recomienda que se dé la viabilidad técnica de la propuesta presentada por DPW.

Atentamente,


ARQ. VICTOR LITUMA VERA
DIRECTOR DE GESTION TÉCNICA

Elaborado por:
Ing. Guillermo Pacheco Quintana - Sección Construcciones

Aprobado por:
Arq. Víctor Lituma Vera - Director de Gestión Técnica

Guayaquil, 23 de mayo de 2016



Autoridad Portuaria
Guayaquil

2016 MAY 23 PM 12: 27



Memorando Nro. APG-UAJ-2016-000196-M

Guayaquil, 23 de mayo de 2016

PARA: Sr. Ing. Jorge Xavier Vera Armijos
Gerente

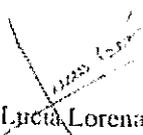
ASUNTO: Criterio jurídico con relación a la Propuesta de Iniciativa Privada para la construcción y operación del "Puerto de aguas profundas de Posorja"

De mi consideración:

Por medio del presente memorando remito a usted, como anexo, el informe jurídico elaborado por la suscrita, contentivo del análisis jurídico con relación a la propuesta de iniciativa privada para la construcción y operación del "Puerto de aguas profundas de Posorja", estructurado con antecedentes, base legal, análisis jurídico y conclusiones.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,


Abg. Lorena Leon Solis
DIRECTORA DE ASESORIA JURÍDICA

Copia:
Srta. Leda, Luz Alexandra Nevárez Tello
Digitalizadora y Archivo

**INFORME JURÍDICO CON RELACIÓN A LA PROPUESTA DE INICIATIVA
PRIVADA PARA LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DEL “PUERTO DE
AGUAS PROFUNDAS DE POSORJA”**

1.- Antecedentes:

1.1 Mediante Decreto - Ley de Emergencia No. 15 del 10 de abril de 1958, publicado en el Registro Oficial No. 486 del 12 de los mismos mes y año, y reformado con Decreto - Ley de Emergencia No. 1 de 17 de diciembre de 1959, publicado en el Registro Oficial No. 95 de igual fecha, se creó la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), como una Entidad Autónoma con personería jurídica, patrimonio y fondos propios y plena capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones, sujeta a las disposiciones de la Ley General de Puertos y en la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional y demás normativa legal que le es aplicable en su condición de institución del sector público.

1.2. De conformidad con lo previsto en el Artículo 2 de la referida Ley de Creación, Autoridad Portuaria de Guayaquil, en concordancia con lo previsto en el Art. 3 de la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, Autoridad Portuaria de Guayaquil, tiene como fines específicos dentro de su respectiva jurisdicción, planear, construir, mejorar, financiar, operar los servicios y las facilidades en el Puerto de Guayaquil, así como las obras portuarias que se construyeren dentro de su jurisdicción, sujetándose a las limitaciones establecidas en la ley.

1.3. Autoridad Portuaria de Guayaquil, para el cumplimiento de sus fines y para el ejercicio de sus atribuciones, en atención a lo dispuesto en el artículo 3 de su Ley de Creación, tiene jurisdicción sobre la zona marítima y fluvial y sobre el área terrestre portuaria. La zona marítima y fluvial comprende todo el río Guayas, todo el Estero Salado, y el Canal de Unión que se constituye entre el Estero Salado y el río Guayas.

De conformidad con el mencionado artículo, los términos Río Guayas y Estero Salado, para efectos de la aplicación del Decreto Ley de Creación de Autoridad Portuaria de Guayaquil, tienen el siguiente significado:

- a. El Estero Salado significa todo el Estero Salado y todas sus ramificaciones, inclusive el Estero del Muerto, el Estero Santa Ana y el Estero Cobina.
- b. El Río Guayas significa todo el Río Guayas con todas sus ramificaciones y las desembocaduras de otros Ríos, a partir de la confluencia entre los Ríos Babahoyo y Daule.
- c. Tanto el río Guayas como el Estero Salado se entenderán limitados para los fines de jurisdicción señalados en la Ley, por una línea recta imaginaria trazada sobre el mar, desde la población General Villamil (Playas hasta un punto 10 kms. más el Sur de Punta Salinas, en la isla Puná y, desde este punto, hasta otro 10 kms. al sur de Punta Arena, en la misma isla Puná y, desde este último punto, hasta la desembocadura del río Pagua en el Golfo de Guayaquil.

A lo largo de todas las costas y de todas las islas que tocan las aguas, esta zona marítima y fluvial se extiende hasta 10 metros tierra adentro, medidos desde la línea de la más alta marea.

Así mismo, se determina en esta norma, que el área terrestre portuaria comprende todas las extensiones de terreno y edificaciones aledañas a la zona marítima y fluvial y será determinada y modificada, en el curso del tiempo, si es necesario conforme al literal e) del Art. 18.

1.4. Mediante Decreto Ejecutivo No. 582 del 18 de febrero de 2015, publicado en el Registro Oficial No. 453 del **06 de marzo de 2015**, se expidió el Reglamento del Régimen de Colaboración Público Privada.

1.5. La propuesta de iniciativa privada de DP WORLD INVESTMENTS B.V. fue presentada por el doctor Juan Manuel Marchán, en su calidad de apoderado, quién adjuntó una Certificación del Registro Comercial de la Cámara de Comercio de los Países Bajos, de fecha 22 de enero de 2015, al representante legal de Autoridad Portuaria de Guayaquil a esa fecha.

1.6. Autoridad Portuaria de Guayaquil con Oficio Nro. APG-G-2015-000172-O del **19 de marzo de 2015**, solicitó a la entonces Srta. Ministra de Transporte y Obras Públicas, en su calidad de representante del Órgano Rector del Transporte, que se pronuncie respecto del grado de contribución de la Iniciativa Privada presentada, al cumplimiento de los instrumentos de planificación del órgano o entidad públicos, así como el grado de participación y rol del Estado en la prestación del servicio y el modelo de gestión a implementarse.

1.7. La Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, mediante Oficio No. SPTMF-15-001-OF-M del **27 de marzo de 2015**, remitió un informe técnico contentivo de la evaluación del grado de cumplimiento de los objetivos de la planificación institucional y el grado de participación del Estado, respecto de la propuesta de iniciativa privada de la proponente, en el que principalmente se determinó:

- ✓ Que del resultado de la evaluación, se concluye que la propuesta de iniciativa privada de la compañía DP WORLD INVESTMENTS B.V., para la construcción y operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, tiene un grado de contribución alto en función de los instrumentos de planificación del ente rector.
- ✓ Que la propuesta se alinea con lo establecido en la planificación del sistema portuario nacional.

1.8. La Compañía DP WORLD INVESTMENTS B.V. mediante Comunicación del **23 de marzo del 2015** y posterior Alcance del **27 de marzo del 2015**, presentó las aclaraciones y completó la Propuesta de Iniciativa Privada a Autoridad Portuaria de Guayaquil, a través de su representante legal.

1.9. La Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, conjuntamente con el Equipo de técnicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en atención a la sumilla dispuesta por parte de la entonces Ministra de Transporte y Obras Públicas, procedieron a analizar la Propuesta de Iniciativa Privada presentada por DP WORLD INVESTMENTS B.V., considerando los criterios contenidos en los numerales 1 y 2 del artículo 8, inciso primero, del Reglamento del Régimen de Colaboración Público-Privada.

1.10.- Acorde a lo dispuesto en el artículo 8 del Reglamento del Régimen de Colaboración Público-Privada, Autoridad Portuaria de Guayaquil procedió con oficio No. APG-G-2015-0001-O-M del 27 de marzo del 2015, a comunicar a DP INVESTMENTS B.V. lo siguiente:

1.10.1. La propuesta de iniciativa privada para la construcción y operación del "Puerto de Aguas Profundas de Posorja", es de interés público.

1.10.2. Autoridad Portuaria de Guayaquil, se reserva el derecho y la facultad de requerir documentos adicionales a efectos de evaluar la factibilidad técnica, económica y jurídica del proyecto.

1.10.3. Que el encargado de llevar adelante el proyecto, es la máxima autoridad de la entidad concedente.

1.11. Reposo en el expediente acta de Entrega-Recepción de fecha 02 de abril de 2015, firmada por quien entonces ejercía el cargo de Directora de Gestión de Control de Concesionarias, en la que se deja constancia la entrega que le hizo la máxima autoridad a esa fecha de la Propuesta Oficial para la construcción y Operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja (09 de marzo de 2015), Aclaraciones y Observaciones formuladas por APG (23 de marzo de 2015), alcance a las observaciones a la propuesta (27 de marzo de 2015), alcance a la propuesta oficial, mas DVD

1.12.- Autoridad Portuaria de Guayaquil contando con la autorización por parte de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, contenida en el Oficio Nro. APG-G-2015-000629-O Guayaquil, 20 de noviembre de 2015 MTOP-SPTM-15-179-OF del 13 de marzo del 2015, dentro de la fase de presentación de la Iniciativa Privada mediante Oficio Nro. APG-G-2015-000167-O del 13 de marzo del 2015, solicitó a DP WORLD INVESTMENTS B.V., las aclaraciones a las observaciones formuladas por la Entidad.

1.13 Con fecha 15 de febrero de 2016, se suscribió un memorando de entendimiento entre el gerente de Autoridad Portuaria de Guayaquil y el apoderado general de DP World Investments B.V., el Ministro de Transporte y Obras Públicas, en sus calidades de entidad contratante, proponente de la iniciativa privada y máxima autoridad del órgano rector en materia de puertos, respectivamente.

Con este documento las partes acordaron que:

- ✓ DPW se compromete a presentar una nueva propuesta de iniciativa privada, en el marco de la legislación ecuatoriana, en relación con el Proyecto y relacionada