

con los acuerdos que ya se han alcanzado con los equipos de trabajo de la Entidad Contratante y MTOP en reuniones previas mantenidas a la firma del aludido instrumento.

- ✓ Las partes acordaron y aceptaron que la iniciativa consistirá fundamentalmente en: Iniciativa para la construcción, operación y mantenimiento del nuevo canal de acceso y vía ingreso al Puerto.
- ✓ La Entidad Contratante se compromete a revisar la iniciativa en ejercicio diligente, sin que se haga pública la información entregada.
- ✓ La Entidad Contratante también se comprometió a efectuar de manera ágil los procedimientos necesarios para la construcción y operación del puerto aludido.

1.14. Consta el oficio s/n de fecha 29 de enero de 2016, recibido el día 04 de febrero del mismo año, a través del cual DP World, a través de su apoderado general, Juan Manuel Marchán, presentó una denominada "propuesta final" contentiva de observaciones antes realizadas por personal de la concedente y del Ministerio rector, cuya solicitud final es dar continuidad al proceso iniciado para proceder, en el menor tiempo posible, a la firma del respectivo contrato.

## 2.- Base legal:

2.1. El artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador, dispone que la administración pública se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;

2.2 El Capítulo quinto, de los Sectores estratégicos, servicios y empresas públicas de la Constitución de la República del Ecuador, en su Art. 313, dispone:

*"El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia.*

*Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social.*

*Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley." (Lo resaltado me pertenece)*

2.3. De igual manera, el Art. 314 de la Carta Magna indica:

*"El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley.*

*El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad,*

*universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación.*" (Lo resaltado me pertenece)

2.4. El segundo inciso del artículo 141 de la Constitución de la República dispone que a los órganos de la Función Ejecutiva, entre los que se encuentran los Ministerios de Estado, les corresponde cumplir, en el ámbito de su competencia, las atribuciones de rectoría, planificación, ejecución y evaluación de las políticas públicas nacionales y planes que se creen para ejecutarlas.

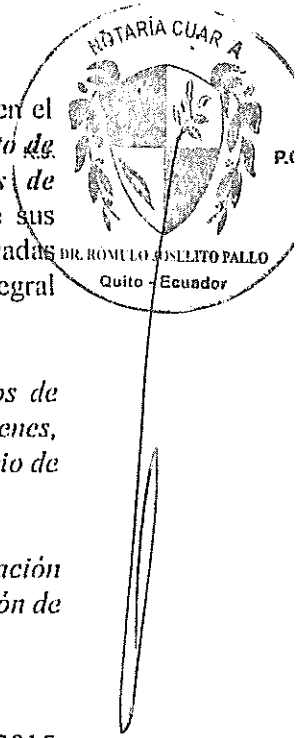
2.5. El segundo inciso del artículo 316 de la Carta Magna dispone que el Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y servicios públicos, en los casos que establezca la ley.

2.6 El artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones dispone 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 pública o mixtas, que 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.

2.7. El tercer inciso del mismo Artículo determina la modalidad de delegación, que podrá ser la concesión, alianza estratégica u otras formas contractuales de acuerdo a la ley, observando, para la selección del delegatario los procedimientos de concurso público determinados en 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.**

2.8. La letra h) del artículo 5 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, determina que el Estado promoverá un desarrollo logístico y de infraestructura, para lo cual generará las condiciones para promover la eficiencia del transporte marítimo, aéreo y terrestre, **bajo un enfoque integral y una operación de carácter multimodal**

2.9 Conforme a lo previsto en los artículos 2, 7 y 9 de la Ley General de Puertos y los capítulos I y VI 3 de la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, corresponderá, en su oportunidad a la APG, la suscripción del contrato del proyecto para el diseño, planificación, financiamiento, construcción, equipamiento, operación y mantenimiento de la Terminal Portuaria de Posorja (de aguas profundas)



2.10 Mediante Decreto Ejecutivo número 810, del 5 de julio del 2011, publicado en el registro Oficial número 494, del 19 del mismo mes y año, se expidió el **Reglamento de Aplicación del Régimen Excepcional de Delegación de Servicios Públicos de Transporte**, el cual establece el procedimiento para que el Estado, a través de sus instituciones y dentro del ámbito de sus competencias, pueda delegar a empresas privadas o a la economía popular y solidaria, la facultada de proveer y gestionar de manera integral los servicios públicos del sector transporte, cuya parte pertinente indica:

*“Art. 3.- Competencia.- La facultad de iniciar, organizar y ejecutar los procesos de delegación para prestar servicios públicos mediante la ocupación y, usufructo de bienes, infraestructuras y facilidades estatales preexistentes, le corresponderá, en el ejercicio de las atribuciones que le otorgan las leyes a:*

*(...) 3.4 A la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, en representación del Ministerio Rector del Transporte, cuando se trate de la delegación de la provisión de servicios de carácter portuario, fluvial, hidroviario y complementarios.*

2.11. A través del Suplemento del Registro Oficial No. 652 del 16 de diciembre del 2015, se publicó la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privada y la Inversión Extranjera, cuyo artículo 1 establece que la misma tiene por objeto **“establecer incentivos para la ejecución de proyectos bajo la modalidad de asociación público-privada y los lineamientos e institucionalidad para su aplicación. Asimismo, esta Ley establece incentivos específicos para promover en general el financiamiento productivo, la inversión nacional y la inversión extranjera.”**; y en su artículo 18 que: **“Se promueve el financiamiento productivo e inversión nacional o extranjera, independientemente del lugar del que provengan los recursos lícitos, nacionales o extranjeros que permitan desarrollar, incrementar o implementar inversiones.”**, (Lo resaltado me pertenece)

2.12. El Reglamento del Régimen de Colaboración Público – Privada en su parte pertinente indica: **“Art. 3.- De la Propuesta.- Como consecuencia de lo dispuesto en este Reglamento, la empresa privada puede presentar, para consideración y decisión del Promotor Público, propuestas para la gestión delegada de Proyectos, lo que no implica la constitución de derecho alguno a su favor, ni que el Promotor Público tenga la obligación de dar trámite o aceptar la Iniciativa Privada, por acto expreso o silencio administrativo ... Tampoco tendrá derecho de exclusividad sobre la idea del Proyecto ni de confidencialidad sobre la propuesta presentada hasta la fecha de conclusión de la evaluación de interés público...”** (Lo resaltado me pertenece)

2.13. El Decreto Ejecutivo No. 723, emitido el 9 de julio del 2015 dispone: **“Artículo 2.- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, en su calidad de Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático, tendrá las siguientes competencias, atribuciones y delegaciones:**

1. Todas las relacionadas con el transporte marítimo y la actividad portuaria nacional, constantes en las leyes, reglamentos y demás instrumentos normativos, en especial las establecidas en los cuerpos legales:

1. Ley General de Puertos;
- (...) 3. Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional;
10. Autorizar y supervisar los procesos de delegación de la provisión de servicios públicos de carácter portuario, y en el ámbito marítimo y fluvial; (...)

### Análisis:

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y de la Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones del Transporte, como órgano rector del quehacer portuario del país, se encuentra liderando la gestión del proyecto para el desarrollo del Puerto Multipropósito de Posorja (Puerto de Aguas Profundas), mismo que se encuentra en la fase de evaluación de la viabilidad técnica, jurídica y económica del Proyecto, una vez que fue calificada la Propuesta de Iniciativa Privada para la "Construcción y Operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja" como de interés público, conforme consta en los antecedentes del presente informe. Dentro de esta Etapa, el Proponente Privado ha presentado la información adicional que ha sido requerida por Autoridad Portuaria de Guayaquil, posterior al convenio de entendimiento, conforme requerimientos de parte y parte, con el objetivo de que el producto final, la concesión de lo referido, sea lo más óptimo a los beneficios del Estado.

En el oficio mencionado en el numeral 1.14 del presente informe, indica en el numeral 24) y 26) la intención de desarrollar y mantener un nuevo canal de acceso, así como de una autopista de peaje entre Playas y Posorja, respectivamente, información que menciono para dejar expresa constancia de lo integral del proyecto, que considera estos aspectos respecto de los cuales se ha pronunciado el Director Técnico de la entidad en su informe presentado Informe Técnico: Análisis de la viabilidad Técnica sobre la propuesta para el desarrollo del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, adjunto al memorando APG-DTEC-2016-000214-M de fecha 23 de mayo de 2016.

Me permito puntualizar lo predispuesto por el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI, en el sentido de que conforme ha avanzado el proceso, tal como consta en los expedientes de la entidad, una vez ya oficializado el interés público del proyecto, celebrado un convenio de entendimiento, corresponde la emisión del Decreto Ejecutivo contentivo de la disposición de poder delegar, por excepción, a un tercero que no es del Estado, lo concerniente al proyecto antes referido, en virtud de que conforme se evidencia de los informes de viabilidad técnica y económica/financiera, elaborados por Directores de Autoridad Portuaria de Guayaquil, resulta necesario y adecuado para satisfacer el interés público, colectivo y general..

Queda evidenciado en nuestro presupuesto anual, que Autoridad Portuaria de Guayaquil actualmente no cuenta con capacidad técnica y económica para financiar este importante proyecto para la gestión de este sector estratégico tan relevante para el país, más aun si se trata de un proyecto integral que abarca no solo la parte portuaria como tal, sino la vialidad terrestre, el diseño y dragado de un canal de acceso a las instalaciones y la infraestructura portuaria como ya se ha mencionado.



Evidentemente la concedente, que será la encargada de culminar este proyecto, garantizará lo dispuesto por la Carta Magna y demás normativa aplicable al proceso, ejerciendo una oportuna y efectiva gestión en la regulación y control de tarifas y de los aspectos técnicos del proyecto.

Ahora bien, citando la parte pertinente del artículo 100 del COPCI, esto es, cuando se menciona que: *"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"* (Lo resaltado es propio), indico:

Que de la disposición legal transcrita, se colige que existe la viabilidad jurídica para delegar lo referido, de forma directa, es decir, la prestación de los servicios públicos portuarios, a empresas de propiedad estatal que formen parte de la comunidad internacional, para lo cual, el proponente deberá justificar en legal y debida forma, nuevamente, su calidad de "empresa pública" ya dentro de la fase de presentación de la oferta. Además deberá sujetarse a lo establecido en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, la Constitución de la República del Ecuador y demás normas pertinentes que le fueren aplicables a procesos como este.

#### Conclusión y recomendación:

Acorde con lo señalado anteriormente, esta Unidad considera que es legalmente factible delegar de forma directa, el equipamiento, operación y mantenimiento del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, al amparo de lo previsto en el Art. 314 de la Constitución, el Art. 100 del COPCI, y demás disposiciones que le fueren aplicables, conforme el marco regulatorio de los servicios portuarios y su delegación al sector privado, bajo cualquiera de las modalidades admitidas en nuestro marco jurídico.

Cabe precisar una vez más, que para acogerse a la modalidad de delegación excepcional mediante contratación directa, al amparo de lo previsto en el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, la proponente, deberá ratificar la calidad de empresa estatal de la comunidad internacional, en el sobre contentivo de la oferta dentro del proceso, dentro de las fechas fijadas en el cronograma, que será puesto a conocimiento oportuno de las partes.

Considerando que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, es la Autoridad Portuaria Nacional, y en virtud de que asumió las competencias y funciones del Directorio de Autoridad Portuaria de Guayaquil, se deberá remitir el informe de viabilidad económica,

financiera, técnica y el presente informe jurídico, para su correspondiente aval, previo a la emisión de resolución de viabilidad oficial.

La relevancia y trascendencia del proyecto, mismo que es integral y completo conforme consta en los informes técnicos y económicos emitidos por los funcionarios competentes, el cual además de las plazas y fuentes de trabajo que generará, beneficiará a todos los ciudadanos del país al convertir a Ecuador en un punto estratégico de puertos a nivel mundial.

En lo que le fuere aplicable, la concedente, utilizará las disposiciones legales y reglamentarias de los cuerpos normativos invocados en el presente documento y demás normas pertinentes. Los términos y condiciones del proceso serán los que se indiquen en los pliegos elaborados para el efecto, contentivos de los términos de referencia, mismos que guardarán relación con el memorando de entendimiento suscrito entre la concedente y la promotora, en aras de manejar el proyecto como una alianza privada con un socio estratégico.

Autoridad Portuaria de Guayaquil  
*Lucía León Solís*  
-----  
Ab. Lucía León Solís  
DIRECTORA DE ASESORIA JURÍDICA

Oficio Nro. APG-G-2016-000324-O

Guayaquil, 23 de mayo de 2016

**Asunto:** Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

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

Señorita Magíster  
Tania Denis Castro Ruiz  
Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial  
**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS**  
En su Despacho

De mi consideración:

Tal como ha sido usted informado en las varias reuniones de trabajo que hemos mantenido, Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), entidad portuaria de la cual ostento la representación legal en virtud de la designación que usted me confirió en enero del presente año, ha mantenido múltiples reuniones y talleres de trabajo, desde hace más de un año con el operador portuario DP World Investments B.V. (DPW) empresa estatal de propiedad del gobierno de Emirato de Dubai, en relación al interés de esta entidad pública extranjera de asociarse con APG para la construcción de un terminal portuario en la parroquia Posorja, provincia del Guayas, cantón Guayaquil, a orillas del océano Pacífico, que se encuentra dentro de la jurisdicción territorial que por ley corresponde a esta APG.

La propuesta de construcción y operación de un terminal, a la que se agrega la de diseño y construcción de un nuevo canal marítimo de acceso (hidrovía) y de una carretera entre Playas y Posorja, fue formalizada mediante 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, en contestación a nuestro pedido en tal sentido expresado con oficio No. APG. 2016-000130-O del 3 de los mismos mes y año, y en respeto al convenio de entendimiento de las partes, suscrito el 15 de febrero del año aludido. Adjunto copias de estos documentos.

Desde finales de marzo hasta la presente fecha, el equipo técnico, financiero y jurídico de la APG ha negociado con sus similares de DPW distintos aspectos de la posible alianza estratégica, 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



Oficio Nro. APG-G-2016-000324-O

Guayaquil, 23 de mayo de 2016

portuaria ccuntorianna existente para el futuro.

El martes 17 de mayo mantuvimos usted y yo, con el señor Presidente de la República del Ecuador, una reunión con el fin de informarle de los resultados de estas discusiones, y le explicamos lo viable del proyecto en sus distintos ámbitos, del cual el inversionista concesionario espera obtener una tasa interna de retorno (TIR) de entre 13,9% a 14,1 %, con una tasa de descuento del 12%. Por parte del Estado ecuatoriano, nuestro escenario propuesto, la TIR equivale entre el 14,2% a 15,9%, con igual tasa de descuento, incluso teniendo en cuenta que el proponente concesionario planteará acogerse a los beneficios de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas, que reformó el artículo 9 de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno permitiendo que este tipo de proyectos gocen de una exoneración exclusivamente del impuesto a la renta durante un plazo de diez años.

Los informes de viabilidad financiera, técnica y jurídica de la propuesta los adjunto para su conocimiento, señor Ministro, y con el fin de que se sirva hacerlos llegar al señor Presidente de la República, aparejados a un proyecto de petición que usted suscribiría en el sentido de que se proceda a expedir el Decreto Ejecutivo de excepcionalidad, con arreglo al artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) que cito a continuación:

“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 precautelaré 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.” (Lo resaltado me pertenece)

En el informe jurídico que anexo se explica la procedencia de la delegación en los términos planteados, en forma directa, por tratarse de una propuesta de una empresa estatal extranjera, que se asocia con esta entidad portuaria, la APG, para el desarrollo de



Oficio Nro. APG-G-2016-000324-O

Guayaquil, 23 de mayo de 2016

nuevas facilidades portuarias que pondrán al Ecuador en consonancia con las exigencias del mercado naviero mundial en las próximas décadas.

Se trata de un servicio público que obligatoriamente el Estado debe ofrecer, dejando en claro su actuación responsable y previsiva en proveer y mantener este servicio que por disposición constitucional es de interés nacional, obligatorio, y debe responder a principios de generalidad, uniformidad, eficiencia, continuidad y calidad, entre otros.

Apreciaría, señor Ministro, su consideración a este proyecto así como su intervención ante el señor Presidente de la República, solicitándole la expedición del Decreto Ejecutivo que declare la excepcionalidad que permita la delegación a la empresa estatal extranjera DP World Investments B.V. de la construcción y operación, con transferencia de propiedad a APG al finalizar el contrato, de este proyecto integral que incluye terminal portuario, hidrovía y carretera.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,



Ing. Jorge Xavier Vera Armijos  
GERENTE

Anexos:

- Informe Jurídico.
- Informe de la Viabilidad Técnica.
- Informe de Viabilidad Económica-Financiera.

Rs

## MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO

### PROYECTO PARA EL DISEÑO, PLANIFICACIÓN, FINANCIAMIENTO, CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL PORTUARIA DE POSORJA

#### I. Preliminares

##### 1. Comparecientes

##### 1.1. Por la Entidad Contratante

- (a) Comparece a la celebración de este memorando de entendimiento (en adelante el "Memorando") el señor ingeniero Jorge Vera Armijos, en su calidad de Gerente y, como tal, máxima autoridad administrativa de la Autoridad Portuaria de Guayaquil (en adelante la "Entidad Contratante"). Conforme lo certifican los documentos habilitantes. La Entidad Contratante interviene en el Memorando, en virtud de las competencias asignadas en la Ley General de Puertos, la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, el Reglamento General de la Actividad Portuaria, el Reglamento de Servicios Portuarios para las Entidades Portuarias del Ecuador y el Decreto Ejecutivo No. 582, publicado en el Registro Oficial No. 453, de 6 de marzo de 2015.

##### 1.2. Por el Proponente de la Iniciativa

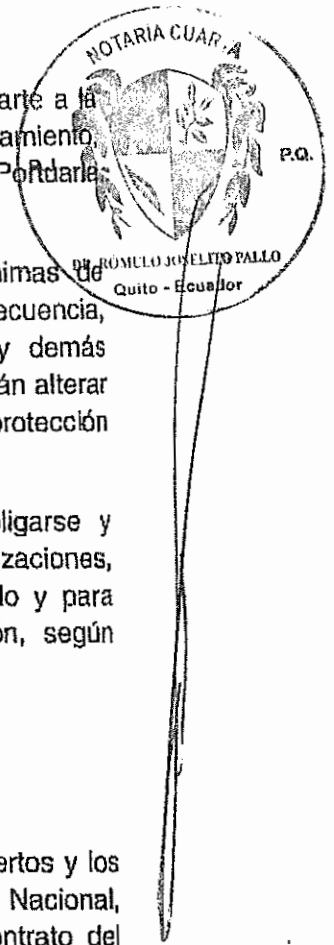
- (a) De otra parte, comparece el señor ingeniero Roberto Dunn Suárez, por los derechos que representa de DP WORLD INVESTMENTS B.V., en su calidad de Delegado del Apoderado General de la misma, conforme lo certifican los documentos habilitantes, a quien podrá denominarse simplemente de aquí en adelante como "DPW".
- (b) Comparece como testigo de honor la señora doña Isabel Noboa Pontón, en su calidad de Presidenta del Directorio del Consorcio NOBIS, socio local de DP World Investments B.V.

##### 1.3. Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas

- (a) Comparece a la celebración de este memorando de entendimiento (en adelante el "Memorando") el señor ingeniero Walter Solís Valarezo, en su calidad de Ministro de Transporte y Obras Públicas, en calidad de órgano rector en materia de puertos (el "MTO"), conforme lo certifican los documentos habilitantes.

##### 1.4. Declaraciones

- (a) A la Entidad Contratante y a DPW, cada una de ellas una parte contractual, en adelante, conjuntamente, se les denominará simplemente como las "Partes".



- (b) Para todos los propósitos de este Memorando se considerará como Parte a la sociedad concesionaria del contrato para el diseño, planificación, financiamiento, construcción, equipamiento, operación y mantenimiento de la Terminal Portuaria de Posorja.
- (c) Las estipulaciones de este Memorando constituyen las bases mínimas de entendimiento de DPW con la Entidad Contratante y el MTOP, En consecuencia, los requisitos, requerimientos, términos, condiciones, limitaciones y demás declaraciones que se establezcan en el contrato de concesión, no podrán alterar o innovar el contenido de estas estipulaciones salvo para mejorar la protección de la inversión de DPW.
- (d) Los comparecientes declaran tener capacidad suficiente para obligarse y contratar cuanto en Derecho se requiere y haber obtenido las autorizaciones, delegaciones y poderes necesarios para intervenir en el Memorando y para contraer las obligaciones que en él se estipulan en representación, según corresponde, de las Partes.

## 2. Antecedentes

### 2.1. Competencia de la Autoridad Portuaria de Guayaquil

- (a) Conforme a lo previsto en los arts. 2, 7 y 9 de la Ley General de Puertos y los capítulos I y VI 3 de la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, corresponderá, en su oportunidad, a la APG, la suscripción del contrato del proyecto para el diseño, planificación, financiamiento, construcción, equipamiento, operación y mantenimiento de la Terminal Portuaria de Posorja (el "Proyecto").

### 2.2. Competencia del MTOP

- (a) Según el art. 314 de la Constitución de la República, corresponde al Estado la provisión del servicio público relacionado con las infraestructuras portuarias.
- (b) El segundo inciso del art. 141 de la Constitución de la República dispone que a los órganos de la Función Ejecutiva, entre los que se encuentran los Ministerios de Estado, les corresponde cumplir, en el ámbito de su competencia, las atribuciones de rectoría, planificación, ejecución y evaluación de las políticas públicas nacionales y planes que se creen para ejecutarlas.
- (c) El Decreto Ejecutivo No. 8, de 15 de enero de 2007, publicado en el Registro Oficial No. 18, de 8 de febrero de 2007, creó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- (d) El art. 226 de la Constitución ordena que los entes públicos, en este caso el MTOP y la Entidad Contratante, tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución. El MTOP comparece a la celebración de este Memorando en cumplimiento del deber de coordinación y colaboración que debe mantener con la Entidad Contratante en relación con el Proyecto.

### 3. Objeto del Memorando

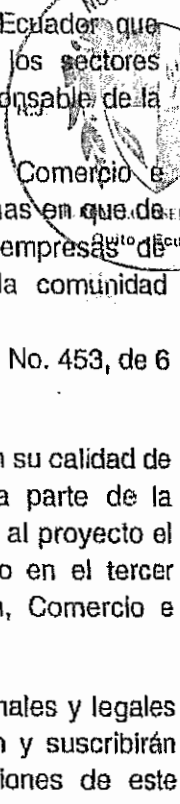
Sobre la base de los antecedentes indicados, las Partes se comprometen, aceptan y declaran que respetarán los siguientes entendimientos mínimos a los que han arribado en relación con el Proyecto:

#### 3.1. Iniciativa del proyecto

- (a) DPW se compromete a presentar una nueva propuesta de iniciativa, en el marco de la legislación ecuatoriana, en relación con el Proyecto y relacionada con los acuerdos que ya se han alcanzado con los equipos de trabajo de la Entidad Contratante y MTOP en reuniones mantenidas previas a la firma de este Memorando.
- (b) Las partes acuerdan y aceptan que la Iniciativa consistirá fundamentalmente en: Iniciativa para la construcción, operación y mantenimiento del puerto de aguas profundas de Posorja, dragado y mantenimiento del nuevo canal de acceso y vía de ingreso al Puerto.
- (c) La Entidad Contratante se compromete a revisar la Iniciativa en ejercicio diligente. En ningún momento, salvo aquellos casos en los que la ley lo obligue, la Entidad Contratante hará pública la información entregada por DPW que forma parte de su Iniciativa.
- (d) La Entidad Contratante se compromete a:
  - (i) Efectuar de manera ágil los procedimientos para proceder con el proceso para la construcción y operación del puerto de aguas profundas de Posorja.

#### 3.2. Régimen jurídico para el proyecto

- (a) Sin perjuicio de la aplicación general del ordenamiento jurídico ecuatoriano, las Partes entienden que el proyecto se regula especialmente por las siguientes normas que integran el régimen jurídico aplicable (el "Régimen Jurídico Aplicable"):
  - (i) Constitución de la República del Ecuador.
  - (ii) Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión.
  - (iii) Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas.
  - (iv) Código Orgánico Monetario y Financiero.
  - (v) Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera.
  - (vi) Ley de Modernización del Estado.
  - (vii) Ley de Compañías.
  - (viii) Decreto Ejecutivo No. 810, publicado en el Registro Oficial No. 494, de 19 de julio de 2011 en todo aquello que no ha sido previsto en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.
  - (ix) El Decreto Ejecutivo No. 582, publicado en el Registro Oficial No. 453, de 6 de marzo de 2015, en lo que fuere aplicable.
- (b) Las Partes entienden y consideran que las siguientes disposiciones del Régimen Jurídico revisten particular relevancia en el marco del Proyecto y su ejecución:

- 
- (i) El artículo 313 de la Constitución de la República del Ecuador que determina que el Estado está a cargo de la gestión de los sectores estratégicos y el artículo 314 ibídem, establece que es responsable de la provisión de servicios públicos.
- (ii) El artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones que determina, de modo ejemplificativo, las formas en que de manera excepcional se puede delogar directamente a empresas de propiedad estatal de los países que formen parte de la comunidad internacional.
- (iii) El Decreto Ejecutivo No. 582, publicado en el Registro Oficial No. 453, de 6 de marzo de 2015, en lo que fuere aplicable.
- (c) Una vez que DPW ha entregado la documentación relacionada con su calidad de empresa estatal (propiedad del Gobierno de Dubai que forma parte de la comunidad internacional), las partes entienden que sea aplicable al proyecto el régimen especial de delegación directa (concesión) determinado en el tercer inciso del artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.
- (d) En lo restante, en cuanto no se oponga a las normas constitucionales y legales indicadas, las Partes se regirán por el contrato que negociarán y suscribirán oportunamente, siempre en función de los términos y condiciones de este Memorando.

#### 4. Notificaciones

Las personas y direcciones de contacto de las Partes en relación con el Memorando son:

##### **Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas:**

Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, Juan León Mera N 26-220 entre Av. Orellana y calle La Niña, correo electrónico: jalbornoz@mtop.gob.ec, Quito-Ecuador.

##### **Por Autoridad Portuaria de Guayaquil:**

Gerente de Autoridad Portuaria de Guayaquil, Av.de la Marina y Puerto Marítimo, Ecuador, teléfono: (593)4 2012000, correo electrónico:jorgevera@apg.gob.ec. Guayaquil – Ecuador.

##### **Por DP WORLD:**

Roberto Dunn, Edificio Executive Center, Av. Joaquín Orrantia y Av. Tanca Marengo, correo electrónico: mail@nobis.com.ec, Guayaquil-Ecuador.

Las Partes pueden designar nuevas personas de contacto.

#### 5. Vigencia del memorando de entendimiento

- (a) El presente Memorando puede ser modificado mediante acuerdo escrito suscrito entre las Partes. El Memorando entra en vigor en la fecha en que ambas partes

lo suscriben; asimismo, se mantendrá vigente hasta la firma del contrato de delegación directa, vía concesión del diseño, planificación, financiamiento, construcción, equipamiento, operación y mantenimiento de la Terminal Portuaria de Posorja.

Celebrado en la ciudad de Guayaquil, el 15 de febrero de 2016, en cuatro ejemplares originales, en idioma español, cada uno con igual validez.

Por,

**Autoridad Portuaria de Guayaquil**



Ing. Jorge Vera Armijos

Por,

**Ministerio de Transportes y Obras Públicas,**



Ing. Walter Solís Valarezo

Ministro

Por

**DP WORLD INVESTMENTS B.V.,**



Ing. Roberto Dunn Suárez

Delegado del Apoderado General

**Como testigos de honor suscriben**



Sta. Isabel Noboa Pontón

Presidente Directorio NOBIS



NOTARIA GUAYAS  
 2016 FEB -4 PM 1:04  
 DR. ROMULO JOSE LITO DALLO  
 Quito - Ecuador

Quito, 29 de enero de 2016

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

Ref.: Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

De mis consideraciones:

Doctor Juan Manuel Marchán, en mi calidad de Apoderado de la Compañía DP World Investments B. V. (en adelante "DPW"), ante usted, comparezco, expongo y solicito:

I  
**ANTECEDENTES**

(i) Con fecha 9 de Marzo de 2015, DPW presentó a la Autoridad Portuaria de Guayaquil (en adelante APG), autoridad competente según el Decreto Ejecutivo No. 287 dictado el 3 de abril de 2014 y publicado en el Registro Oficial No. 231 del 23 de abril de 2014, la propuesta para la construcción y operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja.



DP WORLD

(ii) Mediante oficio No. APG-G-2015-000167-O del 13 de marzo de 2015, APG solicitó a DPW que aclare y complete la información de su propuesta.

(iii) Mediante escritos del 23 y 27 de marzo de 2015 DPW presentó a APG las aclaraciones e información complementaria solicitada.

(iv) Mediante oficio No. APG-G-2015-0001-O-M del 27 de marzo de 2015, APG comunicó a DPW que su propuesta para la construcción y operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, había sido calificada como **DE INTERES PUBLICO**.

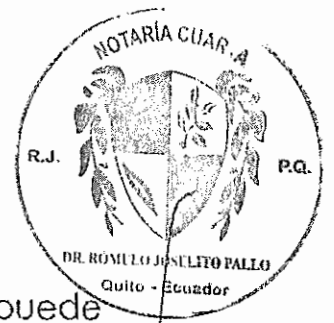
(v) A lo largo del proceso de análisis de la propuesta de DPW, ante las necesarias aclaraciones solicitadas por APG, el proponente demostró documentadamente que es una entidad pública, de propiedad del Gobierno de Dubai.

(vi) En efecto, la estructura accionaria demuestra que el Gobierno de Dubai es propietario final de DP World Investments B. V. a través de la Compañía DUBAI WORLD CORPORATION establecida mediante Decreto Ley No. 3 del 2 de marzo de 2006 suscrito por Mohammed Bin Rashid Al Maktoum, Gobernante del Emirato de Dubai.

(vii) Adicionalmente, mediante escrito presentado a APG el 27 de enero de 2016, se acompañaron sendas certificaciones que acreditan la calidad de pública de DPW.

(viii) Una vez comprobada la calidad de pública de DPW y con el objeto de verificar si al proyecto de construcción y





operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja 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 tal particular a la Secretaría General Jurídica de la Presidencia de la República. Mediante oficio No. T.6736-SGJ-16-61 del 26 de enero de 2016 el señor Subsecretario General Jurídico, doctor Vicente Peralta León, considera que según los 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"*.

## II PROPUESTA

A partir de la presentación de la propuesta de DPW, sus funcionarios y el equipo designado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Autoridad Portuaria de Guayaquil han mantenido reuniones de trabajo con el objeto de definir los términos y condiciones técnicos, económicos y jurídicos más beneficiosos para el Ecuador y la proponente en relación al Puerto.

Como resultado de aquellas reuniones, presentamos nuestra propuesta final que contiene incluidos aquellos rubros que han sido aprobados en las reuniones antes referidas:



DP WORLD

## Disposiciones Propuestas para la Concesión:

### 1) Estructura

(D) B (F) OOT – (Diseño,) Construcción, (Finanzas,) Propias, Operativas y Transferencia

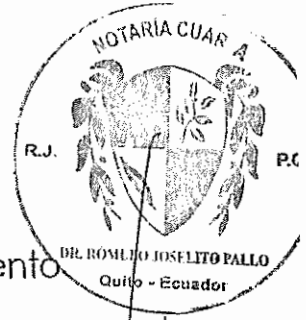
### 2) Plazo de la Concesión

50 años con cláusulas de terminación normal, efectiva desde la fecha de una condición suspensiva que debe ser cumplida por el Gobierno (Plazo). El plazo se prorrogará por un período de fuerza mayor y cualquier período de retraso del cual Gobierno es responsable.

### 3) Derechos Generales del Concesionario

DPW tendrá los siguientes derechos fundamentales:

- (i) 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 en la terminal y para la recopilación de todos los ingresos por el desempeño de tales funciones y actividades (los servicios);
- (ii) el derecho a crear garantías sobre cualquiera de sus activos (incluyendo activos fijos y móviles) que se utilizan



en la prestación de los Servicios o en el funcionamiento de la Terminal;

- (iii) el derecho a destruir o eliminar cualquier carga no reclamada;
- (iv) el derecho a eliminar y / o reemplazar todo el equipo;
- (v) el derecho a permitir el paso libre y sin restricciones de la carga dentro y fuera del sitio; y
- (vi) el derecho a utilizar las carreteras que llevan a los perímetros del sitio (carreteras que se deben conservar en buen estado por el Gobierno).

Los servicios del concesionario deberán excluir:

- Todos los servicios marítimos dentro de los puertos, canales y enfoques de la Terminal (que será facilitado por el Concedente o por terceros); y
- Funciones principales del puerto.

#### **4) Obligaciones Operativas del Concesionario**

DPW será responsable de:

- 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

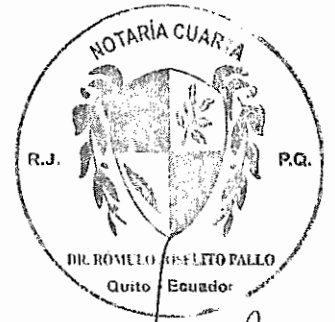


la Fase II, y el desarrollo de las futuras fases de capacidad basados en la demanda de cada tipo de manejo de la carga;

- ii) La operación y mantenimiento de la Terminal de acuerdo con las buenas prácticas internacionales;
- 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;
- 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;
- v) Llevar a cabo el manejo de carga y otras operaciones de acuerdo con KPIs establecidos en el contrato;
- vi) Mantener todos los activos de conformidad con las buenas prácticas internacionales;
- 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;
- viii) Dragar y mantener el nuevo canal a una profundidad mínima de 15 metros con el dragado.



DP WORLD



### 5) Derechos del Concedente

El Concedente gozará de los siguientes derechos conforme a la concesión:

- (i) El pago puntual de todos los derechos de concesión debidos en virtud del contrato de concesión; y,
- (ii) Una fianza de cumplimiento de US \$ 5,000,000.00 para asegurar el rendimiento de la Concesionaria en todo el Plazo.

### 6) Obligaciones del Concedente

La Concedente se compromete a lo siguiente:

- i) No dragar el canal interior entre Posorja y el Puerto de Guayaquil a una profundidad de más de 9,75 metros de CD;
- ii) No desarrollar ninguna capacidad de manejo de contenedores adicional (definido como siendo atraques equipados con grúas pórtico con capacidad de manejo de contenedores) en un radio de línea recta, 200 kilómetros de Posorja hasta las fases I y II del proyecto he logrado una utilización literal 80%. (Esta cláusula no tiene por objeto impedir a un operador controlado privadamente, dentro de ese rango, a expandir su capacidad dentro de su huella existente).



DP WORLD

- iii) No tomar medida alguna con respecto a aranceles, derechos de concesión, subsidios, leyes o reglamentos, etc., que pudieran tener un impacto adverso real y objetivo en DPW o en su capacidad para competir 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.
- iv) Proporcionar de manera oportuna y se mantendrá en vigor con 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

### **7) Área de Concesión**

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:

- i) El derecho exclusivo sobre el Sitio, incluyendo el derecho de utilizar cualquier terreno requerido por el operador para construir un montículo de tierra u otras barreras alrededor del sitio;



- ii) 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;
- iii) derecho de paso sobre cualquier propiedad o bajo el control de cualquier autoridad o terceros a efectos de acceso y de salida en el sitio según sea necesario para proporcionar los Servicios; y,
- iv) paso y funcionamiento de los Servicios Públicos desde y hacia el sitio necesario para proporcionar los Servicios en forma plena e ininterrumpida.

### 8) Inversiones

DPW será responsable del diseño, construcción y puesta en servicio de las Obras.

Las Fases I y II tendrán un costo estimado de US \$ 700 millones, según se indica en **Anexo 2** y comprenden:

#### Fase I

1. El terreno para el puerto y zona logística, más el valor de los estudios y los gastos relacionados con la preparación del Proyecto;

2. 400 mtrs de muelle;



**DP WORLD**

3. Área terminal total inicial de 25 a 30 HA adecuado para contenedores y otros medios de almacenamiento de carga;

4. Puertas, edificios de administración y mantenimiento, pesas, escáneres, subestaciones eléctricas, etc., necesarias para el pleno funcionamiento del puerto;

5. 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 portuaria para manejo de carga de contenedores y no contenedores;

6. Cuenca y dragado a mínimos de 15 metros;

7. zona controlada de aparcamiento para cargas de exportación;

8. área especializada para el manejo de banano

### **Fase II**

1. Construcción de muelle adicional de 350 a 400 metros y pavimentación del área asociada para apoyar nuevos muelles

2. 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 activaría en el año siguiente al año cuando la utilización de la Fase I alcance el 80%.

En el **Anexo 3** se especifican las inversiones que se prevé realizar en cada año de la concesión.

### 9) Servicios del Concedente

El Concedente deberá proporcionar a DPW y / o usuarios de los terminales los siguientes servicios portuarios (Servicios Portuarios) dentro de los límites de la terminal:

- i) La gestión del tráfico de buques;
- ii) Control de mercancías peligrosas según las regulaciones de la OMI;
- iii) Prestación de ayudas a la navegación;
- iv) Practicaje;
- v) Remolque;
- vi) Servicios de prevención y lucha contra incendios en el agua; y,
- vii) Instalaciones de anclaje.

DPW y el Concedente deberán celebrar un acuerdo de servicios de los puertos (Acuerdo sobre Servicios Portuarios) en



virtud del cual el Concedente ofrecerá los servicios portuarios a DPW.

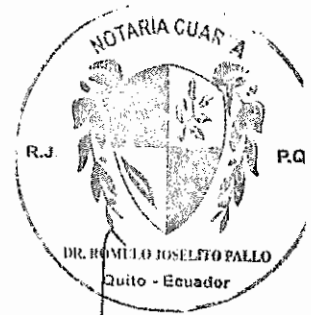
El Concedente recaudará, para los servicios portuarios, los aranceles portuarios de conformidad con arancel de APG, y cuando tal servicio no está incluido en el arancel APG la Concedente determinará las sumas por servicios prestados. DPW deberá proporcionar el derecho de uso de los muelles a los usuarios, y tendrá derecho a imponer y cobrar gastos de alquiler de los muelles libremente.

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-à-vis (cara a cara), incluyendo pero no limitado a, Buenaventura, Callao, San Antonio, y Valparaíso.

#### **10) Ámbito de los Servicios**

El Gobierno se asegurará que DPW tenga el único y exclusivo derecho y autoridad para:

- i) Proporcionar los Servicios;
- ii) operar el Terminal; y
- ii) ejercer cualquier derecho concedido a DPW de conformidad con el Acuerdo



### 11) Tipos de Carga

Todo tipo de carga.

### 12) Niveles de Servicio

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 en operación.

#### KPIs por tipo de carga

Tipo de Carga	Promedio trimestral	Unidad de Medida
1. Contenedores	25	Contenedores/Hora/Grúa
2. Camiones (sola transacción)	45	Minuto (puerta a puerta)
3. Camiones (dos transacción)	60	Minuto (puerta a puerta)

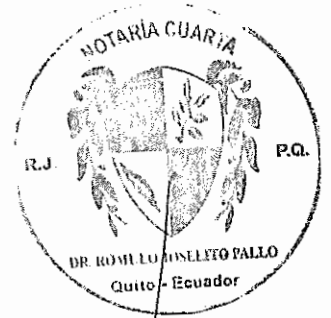
### 13) Tarifas

- 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 Contecon, para que al inicio de las operaciones en Posorja, los tipos arancelarios máximos de Posorja se mantengan un 20% más alto que las entonces tasas prevalecientes del Operador del Puerto de Guayaquil.

- 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.
- Almacenamiento y Re-estibas para ser reclasificados como servicios especiales y las tarifas no reguladas.
- 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.
- Tasas o transbordo que no sean reguladas.
- 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.
- 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.



- 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)**



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 e 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.

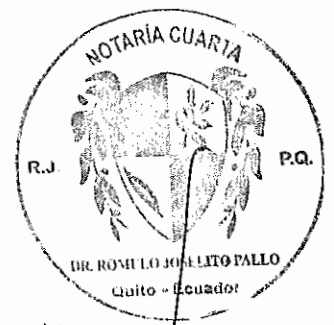
En el caso de terminación por evento de Incumplimiento del Concedente, éste estará obligado a pagar a DPW (dentro de los 30 días de la Fecha de Terminación) el mayor de:

(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





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.

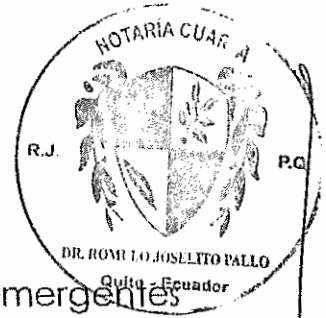
21) Cláusulas Estándar o Corrientes

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**

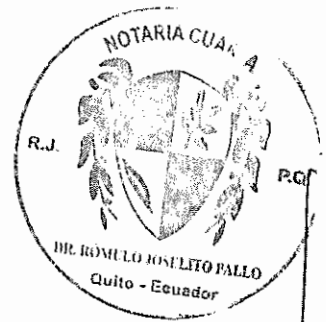
DPW ha incurrido en el gasto de estudios por un monto de US\$ 3,000,000.00, valor que el MTOP se compromete a reembolsar inmediatamente a DPW en el evento que el Proyecto se desarrolle en los terrenos de DPW en cualquier momento durante los próximo diez (10) años con una parte distinta de DPW.

**23) Pago por Disponibilidad**

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.



- 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**

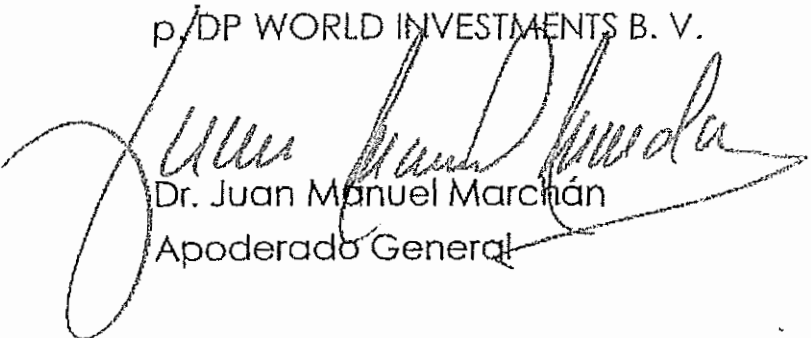
- DPW tiene el derecho de ceder a terceros sus derechos de concesionario previa autorización del Concedente.

### 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.

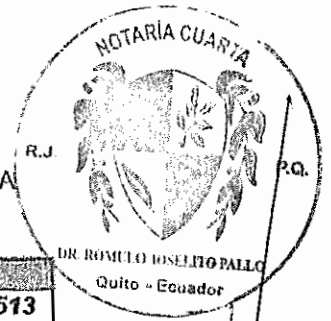
  
Dr. Juan Manuel Marchán  
Apoderado General

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

File

CONCEPTO

Costos en USD 2015, no incluyen IVA



<b>Monto Total de Inversión (USD '000)</b>	<b>Financ.</b>	<b>Extranj.</b>
<b>Costo de Proyecto y Construcción</b>	<b>378.648</b>	<b>175.513</b>
Costo de Proyecto	12.793	11.276
Movimiento de Tierras & Preliminares	32.176	24.033
Muelle	43.488	43.502
Pavimentación	28.237	28.347
Drenaje	2.727	2.727
Servicios	7.605	7.605
Electricidad	21.825	15.278
Edificios y Estructuras	17.578	10.398
Otros trabajos	2.365	2.579
Dragado	106.291	-
Carretera	40.000	-
Contingencia	28.114	22.768
Consultoría	3.680	2.380
Miscelaneos	31.789	4.620
<b>* Terreno-Inversion realizada a Feb 2015</b>	<b>24.000</b>	<b>-</b>
<b>Terrono-Inversion Adicional</b>	<b>12.239</b>	<b>-</b>
<b>Equipamiento</b>	<b>63.461</b>	<b>75.385</b>
<b>Preparación IT</b>	<b>8.000</b>	<b>1.677</b>
<b>Fondos generados internamente</b>	<b>43.251</b>	<b>-</b>
<b>MONTO TOTAL INVERSION</b>	<b>529.590</b>	<b>252.575</b>

<b>Total Costos Operativos y Mantenimiento (Excluyendo Construcción)</b>	
<b>(Monto en USD (1000))</b>	
Personal Operaciones e Ingeniería	1.388.467
Funcionamiento de Equipos	134.570
Otras Utilidades	281.707
Electricidad	26.914
Electricidad Neveras	383.659
Mantenimiento obras civiles	27.130
Reparación y Mantenimiento Equipos	957.936
Mantenimiento IT	97.826
Mantenimiento Dragado	393.329
Contingencia	738.308
Costos Operativos de No-Contenedores	1.170.577
<b>Total Costos Operativos y Mantenimiento</b>	<b>\$ 5.600.424</b>

DP World Investments BV

Subsidiary of DP World


 DP World Investments BV  
 10000 Amsterdam, The Netherlands  
 Tel: +31 (0)20 487 2000  
 Fax: +31 (0)20 487 2001  
 Email: info@dpworld.com

	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997
Revenue	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
Operating Profit	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Profit After Tax	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800
Dividend	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500
Net Assets	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
Equity	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
Liabilities	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Operating Assets	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
Operating Liabilities	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Operating Equity	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
Operating Assets per Share	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Operating Liabilities per Share	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Operating Equity per Share	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Operating Assets per Share	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Operating Liabilities per Share	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Operating Equity per Share	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100





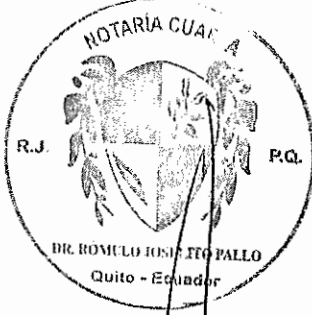
DP World Investments BV

República de Ecuador (jurisdicción en Ecuador)  
 Centro de Promoción y Desarrollo

Código de Comercio: 08031314  
 Montecristina, Provincia de Cotacachi

Fecha de inscripción: 10/07/2014  
 Número de inscripción: 08031314-0-101313140001

Descripción	Saldo	Debitos	Creditos	Saldo	Debitos	Creditos	Saldo
Capital suscrito	200,000			200,000			200,000
Reserva legal	20,000			20,000			20,000
Reserva de reservas							
Reserva de resultados							
Reserva de depreciaciones							
Reserva de amortizaciones							
Reserva de pérdidas							
Reserva de otros resultados							
Reserva de otros ingresos							
Reserva de otros gastos							
Reserva de otros resultados							
Reserva de otros ingresos							
Reserva de otros gastos							
<b>Total</b>	<b>220,000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>220,000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>220,000</b>



*[Handwritten signature]*





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 detallen 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 SENAEC.



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-O

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.

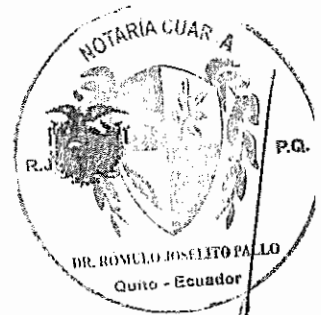
**PRESUPUESTO Y COSTOS**

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





Autoridad  
Portuaria  
Guayaquil



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

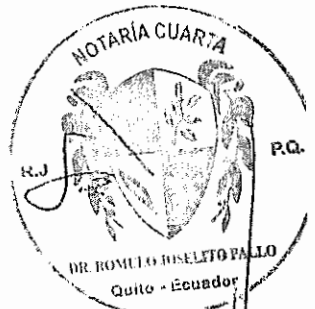
lls/vvm

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

ITEM	PROPUESTA DE DP WORLD	OBSERVACIONES SPTIME Y APQ
<p><b>ANTECEDENTES: CALIDAD DE ENTE PÚBLICO</b></p>	<p>(V) A lo largo del proceso de análisis de la propuesta de DPW, ante las necesarias aclaraciones solicitadas por APQ, el proponente demostró documentalmente que es una entidad pública, de propiedad del Gobierno de Dubai.</p> <p>(vi) Una vez comprobada la calidad de pública de DPW y con el objeto de verificar si el proyecto de construcción y operación del Puerto de Aguas Profundas puede encajar en 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.8738-SGJ-16-61 del 28 de enero de 2016 el señor Subsecretario General Jurídico, donador Vicente Pineda Leizaola, contestó que según los documentos adjuntos a la consulta, "se habría cumplido las precondiciones para proceder a la contratación directa o la que se realice 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><b>1) ESTRUCTURA</b></p>	<p>(D) E (F) DOT- (DISEÑO) Construcción, (Finanzas), Propias, Operativas Y Transferencias</p>	<p>No hay observaciones sobre este punto</p>
<p><b>2) PLAZO DE CONCESION</b></p>	<p>60 años con cláusula de terminación normal, además desde la fecha de una condición suspensión</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 SPTIME Y APQ</p>

57



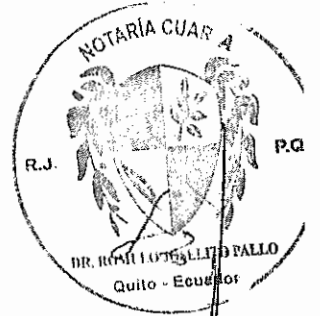


ANÁLISIS DE LA PROPUESTA ACTUALIZADA POR DP WORLD INVESTMENTS

CONDICIONES GENERALES DEL CONCESIONARIO	PROPUESTA DE DP WORLD	OBSERVACIONES SPTNIF Y APE
<p>DPW tendrá los siguientes derechos fundamentales:</p> <p>En y desde la fecha de Operaciones Comerciales, el inicio 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 recolección de todos los ingresos por el desempeño de tales funciones y actividades (los servicios);</p> <p>El derecho a crear garantías sobre cualquiera de sus activos (incluyendo activos fijos y móviles) que se utilicen en la prestación de los Servicios o en el funcionamiento de la Terminal;</p> <p>El derecho a desguar o eliminar cualquier carga no reclamada;</p> <p>El derecho a cambiar 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 mínimos dentro de los puertos, canales y entornos de la Terminal (que serán facilitado por el Concesionario o por terceros); y</p> <p>Funciones principales del puerto.</p>	<p>DPW será responsable de:</p> <p>(i) La construcción de la Fase I y Fase II del proyecto de acuerdo con los planes establecidos en la concesión y en base a los factores descomponibles establecidos para la Fase II, y el desarrollo de las futuras fases de capacidad basadas 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, otras edificaciones, estructuras y equipos para el Concesionario 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>Con relación a las condiciones propuestas, se observa lo siguiente para cada uno de los puntos:</p> <p>Revisar y definir técnicamente los factores descomponibles 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 manera puntual a 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 esta propuesta, los terrenos deberán estar en dominio del ente concesionario a fin de aplicar la modalidad de tenencia, según como lo dice 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: MSLWS.</p>

<p>6) DERECHOS DEL CONCEDENTE</p>	<p>El concesionario garantizará de las siguientes obligaciones 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 Eritreo Concesionario, deberá sustentarse en un estudio técnico-económico.</p>
<p>6) OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE</p>	<p>La Concesionaria se compromete a lo siguiente: No otorgar el canal térmico entre Pescaja y el Puerto de Guayaquil a una profundidad de más de 9.75 metros de CD; No desarrollar ninguna capacidad de manejo de contenedores aduanal (destino como almacén aduanal equipados con grúas pórtico con capacidad de manejo de contenedores) en un radio de línea recta, 250 kilómetros de Pescaja hasta las líneas 1 y II del proyecto ha logrado una utilización de 80%. (Esta cláusula no tiene por objeto impedir a un operador contenedor privatizado, dentro de ese rango, a operar su capacidad dentro de su huella existente). No tomar medidas alguna con respecto a arrendamientos, derechos de concesión, subsidios, leyes o reglamentos, etc., que pudieran tener un impacto negativo real y objetivo en DPW o en su capacidad para cumplir exitosamente en el mercado. El Concesionario procurará que no se produzca supuesto alguno como competencia desleal por parte de ninguna de las otras administraciones portuarias 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 otorgar a más de 9.75, de conformidad con lo previsto en el Contrato de Concesión suscrito con CONTECON, podría considerarse positivamente la conveniencia nacional de que el canal tenga una profundidad superior a 9.80. No es conveniente la obligación prevista en el literal ii), ya que limita la participación de las demás Concesionarias y Terminales autorizadas.</p>
<p>ITEM</p>	<p>PROPUESTA DE DP WORLD</p>	<p>CONSERVACIONES SPTMFF Y APG</p>
<p>6) OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE</p>	<p>Proporcionar 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 subcontrato.</p>	<p>En ningún caso, el Estado garantizará la rentabilidad del negocio ni establecerá tratamientos tributarios especiales o diferenciados a los que rijan el 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 abarcaría 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 127,84 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 concesionario otorgará a DPW: El derecho exclusivo sobre el Sitio, incluyendo el derecho de utilizar cualquier terreno requerido por el operador para construir un muelle de tierra u otras barreras alrededor del sitio; El derecho de paso para todos los accesos 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 necesario para proporcionar los Servicios; y.</p>	<p>Respecto de los derechos de agua necesarios para el desarrollo del puerto, debe aclarar la proponente, 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>

1



	<p>ceso y funcionamiento de los Servicios Públicos debe y hará el año necesario para proporcionar los Servicios en forma plena e ininterrumpida.</p>	
<p>6) INVERSIONES</p>	<p>DPW 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 comprenden:</p> <p>Fase I El terreno para el puerto y zona logística, más el valor de las edificaciones y los gastos relacionados con la preparación del Proyecto; 400 más de muelle;</p>	<p>Todas las inversiones deberán estar contempladas en un Proyecto de Ejecución de Inversiones donde quede establecido un cronograma concurrentemente con los montos para cada inversión. Además una tabla técnica de cada inversión de obra mayor (por definir)</p>
<p>ITEM</p>	<p>PROPUESTA DE DP WORLD</p>	<p>OBSERVACIONES SFT/TF Y APG</p>
<p>6) INVERSIONES</p>	<p>Area Terminal total inicial de 25 a 30 HA adecuado para contenedores y otros medios de almacenamiento de carga;</p> <p>Puentes, edificios de administración y mantenimiento y pesas, escaleras, subestaciones eléctricas, etc., necesarias para el pleno funcionamiento del puerto;</p> <p>Tres (3) o cuatro (4) Super Post Pilemar giras de pórtico de contenedores con equipo de apoyo, incluyendo los RTG, apiladores, manipuladores verticales tracción y sistemas de TI; si se proveen 3 giras pórtico, se comparará una grúa móvil a portuaria para manejo de carga de contenedores y no contenedores;</p> <p>Cuenta y drenaje a mínimos de 15 metros;</p> <p>Zona controlada de apilamiento para cargas de exportación;</p> <p>Área especializada para el manejo de barieno.</p> <p>Fase II Construcción de muelle adicional de 350 a 400 metros y pavimentación del área asociada para apoyar nuevos muelles.</p> <p>Capacidad total de 1,5 millones de TEUS.</p> <p>Las inversiones adicionales dependerán de marcado en crecimiento/demandada. El costo de inversión de Fase II se activará en el año siguiente al año cuando la utilización de la Fase I alcance el 80%.</p> <p>En el Anexo 3 se especifican las inversiones que se prevé realizar en cada año de la concesión.</p>	<p>-Se incluye un valor de cargo de USD 106 millones aprox. -Se incluye un valor de cartera de USD 40 millones aprox. -Los flujos presentados incluyen un horizonte de tiempo hasta el año 33.</p>
<p>6) DE LOS SERVICIOS DEL CONCEDENTE</p>	<p>El Concedente deberá proporcionar a DPW / o usuarios de los 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; Protección de aguas a la navegación; Practicaje; Remolques; Servicios de prevención y lucha contra incendios en el agua, y. Instalaciones de anclaje.</p>	<p>Se deberá considerar la RESOLUCION 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>



ANÁLISIS DE LA PROPUESTA ACTUALIZADA POR DP WORLD INVESTMENTS

Handwritten signature or initials.

	<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 aranceles 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 atarjea de los muelles libremente.</p> <p>El Concedente realizará sus mejores esfuerzos para graver 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, Cali, San Andrés, y Yaguajay.</p>	<p>v. Servicio de Remolque: Delegados a la empresa privada (OPB)</p> <p>- Sobre que el párrafo donde invoca que... DPW deberá proporcionar el derecho de uso de los muelles a los usuarios, y tendrá derecho a imponer y cobrar gastos de atarjea de los muelles libremente. Se deberá revisar el alcance de este último término, donde se podría reemplazar la palabra "libremente" por "de acuerdo al Tarifario o aprobación de APG".</p>												
ITEM	PROPUESTA DE DP WORLD	OBSERVACIONES SPTMYF 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 Pesca" y presentar más detalle o aclaración de los tres ítems que se mencionan.</p>												
11) TIPOS DE CARGA	<p>Todo tipo de carga.</p>	<p>Se considerará que se debe especificar la naturaleza del negocio. El Terminal de Transparencia es Contenedores. Así mismo, solo se indica "Todo tipo de carga" por lo cual debería especificarse qué tipo de carga es 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="925 963 1101 1590"> <thead> <tr> <th data-bbox="925 963 981 1254">Tipo de Carga</th> <th data-bbox="925 1254 981 1344">Promedio Mensual</th> <th data-bbox="925 1344 981 1590">Unidad de Medida</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="981 963 1029 1254">Contenedores</td> <td data-bbox="981 1254 1029 1344">25</td> <td data-bbox="981 1344 1029 1590">Contenedores/Hora/Gala</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1029 963 1077 1254">Cadenas (solo transacción)</td> <td data-bbox="1029 1254 1077 1344">45</td> <td data-bbox="1029 1344 1077 1590">Minuto (puerta a puerta)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1077 963 1125 1254">Cadenas (transacción)</td> <td data-bbox="1077 1254 1125 1344">60</td> <td data-bbox="1077 1344 1125 1590">Minuto (puerta a puerta)</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de Carga	Promedio Mensual	Unidad de Medida	Contenedores	25	Contenedores/Hora/Gala	Cadenas (solo transacción)	45	Minuto (puerta a puerta)	Cadenas (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 cadenas.</p>
Tipo de Carga	Promedio Mensual	Unidad de Medida												
Contenedores	25	Contenedores/Hora/Gala												
Cadenas (solo transacción)	45	Minuto (puerta a puerta)												
Cadenas (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 atribuido a Concesión, para que al inicio de las operaciones en Pesca, los tipos aranceles máximos de Pesca 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 \$0.285 por TRB en 2015, con el ajuste del IPC anual atribuido al Operador del Puerto de Guayaquil).</p>	<p>Para esta propuesta se considera que la misma debe ser revisada por adelantado en la formulación económica-financiera de este proyecto.</p> <p>- Sobre la Tasa de Uso de Canal: USD 0.285.</p> <p>- Sobre no regular y ser rechazadas como esperables las tarifas de re-embalaje y almacenamiento. En el Tarifario actual existente de la Concesión a Contacon, estos 2 servicios son considerados como</p>												



<p>14) <b>REQUERIDO DE CONCESION</b></p>	<p>Administración y Regístración para ser realizadas como servicios especiales y las tarifas no reguladas.</p> <p>Aranceles incluidos de Servicios Especiales para flete a una prima del 20% para las líneas operadas 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 Poesija, las épocas correspondientes al Operador de Poesija se mantengan en un 20% más que las épocas correspondientes al Operador del Puerto de Guayaquil.</p> <p>Tarifa 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 obtener un trato preferencial a los usuarios o poseedores usuarios en materia de asignación de muelles o transcales en los términos y condiciones que el operador estime convenientes.</p> <p>DPW tendrá derecho a cubrir todos los aranceles a los buques y sea directamente o a través de una agencia de cobros.</p> <p>DPW tendrá plena facultad para cobrar tarifas, ya sea directamente al destinatario o la compañía naviera, pero los cargos bilaterales no deben exceder las tarifas publicadas.</p> <p>El Concesionario se compromete a cubrir y / o concordar permisos aplicables necesarios para este fin.</p>	<p>"Bienes", por lo que el propietario solicita que sean reconocidos como "Espectáculos" pero el parecer, no se ha formado en cuanto que estos servicios, aunque sean considerados como espectáculos están bajo el control y regulación de APG. Adicional para la seguridad turística (administración) 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.</p> <p>Se debe estar "las bases o transbordo que no sea reguladas" se entenderá que al igual como lo expuesto en el anterior numeral, estas tarifas así se encuentran clasificadas como "espectáculos" en el listado de Comercio, son tarifas reguladas por el ente correspondiente (APG).</p> <p>Debe fijar las tarifas en cualquier moneda libremente convertible. En principio no podrá ser exajado, pero de igual manera se deberá revisar el alcance jurídico que este punto propone.</p> <p>Debe otorgar trato preferencial a los usuarios, debe existir una ampliación a este punto.</p>
<p>15) <b>DEL TRATAMIENTO BILATERAL DE INVERSIONES:</b></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 portuarias iniciando el año 31 de operación.</p> <p><b>PROPUESTA DE DP WORLD</b></p>	<p>Esta propuesta deberá ser negociada, una vez que se cuente con toda la información presentada por parte de la Proponente.</p>
<p><b>ITEM</b></p>	<p><b>CONSERVACIONES SPTMP Y APG</b></p>	<p>Con relación a la prestación del servicio al arbitraje internacional para todos los litigios, se requiere previamente la autorización por parte del Procurador General del Estado para comparecer 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>

ANÁLISIS DE LA PROPUESTA ACTUALIZADA POR DP WORLD INVESTMENTS

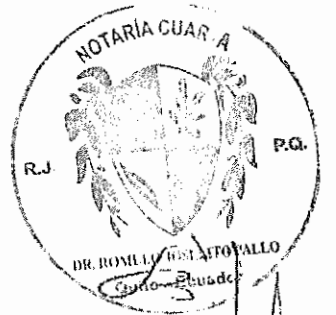
23



ANÁLISIS DE LA PROPUESTA ACTUALIZADA POR DP WORLD INVESTMENTS

<p>16) CAMBIO EN LA LEY</p>	<p>Si después de la fecha de suscripción del contrato de concesión, un cambio en la ley se produce que de como resultado un incremento por parte del concesionario y tal cambio en la ley(i) aumente los costos de DPW (impuestos o servicios sociales, incluyendo contribuciones) o reduzca sus ingresos un 5% o más, o (ii) afecte la capacidad del concesionario para cumplir sus obligaciones en virtud del 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.</p>	<p>Como ya se indicó en el numeral 6 de este documento, el Estado, de conformidad con lo previsto en el Art 46 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 acordado y/o legal que sea aplicable en el evento de presentarse dicha situación.</p>
<p>17) EQUILIBRIO ECONÓMICO (CAMBIOS)</p>	<p>DPW tiene derecho a hacer cambios (como se describe en el numeral 16 (Cambios en la Ley). DPW tendrá derecho a estar en la misma posición si el evento que da derecho a DPW no hubiera ocurrido. Esto puede ocurrir por vía de pago de compensación del Concesionario, compensando el Derecho de Concesión o la extensión del plazo.</p>	<p>Es necesario que se estimarza el alcance y las condiciones para la aplicación de dicho esquema compensatorio.</p>
<p>18) SOCIO-ECONÓMICO (LABORAL AMBIENTAL)</p>	<p>DPW deberá: Concretar 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 están 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.</p>	<p>No está observación sobre este punto.</p>
<p>ITEM</p>	<p>PROPUESTA DE DP WORLD</p>	<p>OBSERVACIONES SUPLENTE Y APG</p>
<p>19) TERMINACIÓN Y COMPENSACIÓN</p>	<p>La Concesión podrá terminarse por las siguientes razones:  Fallo 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 Concesionario. En el caso de terminación por evento de incumplimiento del Concesionario, 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 cantidad de las actividades; y La suma de: De la deuda (si hubiere); Los pasivos de terceros; Pagamento; El valor actual neto (calculado utilizando el factor de descuento se hizo referencia en el Método (Anexo) de la TIR del operador durante el Plazo; y Los gastos relativos a la terminación.</p>	<p>No es conveniente bajo los términos propuestos, a excepción de la primera causa!</p>

*[Handwritten signature]*



	<p>En el caso de terminación por exento de cumplimiento 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 hubiera); y,</p> <p>El valor (lido de mercado de todos los activos de DPW</p> <p>En el caso de un Mayor Evento o estado de Terna Fuera, el Concedente estará obligado a pagar a DPW (dentro de los 30 días de la Fecha de Terminación) el mayor de:</p> <p>La suma de la deuda (si los hay) y la Equidad; y</p> <p>El valor (lido de mercado de todos los activos de DPW</p>	
<p>20) INVERSIÓN Y OTROS INCENTIVOS</p>	<p>Trabajo de inversión directamente entre DPW (o de sus subsidiarias) y el Concedente con anticipo internacional para todos los países;</p> <p>Exención 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 recaerán en todos los materiales, equipos y otros suministros importados y que quedan dentro del sitio.</p>	<p>Sobre la preferencia 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 y Persona-Pública, sería conveniente que las consideraciones y aplicación de las mismas se encuesen debidamente reformadas.</p> <p><b>OBSERVACIONES SPYMF Y APG</b></p>
<p>ITEM</p>	<p><b>PROPUESTA DE DP WORLD</b></p>	
<p>21) CLÁUSULAS ESTÁNDAR O CORRIENTES</p>	<p>Las Partes acuerdan que el contrato de Concesión tendrá incluida las siguientes cláusulas estándar:</p> <p>Confidencialidad;</p> <p>Declaraciones de capacidad solvencia y autorización;</p> <p>Cada una de las partes cuidará con sus respectivos costos en relación con la negociación y ejecución del Contrato de Concesión;</p> <p>No hay armisticio sin el consentimiento de la otra Parte;</p> <p>Notificaciones;</p> <p>Totalidad del acuerdo;</p> <p>No renuncia;</p> <p>Divisibilidad;</p> <p>Alas garantías;</p> <p>Emendas;</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>Contratos;</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>La Propuesta deberá detallar 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>

ANÁLISIS DE LA PROPUESTA ACTUALIZADA POR DP WORLD INVESTMENTS

<p>23) PAGO POR DISPONIBILIDAD</p>	<p>La cantidad de diez millones de dólares de los Estados Unidos de América (USD 10,000,000) anuales por el período de 10 años deberán ser pagados por el Concesionario. Por motivo del desarrollo del dragado del nuevo canal de acceso. La forma adecuada de garantía para este pago será acordada entre ambas partes.</p>	<p>La inscripción actual no contempla la figura denominada "Pago por Disponibilidad". Esta figura es empleada en prácticas internacionales relacionadas a las Alanzas Público-Privadas. No considerari ningún desembolso por parte del Estado.</p>
<p>ITEM</p>	<p>PROPUESTA DE DP WORLD</p>	<p>OBSERVACIONES SPTMVF Y APG</p>
<p>24) NUEVO CANAL DE ACCESO</p>	<p>DPW desarrollará y mantendrá el nuevo canal de acceso con una cabida mínimo de quince (15) metros desde el área del proyecto hasta mar abierto. Una vez que el canal de acceso sea haya 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 concesionario será responsable de proveer y mantener todos los "equipos" de navegación (faros y boyas). Tanto de uso del canal máximo \$0.236 por TRB en 2015, con el ajuste del IPC anual idéntico al Operador del Puerto de Guayaquil. El concesionario 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 desarrollará el nuevo canal de acceso, el concesionario deberá pagar el Pago de Disponibilidad a DPW.</p>	<p>Es importante y necesario contar con mayor información técnica respecto al diseño y conexiones del nuevo canal de acceso. Respecto de la condición de que el canal actual debe ser cerrado y que todo buque que ingresa al Puerto de Guayaquil deberá ser obligado a usar el nuevo canal de acceso, la misma de acogerse, podría ocasionar algún tipo de perjuicio económico de los concesionarios actuales, así como a los puertos privados. Podría analizarse también la posibilidad de que se considere un refuerzo del canal existente, a fin de tener elementos técnicos suficientes para la toma de una correcta decisión, la misma que podría ser una vez concluido el proceso de concesión del proyecto.</p>
<p>25) TRATAMIENTO DE LA DIVERSIONES REALIZADAS EN EL TERRENO Y RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE AL PROYECTO</p>	<p>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 Concesionario 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 consistirán el avalúo del terreno y de las construcciones e instalaciones, es de USD \$ 383,998.18, valor que concuerda a la información registrada en el Comprobante del Pago de Impuestos Prediales del año 2015, ascendente a USD \$ 359,855.40. Sin embargo, la Propuesta 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 Concesionario. No se pueda considerar como parte de la inversión de la Proposición, los terrenos e inclusiones sus mejoras, donde 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 la siguiente respecto del modelo portuario: "Los puertos comerciales estatales del Ecuador serán de titularidad estatal y se regirán por el modelo instrumentalmente concebido bajo operación de forma directa, régimen servicio o factoring y sus variantes".</p>





ANÁLISIS DE LA PROPUESTA ACTUALIZADA POR DE WORLD INVESTMENTS

<p>se relacionan a la administración, mantenimiento y desarrollo de los puertos, en lo referente a sus infraestructuras. Habrá que ver si se aplica este esquema.</p>	<p>Provisión técnica del diseño de la nueva vía Playas-Pozos.</p>	<p>CONSERVACIONES OTIMIZ Y APG</p> <p>En las anexas se presentan los rubros y costos de la inversión, le minuta que asciende a un total de USD \$ 782 174.000 FASE 1: USD 520 930.000 FASE 2: USD 261 244.000 Es necesario contar con la información completamente desagregada del proyecto, de manera por solicitudes</p>
<p>25) CARRETEA O VIA DE ACCESO AL PUERTO</p>	<p>El concesionario y DPW entrarán en una comisión aparte (límites a ser discutidos) para el desarrollo de una Autopista de peaje entre Playas y Pozos. El Concesionario deberá adquirir el terreno necesario que permita la construcción de una Autopista de doble vía una vez está terminada. DPW tiene el derecho de ceder a terceros sus derechos de concesionario previa autorización del Concesionario.</p>	<p>PROPUESTA DE DE WORLD</p> <p>Como parte de la Propuesta, se presenta un cuadro donde se detallan los rubros y los valores para la Fase I y II.</p>
<p>ITEM</p> <p>PRELIMINARES Y COSTOS</p>		

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten mark]*



DP WORLD

Guayaquil, 21 de marzo de 2016

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

RECEPCION DE DOCUMENTOS  
Y SECRETARIA

2016 MAR 21 PM 4:41

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

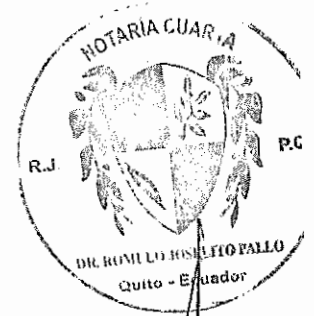
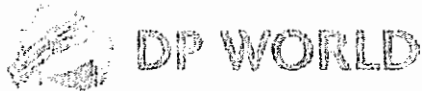
De acuerdo.

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.).



- 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 barcaza 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;

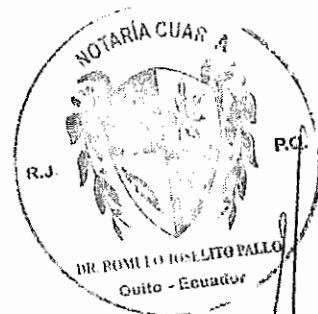
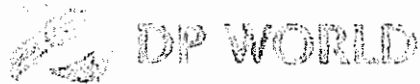


- Remoción de desperdicios;
- Suministro eléctrico desde tierra;
- Suministro de provisiones;
- Remoción y remplazo de cubiertas de escotillas;
- Realmacenamiento de cargas;
- Amarre y sujeción de la carga a bordo;
- Documentación; y
- Cualesquier otros servicios solicitados por el cliente.

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.



#### 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:

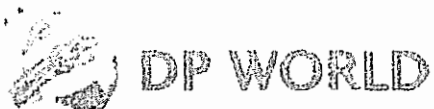
Tipo de Carga	Promedio trimestral	Unidad de Medida
1. Granel Líquido	250	Toneladas/Hora
2. Granel Sólido	500	Toneladas/Hora
3. Fraccionada	200	Toneladas/Hora
4. Contenedores	25	Contenedores/Hora/Grua
5. Camiones (sola transacción)	45	Minuto (puerta a puerta)
6. Camiones (dos transacción)	60	Minuto (puerta 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 asegure a DP World que ningún potencial desarrollo portuario dentro de la



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 Matricula 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**

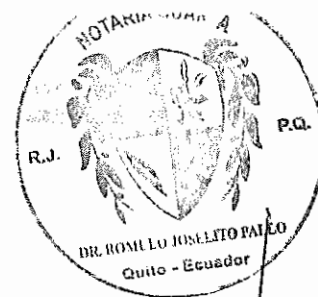
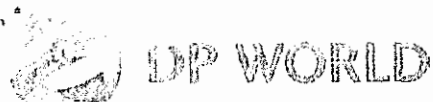
En cuanto a la normativa que regula los servicios portuarios en el Ecuador, estamos de acuerdo y no tenemos comentarios.

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**



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



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.

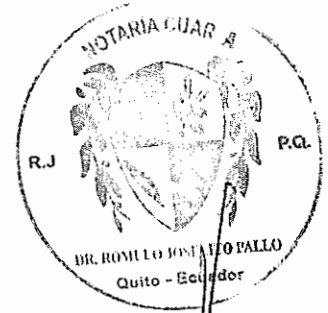
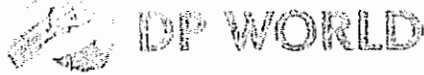
**21. Cláusulas Estándar o Corriente**

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,

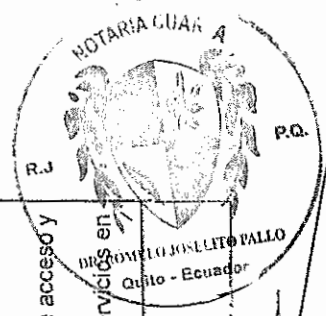
Roberto Dunn Suarez  
Apoderado Especial

Materia de la Concesión Estructura	Disposiciones Propuestas para la Concesión (D) B (F) OOT – (Diseño.) Construcción, (Finanzas,) Propias, Operativas y Transferencia
Términos de la Concesión	<p>50 años con cláusulas de terminación normales, efectivas desde la fecha de una Condición. Suspensiva que debe ser cumplida por el Gobierno (Plazo)</p> <p>El plazo se prorrogará por un período de fuerza mayor y cualquier período de retraso del cual Gobierno es responsable (ej. La finalización de la draga)</p>
Derechos del Concesionario	<p>El Concedente concederá a la Concesionaria, para la totalidad del Plazo, los siguientes derechos fundamentales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 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 en la terminal y para la recopilación de todos los ingresos por el desempeño de tales funciones y actividades (los servicios);</li> <li>(ii) el derecho a crear garantías sobre cualquiera de sus activos (incluyendo activos fijos y móviles) que se utilizan en la prestación de los Servicios o en el funcionamiento de la Terminal;</li> <li>(iii) el derecho a destruir o eliminar cualquier carga no reclamada;</li> <li>(iv) el derecho a eliminar y / o reemplazar todo el equipo;</li> <li>(v) el derecho a permitir el paso libre y sin restricciones de la carga dentro y fuera del sitio; y</li> <li>(vi) el derecho a utilizar las carreteras que llevan a los perímetros del sitio (carreteras que se deben conservar en buen estado por el Gobierno).</li> </ul> <p>Los servicios del concesionario deberán excluir.</p> <p>(A) todos los servicios marítimos dentro de los puertos, canales y enfoques de la Terminal (que será facilitado por el Concedente o por terceros) y (B) funciones principales del puerto.</p>
Obligaciones Operativas del Concesionario	<p>Concesionario será responsable de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>ii) la operación y mantenimiento de la Terminal de acuerdo con las buenas prácticas internacionales;</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>v) llevar a cabo el manejo de carga y otras operaciones de acuerdo con <del>los</del> <u>los</u> <del>estándares</del> <u>estándares</u> establecidos en el contrato</li> <li>vi) <del>mantener</del> <u>mantener</u> todos los activos de conformidad con las buenas prácticas internacionales.</li> </ul>



DP WORLD

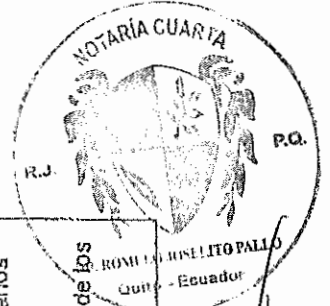
Derechos del Concedente	vii) la transferencia de todos los activos físicos de la Concesionaria, incluido terreno, obras civiles, estructuras y equipos para el Concedente al vencimiento de la Concesión
Obligaciones del Concedente (y del Gobierno)	<p>El Concedente debe gozar de todos los siguientes derechos conforme a la concesión:</p> <p>(i) el pago puntual de todos los derechos de concesión debidos en virtud del contrato de concesión;</p> <p>(ii) una fianza de cumplimiento de [US \$ x] para asegurar el cumplimiento de la Concesionaria en todo el Plazo</p> <p>Concedente se comprometen cada uno de los siguientes (no cumplir con estas obligaciones representaría un incumplimiento material de la Concesión:</p> <p>i) dredging y mantener el nuevo canal a una profundidad mínima de 16 metros con el dragado que deberá concluir a por lo menos 3 meses antes de la puesta en marcha del proyecto</p> <p>ii) para no dragar el canal interior entre Posorja y Contecon a una profundidad de más de 9,75 metros de CD;</p> <p>iii) no desarrollar ninguna capacidad de manejo de contenedores adicional (definido como siendo atraques equipados con gruas pórtico con capacidad de manejo de contenedores) en un radio de línea recta, 200 kilómetros de Posorja hasta las fases I y II del proyecto he logrado una utilización lítera 80% (Esta cláusula no tiene por objeto impedir a un operador controlado privadamente, dentro de ese rango, a expandir su capacidad dentro de su huella existente)</p> <p>iv) no tomar medida alguna con respecto a aranceles, derechos de concesión, subsidios, leyes o reglamentos, etc., que pudieran tener un impacto adverso en el concesionario o la capacidad del concesionario para competir eficazmente en el mercado</p> <p>v) proporcionar de manera oportuna y se mantendrá en vigor con 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>
Área de Concesión	<p>El área total de 127,94 HA con línea costera de 2.270 metros disponibles para el desarrollo mas los derechos de agua necesarios para el desarrollo del puerto y [xxx] HA para el desarrollo de la zona logística.</p> <p>Durante la vigencia del plazo, el concedente otorga al operador</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El derecho exclusivo sobre el Sitio, incluyendo el derecho de utilizar cualquier terreno requerido por el operador para construir un montículo de tierra u otras barreras alrededor del sitio;</li> <li>• 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;</li> <li>• derecho de paso sobre cualquier propiedad o bajo el control de cualquier autoridad o terceros a efectos de acceso y de salida en el sitio según sea necesario para proporcionar los Servicios;</li> <li>• paso y funcionamiento de los Servicios Públicos desde y hacia el sitio necesario para proporcionar los Servicios en forma plena e ininterrumpida.</li> </ul> <p>El operador será responsable del diseño, construcción y puesta en servicio de las Obras.</p> <p>Fase I y II, con un costo estimado de US \$ 600 millones de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fase I</li> </ul>
Inversiones	





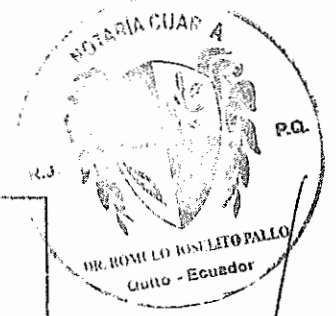
	<p>1. El terreno para el puerto y zona logística, más el valor de los estudios y los gastos relacionados con la preparación del Proyecto</p> <p>2. 400 mtrs de muelle</p> <p>3. área terminal total inicial de 25 a 30 HA adecuado para contenedores y otros medios de almacenamiento de carga</p> <p>4. Puertas, edificios de administración y mantenimiento, pesas, escáneres, subestaciones eléctricas, etc. necesarias para el pleno funcionamiento del puerto</p> <p>5. 3 o 4 Super Post Panamax grúas de pórtico de contenedores con equipo de apoyo, incluyendo los RTG, apiladores, manipuladores vacíos, tractores y sistemas de TI</p> <p>a. Si se proveen 3 grúas pórtico, se comprará una grúa móvil portuaria para manejo de carga de contenedores y no contenedores</p> <p>6. Cuenca y dragado a mínimos de 16 mtrs</p> <p>7. zona controlada de aparcamiento para cargas de exportación</p> <p>8. área especializada para el manejo de banano</p> <p>• Fase II</p> <p>1. Construcción de muelle adicional de 350 a 400 metros y pavimentación del área asociada para apoyar nuevos muelles</p> <p>2. Capacidad total de 1,5 millones de TEU.</p>
<p>Servicios del Concedente</p>	<p>Las inversiones adicionales dependerán de mercado en crecimiento / demanda.</p> <p>Ciclo de inversión de fase II que se active en el año siguiente al año cuando la utilización de la Fase I alcance el 80%.</p> <p>El Concedente deberá proporcionar al Concesionario y/o usuarios de los terminales (usuarios) los siguientes servicios portuarios (Servicios Portuarios) dentro de los límites de la terminal:</p> <p>(i) la gestión del tráfico de buques;</p> <p>(ii) control de mercancías peligrosas según las regulaciones de la OMI;</p> <p>(iii) prestación de ayudas a la navegación;</p> <p>(iv) practicaaje;</p> <p>(v) remolque;</p> <p>(vi) servicios de prevención y lucha contra incendios en el agua;</p> <p>(vii) instalaciones de anclaje, y</p> <p>(viii) dragado de mantenimiento a 16m de todo el canal.</p> <p>La Concesionaria y el Concedente deberán celebrar un acuerdo de servicios de los puertos (Acuerdo sobre Servicios Portuarios) en virtud del cual el Concedente ofrecerá los servicios portuarios al concesionario.</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. El Concesionario 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-à-vis, incluyendo pero no limitado a, <u>insertar lista de puertos</u></p>
<p>Ámbito de los Servicios</p>	<p>El Gobierno asegurará que el operador tiene el único y exclusivo derecho y autoridad para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• proporcionar los Servicios;</li> <li>• operar el Terminal y</li> </ul>

Tipos de Carga		* ejercer cualquier derecho concedido al operador de conformidad con el Acuerdo	
Niveles de Servicio		Todo tipo de carga	
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 en operación.			
KPIs por tipo de carga:			
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/Grúa	
5. Camiones (sola transacción)	45	Minuto (puerta a puerta)	
6. Camiones (dos transacción)	60	Minuto (puerta a puerta)	
Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las tarifas máximas para los Servicios Básicos que se establecen en una prima del 20% para las tasas CONTECON del 2015, con el ajuste del IPC anual idéntico a Contecon, para que al inicio de las operaciones en Posorja, los tipos arancelarios máximos de Posorja se mantengan un 20% más alto que las entonces tasas prevalecientes de Contecon</li> <li>• Almacenamiento y Re-estibas para ser reclasificados como servicios especiales y las tarifas no reguladas</li> <li>• aranceles iniciales de Servicios Especiales para fijarse a una prima del 20% para las tasas CONTECON 2015, con el ajuste del IPC anual idéntico a Contecon, 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 de Contecon</li> <li>• Tasas o transbordo que no sean reguladas</li> <li>• El operador 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.</li> </ul>		



<p>Derecho de Concesión Equilibrio Económico Cambio en la ley</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El operador 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.</li> <li>• El operador tendrá derecho a cobrar todos los aranceles a los usuarios, ya sea directamente o a través de una agencia de cobros.</li> <li>• El operador 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</li> <li>• El Gobierno se compromete a obtener y / o conceder permisos aplicables necesarios para este fin.</li> </ul> <p>5% del ingreso derivado de las operaciones portuarias, basados en los términos indicados en este documento</p>
<p>[TBA]</p>	<p>Si, después de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, un cambio en la ley se produjere que de como resultado de un incumplimiento por parte del concesionario y tal cambio en la ley</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) aumenta los costos de la Concesionaria (impuestos o servicios sociales, incluyendo contribuciones) o reduce sus ingresos un 5% o más, o</li> <li>(ii) afecta la capacidad del concesionario para cumplir sus obligaciones en virtud del Contrato de Concesión, entonces:</li> </ul> <p>(A) el Concesionario 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</p> <p>(B) el Concesionario tendrá derecho a hacer cambios para cumplir con la ley.</p>
<p>Equilibrio Económico (Cambios)</p>	<p>Cuando el concesionario tiene derecho a hacer cambios (como se describe en Cambios en la Ley), el Concesionario tendrá derecho a estar en la misma posición si el evento que dio derecho al Concesionario no hubiese ocurrido. Esto puede ocurrir por vía de pago de compensación del Concedente, compensando el Derecho de Concesión o la extensión del plazo.</p>
<p>Socio-Económico (Laboral, Ambiental, etc)</p>	<p>El Concesionario deberá:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) contratar y formar a su personal en cantidad suficiente para llevar a cabo las operaciones de la terminal</li> <li>ii) cumplir con todos los aspectos de la legislación laboral de Ecuador</li> <li>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</li> <li>iv) desarrollar e implementar todos los programas necesarios para ayudar a garantizar la protección del medio ambiente</li> <li>v) llevar a cabo actividades de responsabilidad corporativa en la comunidad local, y reportar estas iniciativas</li> </ul>
<p>Terminación &amp; Compensación</p>	<p>La Concesión podrá terminarse por las siguientes razones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) flujo de tiempo</li> <li>ii) Fuerza Mayor, únicamente a discreción del Concesionario</li> <li>iii) Concesionario, Caso de Incumplimiento</li> <li>iv) Concedente, Caso de Incumplimiento / Gobierno</li> </ul> <p>En el caso de terminación por Evento de Incumplimiento del Gobierno, el Gobierno estará obligado a pagar el operador (dentro de los 30 días de la Fecha de Terminación) el mayor de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(A) el valor justo de mercado de la Concesionaria en una continuidad de las actividades; y</li> <li>(B) la suma de             <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) de la deuda (si hubiere);</li> <li>(ii) los pasivos de terceros;</li> <li>(iii) Patrimonio;</li> </ul> </li> </ul>

	<p>(iv) el valor actual neto (calculado utilizando el factor de descuento se hace referencia en el Modelo financiero) de la TIR del operador durante el Plazo; y</p> <p>(v) los gastos relativos a la terminación.</p> <p>En el caso de terminación por Evento de Incumplimiento del operador, el Gobierno estará obligado a pagar al operador (dentro de los 30 días de la Fecha de Terminación) el mayor de:</p> <p>(A) de la deuda (si hubiere); y</p> <p>(B) el valor justo de mercado de todos los activos de la Concesionaria</p> <p>En el caso de cese de un Mayor Evento o flujo de Time Force, el Gobierno estará obligado a pagar el operador (dentro de los 30 días de la Fecha de Terminación) el mayor de:</p> <p>(A) la suma de la deuda (si los hay) y la Equidad; y</p> <p>(B) el valor justo de mercado de todos los activos de la Concesionaria.</p> <p>En todos los casos, las compensaciones pueden hacerse para montos pagaderos por cualquiera de las partes a la otra.</p>
<p><b>Inversión &amp; Otros Incentivos</b></p>	<p>i) Tratado de Inversiones directamente entre la Concesionaria (o de sus accionistas) y el Gobierno con el arbitraje internacional para todos los litigios</p> <p>ii) moratoria fiscal de 5 años para cada una de las dos fases iniciales</p> <p>iii) 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><b>Cláusulas Estandar</b></p>	<p>Las Partes acuerdan que el Contrato de Concesión también incluirá las siguientes cláusulas estandar :</p> <p>(i) la confidencialidad;</p> <p>(ii) declaraciones de capacidad suficiente y autorización;</p> <p>(iii) Cada una de las Partes cargará con sus respectivos costos en relación con la negociación y ejecución del Contrato de Concesión;</p> <p>(iv) no hay anuncios sin el consentimiento de la otra Parte;</p> <p>(v) las notificaciones;</p> <p>(vi) renuncia a la inmunidad soberana por el Concedente;</p> <p>(vii) totalidad del acuerdo;</p> <p>(viii) no renuncia;</p> <p>(ix); divisibilidad</p> <p>(x) más garantías;</p> <p>(xi) enmiendas</p> <p>(xii) ninguna responsabilidad por los daños emergentes (que no figuran expresamente en el Contrato de Concesión);</p> <p>(xiii) indemnizaciones respecto a reclamaciones de terceros; y</p> <p>(xiv) contrapartes.</p>





República del Ecuador  
**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS**  
**MATRÍCULA DE CONCESIÓN DE ZONAS DE PLAYAS Y BAHÍAS**

Emblema Por **SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL**

**Información de la Concesión:**

Tipo de Concesión <b>Permanente</b>	Objetivo <b>Terminales portuarias</b>	Parroquia <b>POBORJA</b>
Provincia <b>GUAYAS</b>	Canton <b>GUAYAQUIL</b>	Servicio <b>Público</b>
Tipo de Documento <b>Ministerial</b>	Fecha de Vigencia <b>14-12-2006</b>	Número de Documento <b>1472</b>
Boya --- unidad(es)	Piloto --- unidad(es) unidad(es)	Fecha de Caducidad de Documento <b>31-12-2050</b>
Metro Cuadrado Comercial <b>540000 m²</b>	Hectáreas Biotécnicas <b>0.0000 Hectáreas</b>	Metro Lineal --- m
Área Total <b>540000.00 m²</b>	Ubicación <b>SITIO LOMAS DEL CANGREJAL</b>	Metro Cuadrado No Comercial --- m²
		Metro Cuadrado Provisional --- m²
		Número de Matrícula <b>1001</b>


**Información del Concesionario:**

Razón Social <b>ALIANZA INTERNACIONAL PORTUARIA ALINPORT S.A</b>	Tipo de Persona <b>Jurídica</b>
Tipo de Identificación <b>RUC</b>	Identificación <b>0002459150001</b>
Representante Legal <b>FALKENOTF BOWEN FLEMING ANTONIO</b>	Identificación del Representante <b>0910794841601</b>
Nacionalidad <b>ECUATORIANA</b>	Teléfono <b>042202333 / 042202328</b>
Dirección <b>AV. JUAN TANCA MARENGO N° 100 Y AV. CONSTITUCION ED. EXECUTIVE CENTER P. 5 OF 507</b>	

De conformidad con el Reglamento de la Actividad Marítima, las concesionarias de zona de playa y bahías para el tráfico de pasajeros tienen la obligación de renovar su matrícula en la reserva indicada, antes del pago de su primera correspondiente por ocupación y en caso de no hacerlo, se tramitará la cancelación del Documento de concesión.

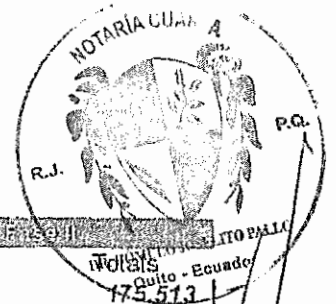
El presente certificado es válido hasta: **31 DE DICIEMBRE DE 2015**

Expiró en **GUAYAQUIL** el **3 DE FEBRERO DE 2015**

  
 Ing. Jimena Salvador Alvarado  
**DIRECTORA DE PUERTOS (E)**  
**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS**







Inversión Inicial  
(2015 US\$, no incluyen IVA)

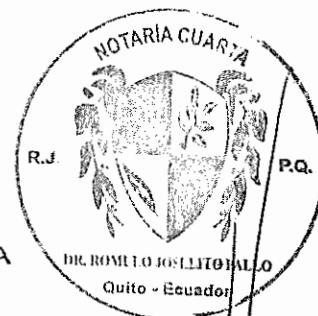
<b>Monto Total de Inversión (USD '000)</b>	Detalle	Total	Detalle	Total
<b>Costo de Proyecto y Construcción</b>		<b>378.648</b>		<b>378.648</b>
Costo de Proyecto		12.793		11.276
Preliminares	5.100		3.000	
Cortes y excavación	11.051		10.378	
Otros trabajos	16.025		10.655	
Movimiento de Tierras & Preliminares		32.176		24.033
Piled Foundation	28.052		28.052	
Cubierta de concreto	13.071		13.071	
Carriles, bolardos, defensas	2.365		2.379	
Muelle		43.486		43.507
Area de contenedores	16.850		16.850	
Plataformas para <i>reefers</i>	7.277		7.277	
Otros	4.110		4.220	
Pavimentación		28.237		28.347
Drenaje		2.727		2.727
Agua (potable, uso bomberos)	1.606		1.606	
Conductos electricos	4.306		4.306	
Miscelaneos	1.694		1.694	
Servicios		7.605		7.605
Subestaciones <i>reefer power</i>	16.296		11.458	
Luz, otros	5.529		3.819	
Electricidad		21.825		15.278
Edificio administrativo	3.458		1.358	
Taller	3.360		1.240	
Aduana Policia Antinarcoóticos, perrerias, otros	1.733		840	
Bodega de banano	1.194		398	
Otro	7.833		6.562	
Edificios y Estructuras		17.578		10.398
Remoción de manglar	513		1.380	
Construcción para estanques de dragado	841			
Otros (trabajos requeridos el en sitio de construcción)	511		540	
Cerca/valla perimetral	500		659	
Otros trabajos		2.365		2.579
Berth Pocket (berles)	6.291			
Nuevo canal	100.000			
Dragado		106.291		
Carretera		40.000		
Contingencia		28.114		22.768
Trabajos adicionales de diseño	1.260		1.180	
Supervision	2.400		1.200	
Consultoria		3.660		2.380
<i>Weighbridges, linemarking, signage, barreras, etc</i>	4.123			
Rayos x, mobiliario para la terminal, etc	5.900			
Otros miscelaneos	21.766		4.520	
Miscelaneos		31.789		4.620
<i>* Terreno-Inversion realizada a Feb 2015</i>		24.000		-
<i>Terrona-Inversion Adicional</i>		12.239		-
<i>Equipamiento</i>		63.461		75.385
<i>Preparación IT</i>		8.000		1.677
<i>Fondos generados internamente</i>		43.251		-
<b>MONTO TOTAL INVERSION</b>		<b>529.599</b>		<b>252.575</b>

Total Costos Operativos y Mantenimiento durante concesión (montos en USD (000))	
Personal Operaciones e Ingeniería	1.388.467
Funcionamiento de Equipos	134.570
Otras Utilidades	281.707
Electricidad	26.914
Electricidad Neveras	383.659
Mantenimiento obras civiles	27.130
Reparación y Mantenimiento Equipos	957.936
Mantenimiento IT	97.826
Mantenimiento Dragado	393.329
Contingencia	738.308
Costos Operativos de No-Contenedores	1.170.577
<b>Total Costos Operativos y Mantenimiento</b>	<b>\$ 5.600.424</b>

Nº 1060

RAFAEL CORREA DELGADO

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA



CONSIDERANDO:

Que el Artículo 227 de la Constitución de la República dispone que la administración pública se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;

Que de acuerdo a lo establecido en el Artículo 314 de la Constitución de la República, el Estado es responsable de la provisión de los servicios públicos de vialidad e infraestructuras, entre otros;

Que según el segundo inciso del mismo Artículo, el Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión, respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad, y dispondrá que sus precios y tarifas sean equitativos, para lo cual establecerá su control y regulación;

Que el segundo inciso del Artículo 316 de la Constitución de la República permite al Estado, en forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y servicios públicos, en los casos que establezca la ley;

Que el literal h) del Artículo 5 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones determina que el Estado promoverá un desarrollo logístico y de infraestructura, para lo cual generará las condiciones para promover la eficiencia del transporte marítimo, aéreo y terrestre, bajo un enfoque integral y una operación de carácter multimodal;

Que el Artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones regula aquella excepcionalidad, al disponer que debe ser 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, en cuyo caso los servicios públicos determinados en aquella norma pueden ser delegados a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria;

Que el tercer inciso del mismo artículo menciona las modalidades de delegación, que podrán ser concesión, asociación, alianza estratégica u otras formas contractuales de acuerdo a la ley, observando, para la selección del delegatario, los procedimientos de concurso público determinados en el reglamento;

Que mediante Decreto Ejecutivo No. 810, publicado en el Registro Oficial No. 494 del 19 de julio de 2011, se expidió el Reglamento de Aplicación del Régimen Excepcional de Delegación de Servicios Públicos de Transporte;

**RAFAEL CORREA DELGADO**

**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**

Que conforme al numeral 3.5 del Artículo 3 del mentado Reglamento, la facultad de iniciar, organizar y ejecutar los procesos de delegación para prestar servicios públicos, corresponde, entre otros, a las instituciones y organismos que según las leyes respectivas tuvieran la facultad para hacerlo;

Que la compañía DP WORLD INVESTMENTS B.V. presentó el 9 de marzo de 2015, ante la Autoridad Portuaria de Guayaquil, una propuesta para la construcción, operación, mantenimiento y provisión de servicios del Puerto de Aguas Profundas de Posorja;

Que luego del análisis realizado por parte de la entidad portuaria, conjuntamente con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el 15 de febrero del 2016, se firmó con DP WORLD INVESTMENTS B.V., el Memorando de Entendimiento para la construcción, operación y mantenimiento del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, iniciando con ello las mesas de negociaciones sobre la propuesta económica, técnica y financiera del proyecto;

Que el 23 de mayo de 2016, la Autoridad Portuaria de Guayaquil declaró la viabilidad del proyecto para la construcción, operación y mantenimiento del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, con transferencia de propiedad de todas las instalaciones a favor de la entidad portuaria al finalizar el contrato, con inclusión del dragado y construcción de un nuevo canal de acceso marítimo desde la boya marina hasta Posorja, en iguales condiciones, así como de una carretera que une la ciudad de Playas con Posorja, vía Morro;

Que con fundamento en los informes de viabilidad técnica, económica y jurídica elaborados por Autoridad Portuaria de Guayaquil, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, con oficio MTOP-DM-16-374-OF del 23 de mayo de 2016, solicita la declaratoria de excepcionalidad para que la entidad portuaria prosiga con este emprendimiento, en asocio con la empresa DP WORLD INVESTMENTS B.V., con arreglo al Artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, en coherencia con el marco jurídico ecuatoriano citado previamente, y en cumplimiento del deber constitucional del Estado de proveer y mantener el servicio público portuario en consonancia con las exigencias del mercado naviero mundial en las próximas décadas, sin que aquello signifique erogación alguna de la parte ecuatoriana gracias a la modalidad de delegación que se adoptará;

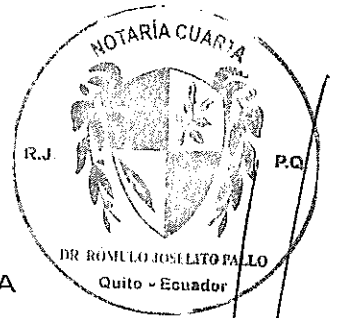
Que la Autoridad Portuaria de Guayaquil no cuenta con la capacidad económica – técnica necesaria y adecuada para satisfacer el público interés de construir y operar un puerto de aguas profundas;

Que se ha advertido la trascendencia e integralidad del proyecto, el cual además generará miles de plazas de trabajo, beneficiará a todos los ciudadanos del país al convertir a Ecuador en un punto estratégico de puertos a nivel mundial; y,

Nº 1060

RAFAEL CORREA DELGADO

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA



En ejercicio de la atribución que le confieren el numeral 13 del Artículo 147 de la Constitución de la República, y el Artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones,

DECRETA:

Artículo Único.- Autorizar de manera excepcional el desarrollo, construcción y mantenimiento de instalaciones, la operación del servicio público del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, el dragado, construcción, mantenimiento y operación de un canal de navegación de acceso hasta Posorja, así como de la carretera que une Playas y Posorja, vía Morro, en la provincia del Guayas.

Este Decreto Ejecutivo, de cuya ejecución se encarga al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Autoridad Portuaria de Guayaquil, entrará en vigencia a partir de la presente fecha, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en el Palacio Nacional, en Quito, a 25 de mayo de 2016.

Rafael Correa Delgado  
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

## ACTA DE ACUERDO Y NEGOCIACIONES TÉCNICAS Y ECONÓMICAS

En la ciudad de Guayaquil, a los 27 días del mes de mayo del 2016, comparecen a celebración de la presente Acta de Acuerdo y Negociaciones Técnicas y Económicas (en adelante "Acta de Acuerdo") por la que se plasman los acuerdos, en materia técnica y económica, alcanzados entre la Entidad Delegante y el Proponente DP WORLD INVESTMENT B.V., dentro del proyecto de iniciativa Privada para la construcción y operación del "Puerto de aguas profundas de Posorja". Los acuerdos alcanzados serán incorporados en el Modelo de Contrato que posteriormente suscribirán las partes en un texto final, sin limitar los demás acuerdos a los que pueden llegar las Partes antes de la firma del Contrato, necesarios para lograr, entre otros, el otorgamiento de los incentivos tributarios establecidos en la Ley Orgánica de Incentivos a las Alianzas Público Privadas, por parte del Comité Interinstitucional de APP, la financiación del PROYECTO.

Todos los términos en mayúscula inicial usados y no expresamente definidos en la presente Acta tendrán el significado otorgado a los mismos bajo el Modelo de Contrato.

### I. PARTES



- I.1. **Autoridad Portuaria de Guayaquil ("APG"):** es la Entidad Delegante, quien a su vez se encuentra representada por su Gerente , señor Jorge Vera Armijos, quién se ve asistido por los directores de las áreas de Control de Gestión de las Concesionarias y Dirección de Gestión Técnica de la Entidad.
- I.2. Los acuerdos alcanzados devienen de la presentación de la Propuesta de iniciativa Privada para la construcción y operación del "Puerto de aguas profundas de Posorja", y la Declaratoria de Excepcionalidad decretada por el Señor Presidente de la República, para la Adjudicación de la Concesión y posterior suscripción del Contrato según el resultado de su gestión.
- I.3. **Proponente (el "Proponente" o "DPW"):** es la compañía extranjera DP WORLD INVESTMENT S.A., quién a su vez se encuentra representada por su Apoderado General, señor Juan Manuel Marchan Maldonado.

### II. EL PROYECTO

Se trata del PROYECTO para la construcción, equipamiento, mantenimiento y operación de la Terminal Portuaria del Puerto de Posorja (ii) la construcción, operación y mantenimiento de una carretera con su respectivo peaje de la Ciudad de Playas a Posorja; y, (iii) la habilitación de un canal de acceso hacia la Terminal (hidrovía) su respectivo peaje, en conjunto ("Proyecto").

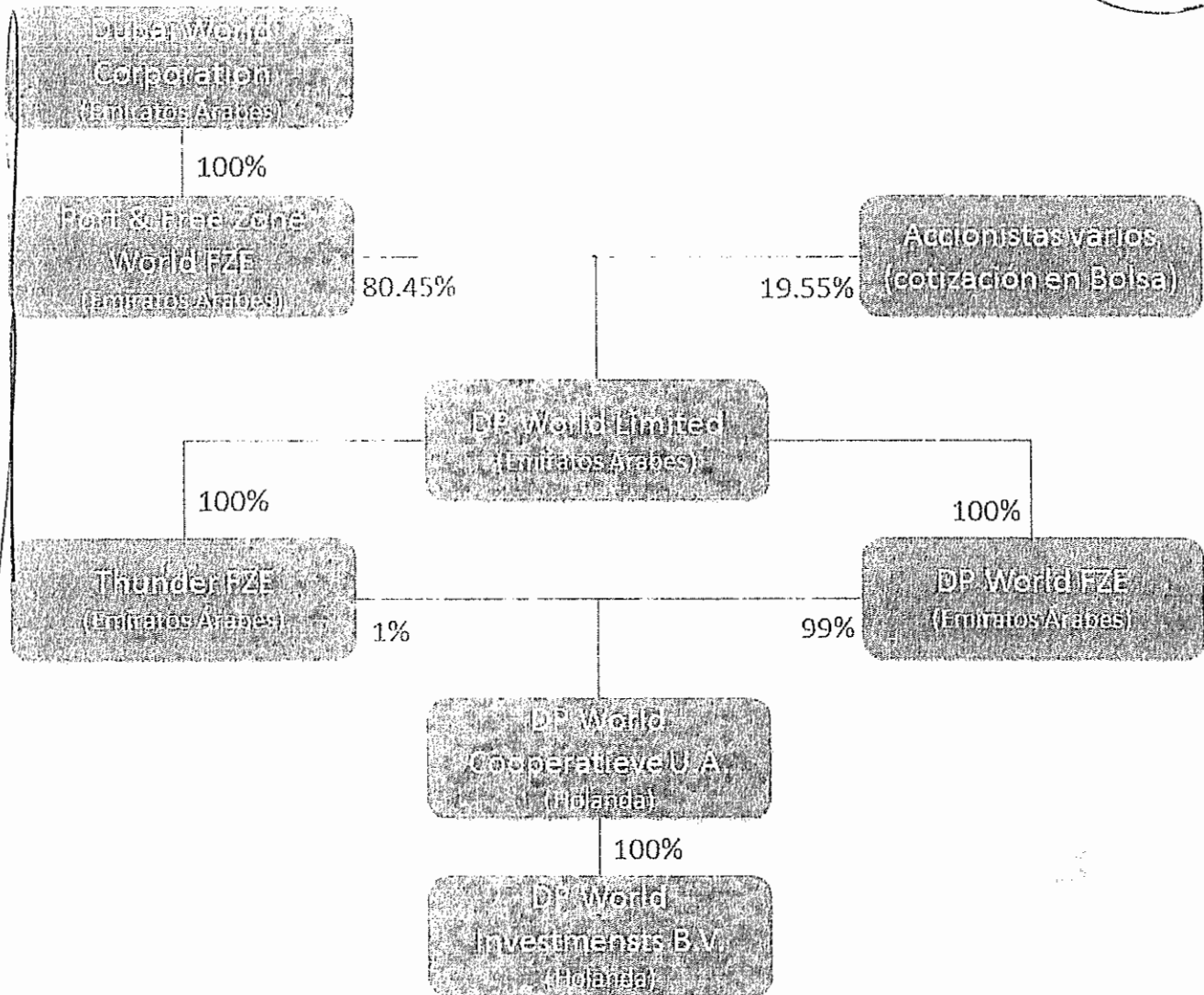
### III. ANTECEDENTES.

1. DP World Investment B.V., compañía de responsabilidad limitada privada constituida al amparo de las leyes de los Países Bajos, siendo una compañía pública de uno de los países de la comunidad internacional, amparada en el régimen de excepcionalidad previsto por la Constitución de la República del Ecuador, solicito ser delegataria de la prestación de un servicio público en un sector considerado como estratégico.





A continuación el organigrama y estructura de propiedad accionarial de DPW, que prueba la calidad de empresa de propiedad estatal del Gobierno de Dubái, de los Emiratos Árabes Unidos, es decir, P.C. de un país de la comunidad internacional:



- Con fecha 15 de enero del 2015, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), a través de su Ministra, señora Paola Carvajal Ayala, DP World Investments B.V. y su subsidiaria, suscribieron un Memorando de Entendimiento, con el objeto de trabajar en conjunto para el desarrollo de una infraestructura de un puerto de aguas profundas en Posorja, altamente competitivo previo a la apertura de la ampliación del Canal de Panamá.

En este acto, DPW entregó los siguientes estudios realizados en el área portuaria propuesta:

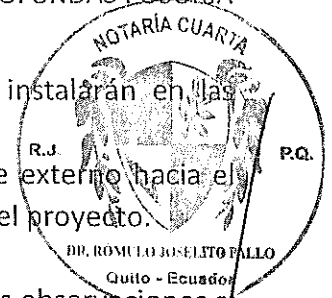
- Svasek Hydraulics / Posorja Siltation Study;

- Reporte de Dragado en Nuevo Canal de Acceso;
- Investigación Complementaria Geotécnica o CVA;
- Drewry Shipping Consultants.
- Estudio de Mercado del puerto en Posorja;
- Estudio Náutico de Posorja;
- Estudio de plan maestro de dragado;
- Simulación morfológica adicional de Posorja;
- Survey Reports /3 Volúmenes);
- Descripción del Proyecto Integral;
- Estudio Técnico de Batimetría;
- Pre- feasibility wave action Study;
- Investigación Eratigráfica;
- Wharf Designs;
- Diseño de Edificios,
- Desarrollo de patio de contenedores;
- Estudio de Impacto Ambiental y Plan de Manejo Ambiental;
- Estudio técnico del sector de bananas en el Ecuador;
- Estudio de Feasibility en el Canal de Navegación.

3. Con fecha 9 de marzo del 2015, DPW presentó ante la APG, representada en ese momento por el señor Juan Carlos Jairala Reyes, la Propuesta de Iniciativa Privada para la Construcción y Operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja.
4. Por tratarse de un Proyecto Prioritario de Interés Nacional, con el objeto de obtener los informes pertinentes (viabilidad económica financiera, legal y técnica) APG conformó una comisión para que lleve adelante las fases de "Presentación", "Evaluación del Interés Público", y "Análisis de Viabilidad de la Iniciativa Privada". La comisión fue integrada por funcionarios de la Dirección de Concesiones, Gestión y planificación Institucional, Dto. Financiero, Analistas de Control de Concesiones, Analista de Operaciones Portuarias, e Dto. De Ingeniería, así como del Departamento Legal y adicionalmente, Funcionarios de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.
5. Mediante Oficio APG No. AGP-G-2015-0000167-O, de 13 de marzo del 2015, la Autoridad Portuaria presentó varias observaciones a la propuesta inicial presenta, entre estas:
  - 5.1. Que DPW modifique su modelo de concesión de BOOT (Build, Operate, Owner, Transfer) a DBOT (Desing, Build, Operate, Transfer), esperando que el concesionario no solo asuma el riesgo de la construcción si no también el del diseño;
  - 5.2. Que se sustente y se establezcan las características técnicas, diseño de alzado, trazado, y dimensionamiento geométrico, además de presentar los estudios de carácter geotécnico;
  - 5.3. Incluir el plano de implantación del buque de diseño que atracará en cada una de las fases en los muelles.



- 5.4. No se incluyen el detalle de servicios que brindarán y equipos que se instalarán en las Edificaciones Propuestas.
- 5.5. No se presentan planos de trazado ni planes para vías de acceso terrestre externo hacia el proyecto, ni cuáles son las rutas de conectividad en las zonas de influencia del proyecto.
6. Mediante oficio presentado a la APG el 23 de marzo del 2015, DPW contestó las observaciones al Oficio antes referido, sobre los puntos antes referidos, DPW propuso:
- 6.1. Operar bajo la modalidad de concesión (BOOT), "Construcción, Posesión, Explotación y Traspaso",
- 6.2. Se estableció que la terminal manejará y desarrollará su proyecto en base a un muelle y área de atraque y equipo suficiente para manejar naves grandes post-Panamax (12.000 TEU) desde el inicio.
- 6.3. Las instalaciones y edificios, tendrán capacidad para que operen autoridades oficiales como Aduana, Policía Nacional, Inmigración, Entidades Bancarias, etc.



En la Fase uno se propone que se incluyan los siguientes equipos:

Fase 1: incluye lo siguiente:

- 400 metros de muelle/atracadero
- Patio de Contenedores con una capacidad de hasta 750,000 TEU anual
- Moderno complejo de recepción y entrega de contenedores
- Moderno edificio de administración e instalaciones de apoyo
- Instalaciones para los contenedores vacíos
- Instalaciones de Mantenimiento y reparación de contenedores y equipos
- Instalaciones LCL según los requisitos del mercado
- Calado /profundidad de agua incluyendo puesto de atraque de 15.50 metros.
- 3-4grúasde contenedores Buque a Estación y 10-13Grúa apiladora de contenedores sobre neumáticos
- Sistemas Avanzados de Operación de la Terminal y Administración

Fase 2: incluye lo siguiente:

- 400 metros adicionales de muelle/atracadero (800 metros en total)
- Patio de Contenedores con una capacidad de hasta1,600,000 TEU anual
- Complejo ampliado para recepción y entrega de contenedores, si fuese necesario
- Edificio de administración adicional e instalaciones de apoyo, si fuese necesario
- 3-4 grúas de contenedores Buque a Estación y 10-13 Grúa apiladora de contenedores sobre neumáticos

- 6.4. Se presentaron planos y estudios adicionales para el desarrollo de un nuevo canal de acceso de 15.5m de calado, que permite el arribo de los buques de nueva generación, que beneficiarán a todos los usuarios de la comunidad portuaria, motivo por el cual, esta inversión va más allá de los trabajos propuestos por DPW.

Se consideró que el nuevo canal de acceso deberá contar con el sitio de atraque y área de maniobras dragadas a una profundidad de -15.5m respecto del cero hidrográfico, lo cual incluiría una revancha bajo quilla para el máximo buque de diseño de 0.25 m y un sobre dragado de 0.25m.

El ancho requerido para el realineado será de aproximadamente 300m, a fin de permitir el cruce de buques de ingreso y salida en ese sector; el dragado, sitio de atraque y círculo de maniobra deberá tener en cuenta el buque de diseño, más un resguardo bajo quilla.

7. 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, declaró que la propuesta de iniciativa Privada para la construcción y operación del “Puerto de aguas profundas de Posorja”, presentada por DPW de interés público.
8. Con oficio Nro. SPTM-15-001-OF-M de marzo 27 de 2015, la Subsecretaria 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.
9. Mediante Oficio APG – G – 2015-000219-O, de 13 de abril del 2015, APG solicitó entre otras cosas:
- 9.1. Indicación de estudios de pre factibilidad financieros, técnicos y jurídicos;
  - 9.2. Especificaciones jurídicas del proyecto propuesto, con indicación de la modalidad de asociación público privada que sugiere aplicar;
  - 9.3. Valoración de estudios que presenta con criterios objetivos, precios de mercado, y desagregados hasta esa fecha.
10. Mediante Oficio APG – G – 2015 – 00236 – O, de 20 de abril del 2015, APG solicitó a DPW, la inclusión dentro de su propuesta de iniciativa público privada, entre otras las siguientes:
- 10.1. Armonización de sitio de maniobras de conformidad con la eslora del buque de diseño de 397 m;
  - 10.2. Soportes del cálculo para la determinación del buque de diseño;
  - 10.3. Información técnica de carga uniforme distribuida a 5 o 6 T/m<sup>2</sup>;
  - 10.4. Inclusión de conexiones a red eléctrica y de agua (potable y servidas);
  - 10.5. Inclusión dentro del plan económico de obras de acceso y conexiones con el exterior de la terminal;

6

DPW



- 10.6. Obras de dragado inicial del canal de acceso y todas las zonas de navegación y maniobra de los buques;
- 10.7. Desglose de carga, tarifas y flujo de caja.
11. Con oficio presentado por DPW el 27 de abril del 2015, se atendieron los pedidos de APG de la siguiente manera:
- 11.1. Se propone una alianza estratégica público privada, bajo el régimen ejecutivo del Decreto 582, único marco normativo a esa fecha que regulaba la inversión pública privada en sectores estratégicos que, por excepción, podían delegarse a entidades que no forman parte del Estado Ecuatoriano.
- 11.2. En la matriz de riesgos presentada por el DPW, se consideró los riesgos de Sabotaje de las Operadoras de Terminales de Guayaquil, Disputas con Riegos de Tierras Expropiadas, Incapacidad para Garantizar retrasos en financiamiento del Proyecto, No terminación de la nueva carretera, No terminación del canal de acceso y mantenimiento de dragado y Riesgos Comerciales.
12. Mediante Oficio presentado por DPW de 15 de mayo del 2015, se atendieron los pedidos de APG, de la siguiente manera:
- 12.1. El buque de diseño definido en los Criterios de Diseño es un buque real cuya atención por parte del Puerto de Aguas Profundas de Posorja forma parte esencial del plan de negocios de DPW.

<b>BUQUE DE DISEÑO</b>	
Tipo de Buque	Portacontenedores
Clase	Maersk Clase E
Desplazamiento	219.000 ton
Arqueo Bruto	170.974
Arqueo Neto	55.396
Porte Bruto	156.907 DWT
Eslora Total	397 m (1.302 pies)
Eslora entre perpendiculares	376 m (1.233 pies)

Manga	56 m (184 pies)
Calado Máximo	15,5 m (51 pies)
Puntal	30 m (98 pies)
Propulsión	80 MW (109.000 HP) provistos por un motor Wärtsilä 14RT-Flex96c más 30 MW (40.000 HP) provistos por cinco motores Caterpillar 8M32
Potencia de los impulsores laterales	3.500 kW
Diámetro de las hélices	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Principal (Dp): 9,6 m</li> <li>• Principal (Dc): 6,7 m</li> <li>• Impulsores laterales: 3,0 m</li> </ul>
Velocidad	25,5 nudos (47,2 km/h; 29,3 mph)
Capacidad	14.770 TEU - 1000 TEU (contenedores refrigerados)
Altura de estiba de contenedores sobre cubierta	10
Tripulación	13, con capacidad para 30

- 12.2. Se presentó en Apéndice D, el nuevo estudio ajustado al diámetro del círculo de maniobras propuesto a la eslora del buque de diseño;

Se ajustó el diámetro del círculo a 1,4 veces la eslora total del buque de diseño, considerándose adecuado para la etapa de diseño y sujeto a posibles cambios en base a estudios específicos.

- 12.3. Se confirmó la carga uniformemente distribuida de 3ton/m<sup>2</sup> establecida en los Criterios de Diseño del muelle, y considerada en el pre-dimensionamiento del muelle a nivel de diseño conceptual ha sido adoptada en atención a la operación de contenedores mediante grúas pórtico sobre rieles. Dicha carga es compatible con la estiba de contenedores llenos sobre la plataforma del muelle hasta 3 en altura, lo cual resulta suficiente para las operaciones con contenedores.

Se coincide que, en caso de requerirse la operación con otros tipos de carga, como ser carga general, dependiendo del producto y el tipo de operación, se pudiera incrementar la sobrecarga de diseño a 5 / 6 ton /m<sup>2</sup>.

- 12.4. La conexión eléctrica para la etapa de construcción, con una demanda de 1,5 MVA, se suministraría en 13,8 KV, en tanto que durante la etapa de operación la terminal sea bastecería en 69 KV, a cuyo efecto se ha previsto en el proyecto de Puerto de Aguas Profundas



de Posorja la construcción de una playa de transformación y maniobra de 69/13,8 KV, a ubicarse dentro del predio de la terminal.

Para brindar el suministro requerido durante la etapa de operación, la empresa instalara una línea aérea de media tensión (3 x69 KV) desde la subestación Posorja hasta la playa de transformación y maniobra de la terminal. De acuerdo con las conversaciones mantenidas en aquella oportunidad con la empresa EMEPE, el recorrido de esta línea de media tensión es el que se indica en el Plano DPW-014-074 de dicha contestación.

Por su parte, y con relación al suministro de agua potable a la terminal y al vuelco de aguas servidas, se obtuvo en Julio de ese mismo año la factibilidad de conexión de ambos servicios de parte de la empresa Hidroplayas S.A., según consta en el Oficio# JAC-0181 y su reporte técnico, Memo-JT-019-2008. En los planos adjuntos al Memo-JT-019-2008 se indican la traza que deberá seguir la línea externa para el suministro de agua potable a la terminal y el punto de conexión asignado para la descarga de aguas servidas mediante la interposición de un sistema de bombeo.

- 12.5. En tal contestación, DPW presentó el plan de inversión inicial propuesto que se realizó mediante una estimación referencial del valor de la inversión que se deberá realizar para desarrollar la infraestructura comprendida en el proyecto.

El Costo del proyecto cubre la implementación de las Fases I y II, e incluyen los costos de conexión vial, de electricidad y agua potable y dragado.

Además del Costo del Proyecto, DPW realizará inversiones durante los períodos de no construcción durante la Concesión para garantizar que los equipos y el puerto mantengan buenas condiciones operativas cuando sean transferidos al Gobierno de Ecuador al final de la Concesión. La siguiente tabla resume la inversión estimada para Fase I y Fase II:

<b>Monto Total de Inversión (USD '000)</b>	<b>Fase I</b>	<b>Fase II</b>
<b>Costo de Proyecto y Construcción</b>	<b>216,682</b>	<b>175,513</b>
Costo de Proyecto	12,793	11,276
Movimiento de Tierras & Preliminares	32,176	24,033
Muelle	43,488	43,502
Pavimentación	28,237	28,347
Drenaje	2,727	2,727
Servicios	7,605	7,605
Electricidad	21,825	15,278
Edificios y Estructuras	17,578	10,398
Otros trabajos	2,365	2,579
Dragado	6,291	
Contingencia	28,114	22,768
Consultoría	3,660	2,380
Miscelaneos	9,823	4,620
<b>Terreno</b>	<b>36,239</b>	<b>-</b>
<b>Equipamiento</b>	<b>63,461</b>	<b>75,385</b>
<b>Preparación IT</b>	<b>8,000</b>	<b>1,677</b>
<b>Fondos generados internamente</b>	<b>33,989</b>	<b>-</b>
<b>MONTO TOTAL INVERSION</b>	<b>358,371</b>	<b>252,575</b>

- 12.6. De igual forma, se presentó el plan de mantenimiento y operación propuesto por DPW, que aseguren el nivel de servicio y exigencias a nivel internacional. Este modelo incluyó el costo estimado de mantenimiento del dragado:

<b>Total Costos Operativos y Mantenimiento durante concesión (montos en USD '000)</b>	
Personal Operaciones e Ingeniería	1,388,467
Funcionamiento de Equipos	134,570
Otras Utilidades	281,707
Electricidad	26,914
Electricidad Neveras	383,659
Mantenimiento obras civiles	27,130
Reparación y Mantenimiento Equipos	957,936
Mantenimiento IT	97,826
Mantenimiento Dragado	393,329
Contingencia	738,308
Costos Operativos de No-Contenedores	1,170,577
<b>Total Costos Operativos y Mantenimiento</b>	<b>\$ 5,600,424</b>

- 12.7. DPW presentó dentro de su proyección de manejo de carga, que no estima atraer naves pequeñas que transportan contenedores o aquellas que no transportan contenedores, si no planea dirigirse a clientes potenciales que busquen acceso a muelles de gran calado que no están actualmente disponibles en APG o en terminales privadas en Guayaquil. Sin embargo el Puerto se estimó que se ofrecería servicios a todo tipo de naves, incluyendo carga seca a granel, carga líquida, mercancías, ro-ro y cruceros.

Adicionalmente, se estimó que DPW apuntaría a la carga destinada a o que se origina en la zona económica especial (ZEDE) que se desarrollará en Posorja. Además de los servicios estándar de los estibadores (carga y descarga de las naves), DPW ofrecerá virtualmente todo tipo de servicio adicional, incluyendo pero no limitados a almacenamiento de contenedores y carga, llenado y vaciado de contenedores, servicios de contenedores refrigerados, reparación de contenedores y limpieza, pesaje de la carga, recepción y entrega de la carga, etc.

Se adjunta a la presente, Anexo 1, que contiene la carga proyectada y estimada a ser producida en la ZEDE.

- 12.8. Desglose de tarifas propuestas, se adjunta Anexo 2, que contiene el listado propuesto por DPW a 15 de mayo del 2015.
- 12.9. Desglose de flujo de caja, se adjunta Anexo 3, que contiene el flujo de caja proyectado, y presentado el 15 de mayo del 2015.
13. Mediante Oficio Nro APG-G-2015-000314-O de fecha 26 de mayo del 2015, y posterior a varias negociaciones y pedidos del MTOP, se solicitó a DPW se pronuncie sobre:

1) Canal de Acceso a la Terminal de Aguas Profundas, Pre-diseño geométrico del canal de acceso, que incluya canal de aproximación, círculo de maniobra y zona de operación (longitud total de canal de acceso, longitud de canal de aproximación, calado de canal, calado de área de giro y de operación, balizamiento) y

2) Carretera de Acceso al Terminal de Aguas Profundas.

14. Mediante Oficio de 1 de junio del 2015, DPW presentó ante la APG, la información y propuesta sobre los temas referidos en el Oficio Nro APG-G-2015-000314-O.

#### 14.1. Canal de Acceso a la Terminal de Aguas Profundas:

En la etapa de factibilidad del proyecto y basado en los estudios realizados a esa fecha, se han definieron las siguientes características de las zonas de navegación:

- Círculo de Maniobras: 556 mts de diámetro y -15.5 metros de profundidad
- Área de operación: 50 mts de ancho a todo lo largo del Muelle, con una profundidad de -15.5 metros de profundidad.
- Canal de acceso: Longitud aproximada 28 Kms, ancho 175 mts y profundidad -15.5 metros.

Se estimó el siguiente Presupuesto de Ejecución de dragado de Construcción:

Acta de Acuerdo y Negociaciones Técnicas y Económicas- PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS POSORJA

Nº.	Descripción	Cantidad	Unidad	Precio Unitario		Subtotal
				USD	USD	
<b>Costos de Dragado (-16 mts MLWS)</b>						
1	Estudio de Suelo Fkacional	1.00	L1	1.100.000,00		1.100.000,00
2	Modificación TSD	1.00	L1	1.100.000,00		1.100.000,00
3	Modificación OSD	1.00	L1	4.800.000,00		4.800.000,00
4	Dragado Material Medio-grave (Canal)	11.873.000,00	M3	5,00		59.375.000,00
5	Dragado Material duro (Canal)	438.000,00	M3	26,28		11.489.280,00
6	Dragado Material Medio-grave (Muelle)	800.000,00	M3	5,00		3.800.000,00
7	Demobilización TSD	1.00	L1	700.000,00		700.000,00
8	Demobilización OSD	1.00	L1	1.000.000,00		1.000.000,00
<b>TOTAL DRAGADO</b>						<b>87.131.250,00</b>
Diseño Supervision (1.5%)						1.306.968,75
Contingencia (15%)						13.069.687,50
<b>TOTAL</b>						<b>101.507.906,25</b>

Se estimó el siguiente Presupuesto del dragado de mantenimiento:

De acuerdo a los estudios, se estimaron que los volúmenes de sedimentación en el canal oscilan entre 400,000 y 800,000 Metros cúbicos por año; esto resultaría en un valor estimado de mantenimiento anual entre 3 y 5 Millones de USD:

Estos valores deben ser considerados solo de manera referencial, pues dependen de múltiples componentes; ejemplos que afectan los costos de dragado son: la disponibilidad de equipo, tasa cambiaria, costo de insumos (combustible, etc.), tipificación de sedimentos y otros.

Se estimó el siguiente Tiempo de Ejecución:

Riño Nº	DESCRIPCIÓN DEL RIÑO	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	M13	M14	M15	M16	M17	M18	M19	M20	M21	M22	M23	M24	M25	M26	M27	
1	ESTUDIOS	■	■	■	■																								
2	SELECCION DE EMPRESA DE DRAGADO					■	■	■																					
3	CANAL DE ACCESO								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
4	CIRCULO DE MANOBRERA Y AREA DE OPERACION																									■	■	■	■

14.1.1. Canal de Acceso a la Terminal de Aguas Profundas:

Se adjunta en Anexo 4, el plano Geométrico de las zonas de navegación. Dada la etapa de factibilidad en que se encuentran las zonas de navegación, no ha sido posible proveer mayor detalles; se considera necesario realizar estudios adicionales de navegación, medio-ambientales y de especificación de buques, para poder definir con exactitud estos parámetros geométricos.

14.2. Carretera:





La información referente a la Carretera de Acceso se basó en un estudio preliminar a nivel de factibilidad y asume una serie de premisas, relativas al trazado, disponibilidad de los terrenos propuestos y volúmenes estimados de tráfico.

Se estimó que tomaría 6 meses el hacer una re-evaluación y confirmación del trazado del proyecto. Se adjunta en Anexo 5, el trazado de la vía.

El Presupuesto de Obra, a nivel de factibilidad se encuentra a continuación:

	<b>PLAYAS-EL MORRO- POSORJA</b> LONGITUD: 20 KM, <b>PRESUPUESTO A NIVEL DE FACTIBILIDAD</b>

Rubro N°	DESCRIPCIÓN DEL RUBRO	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	PRECIO TOTAL
1	ACTIVIDADES PREVIAS A LA CONSTRUCCION (EXPROPIACION)	1	LS	30,000.00	30,000.00
2	MOVIMIENTO DE TIERRAS	1	LS	850,000.00	850,000.00
3	DRENAJE	1	LS	3,250,000.00	3,250,000.00
4	CALZADA	1	LS	29,000,000.00	29,000,000.00
5	PUENTE ARENAS	1	LS	1,600,000.00	1,600,000.00
6	PUENTE SALITRE GRANDE	1	LS	1,100,000.00	1,100,000.00
7	SEÑALIZACION	1	LS	3,350,000.00	3,350,000.00
8	TALUDES Y TERRAPLENES	1	LS	500,000.00	500,000.00
9	RUBROS AMBIENTALES	1	LS	120,000.00	120,000.00
<b>TOTAL:</b>					<b>39,800,000.00</b>

Se estimó el siguiente Tiempo de Ejecución:

Rubro N°	DESCRIPCIÓN DEL RUBRO	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	M13	M14	M15	M16	M17	M18	M19	M20	M21	M22	M23	M24
1	ACTIVIDADES PREVIAS A LA CONSTRUCCION (EXPROPIACION)	█	█																						
2	MOVIMIENTO DE TIERRAS			█	█	█	█	█																	
3	DRENAJE					█	█	█	█	█	█														
4	CALZADA							█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
5	PUENTE ARENAS								█	█	█	█													
6	PUENTE SALITRE GRANDE														█	█	█	█	█						
7	SEÑALIZACION																						█	█	█
8	TALUDES Y TERRAPLENES					█	█	█	█	█	█														
9	RUBROS AMBIENTALES		█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█											

15. El día 13 de junio del 2015, el Ministro de Transporte y Obras Públicas, funcionarios de APG y DPW mantuvieron una reunión con el objetivo de presentar ante dichas autoridades prueba de la estructura accionarial de propiedad de la compañía DP WORLD INVESTMENTS B.V. Proponente Privado, se presentó prueba documental (Ley No.3 del 2 de marzo de 2006) en la que se constituyó la empresa DUBAI WORLD CORPORATION, propietaria final del 80% de propiedad del Proponente Privado.

En tal virtud, se solicitó al Ministro promover que, como régimen jurídico para la iniciativa privada presentada para la construcción y operación del Puerto de Aguas Profundas, se aplique el de delegación directa de conformidad con el artículo 100 del COPCI, por ser los Emiratos Arabes Unidos un estado soberano de la comunidad internacional.

Los beneficios de la delegación directa a una compañía de propiedad de un país amigo, generaría al Ecuador, entre otros:

- Inversión de un país de los Emiratos Árabes Unidos, y por tanto, la apertura del comercio con esta región;
- Cooperación y transferencia de tecnología;
- Intercambios culturales y de educación;
- Desarrollo de acuerdos financieros bilaterales;

En dicha reunión se solicitó a DPW presentar información adicional sobre el tratamiento del terreno donde se desarrollará el proyecto, dragado, plazo de vigencia del contrato y régimen jurídico aplicable.

Se propuso también que el Estado ecuatoriano podrá pagar a DPW por el dragado y la construcción de la carretera mediante Pagos por Disponibilidad del Flujo de Caja del Tesoro Nacional.

16. Con fecha 16 de junio del 2015, DPW presentó ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas la información solicitada en la reunión de 13 de junio.

16.1. DPW propuso que el valor del Terreno donde se desarrollará el proyecto y las obras que hasta esa fecha se habían incorporado al mismo, sean imputados al valor de las inversiones que obligatoriamente se comprometió a realizar DPW en su Oferta.

El terreno, así como todos los activos invertidos en el Proyecto, serán entregados a la APG cuando venza el Plazo de Vigencia del Contrato.

16.2. Los montos de inversión fueron presentados al Ministro, en resumidas cuentas, las inversiones que DPW se comprometió a efectuar en las Fases I y Fase II, fueron:

MONTO TOTAL DE LA INVERSIÓN	FASE I	FASE II
	358.371 M	252.575 M

16.3. Dragado se definió con las siguientes características de las zonas de navegación:

- Círculo de Maniobras: 556 mts de diámetro y -15.5 metros de profundidad
- Área de operación: 50 mts de ancho a todo lo largo del Muelle, con una profundidad de -15.5 metros de profundidad.
- Canal de acceso: Longitud aproximada 28 Kms, ancho 175 mts y profundidad 15.5 metros.



16.4. Se propuso un plazo de vigencia del contrato por 50 años, basado en los siguientes criterios:

- Relación directa entre la cantidad de inversión por parte del operador y la duración de la delegación.

17. 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) 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"*.

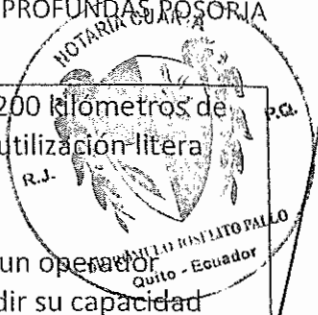
18. Mediante oficio de 27 de enero del 2016, DPW presentó ante APG sendas certificaciones que acreditan a DPW como una compañía estatal de propiedad de uno de los gobiernos amigos del Ecuador.

19. Mediante oficio de fecha 29 de enero del 2016, DPW presentó ante la Autoridad Portuaria de Guayaquil su propuesta final para la construcción y operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

Se realizaron las siguientes propuestas (que fueron analizadas previamente en sendas reuniones):

Estructura	(D) B (F) OOT – (Diseño,) Construcción, (Finanzas,) Propias, Operativas y Transferencia
Términos de la Concesión	50 años con cláusulas de terminación normales, efectivas desde la fecha de una Condición Suspensiva que debe ser cumplida por el Gobierno (Plazo). El plazo se prorrogará por un período de fuerza mayor y cualquier período de retraso del cual Gobierno es responsable.
Derechos del Concesionario	(i) 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 en la terminal y para la recopilación de todos los ingresos por el desempeño de tales funciones y actividades (los servicios); <i>Dr</i>

	<p>(ii) el derecho a crear garantías sobre cualquiera 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>(iii) el derecho a destruir o eliminar cualquier carga no reclamada;</p> <p>(iv) el derecho a eliminar y / o reemplazar todo el equipo;</p> <p>(iv) el derecho a permitir el paso libre y sin restricciones de la carga dentro y fuera del sitio; y</p> <p>(v) 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 excluir:</p> <p>(vi) todos los servicios marítimos dentro de los puertos, canales y enfoques de la Terminal (que será facilitado por el Concedente o por terceros); y</p> <p>(vii) funciones principales del puerto.</p>
<p>Obligaciones Operativas del Concesionario</p>	<p>Concesionario 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 15.5 metros con el dragado</p>
<p>Derechos del Concedente</p>	<p>El Concedente debe gozar de los siguientes derechos conforme a la concesión:</p> <p>(i) el pago puntual de todos los derechos de concesión debidos en virtud del contrato de concesión;</p> <p>(ii) una fianza de cumplimiento de US \$ 5,000,000 para asegurar el rendimiento de la Concesionaria en todo el Plazo</p>
<p>Obligaciones del Concedente (y del Gobierno)</p>	<p>i) para no dragar el canal interior entre Posorja y Contecon a una profundidad de más de 9,75 metros de CD (Esta alternativa no ha sido aceptada por APG);</p> <p>ii) no desarrollar ninguna capacidad de manejo de contenedores adicional (definido como siendo atraques equipados con grúas pórtico con capacidad</p>



	<p>de manejo de contenedores) en un radio de línea recta, 200 kilómetros de Posorja hasta las fases I y II del proyecto he logrado una utilización litera 80%.</p> <p>Además que esta cláusula no tiene por objeto impedir a un operador controlado privadamente, dentro de ese rango, a expandir su capacidad dentro de su huella existente.</p> <p>iii) No tomar medida alguna con respecto a aranceles, derechos de concesión, subsidios, leyes o reglamentos, etc., que pudieran tener un impacto adverso en el concesionario o la capacidad del concesionario para competir eficazmente en el mercado.</p> <p>iv) proporcionar de manera oportuna y se mantendrá en vigor con 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>Área de Concesión</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.</p> <p>Durante la vigencia del plazo, el concedente otorga al operador:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El derecho exclusivo sobre el Sitio, incluyendo el derecho de utilizar cualquier terreno requerido por el operador para construir un montículo de tierra u otras barreras alrededor del sitio;</li> <li>• 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;</li> <li>• derecho de paso sobre cualquier propiedad o bajo el control de cualquier autoridad o terceros a efectos de acceso y de salida en el sitio según sea necesario para proporcionar los Servicios;</li> <li>• paso y funcionamiento de los Servicios Públicos desde y hacia el sitio necesario para proporcionar los Servicios en forma plena e ininterrumpida;</li> </ul>
<p>Inversiones</p>	<p>Fase I y II, con un costo estimado de US \$ 700 millones de la siguiente manera:</p>

<i>Monto Total de Inversión (USD '000)</i>	<b>Fase I</b>	<b>Fase II</b>
<b>Costo de Proyecto y Construcción</b>	<b>378.648</b>	<b>175.513</b>
Costo de Proyecto	12.793	11.276
Movimiento de Tierras & Preliminares	32.176	24.933
Muelle	43.488	43.502
Pavimentación	26.237	28.347
Drenaje	2.727	2.727
Servicios	7.505	7.605
Electricidad	21.625	15.278
Edificios y Estructuras	17.578	10.358
Otros trabajos	2.365	2.578
Dragado	106.291	-
Carretera	49.000	-
Contingencia	28.114	22.768
Consultoría	3.660	2.300
Miscelaneos	31.789	4.620
* Terreno-Inversión realizada a Feb 2015	24.000	-
Terrono-Inversión Adicional	12.239	-
Equipamiento	63.461	75.385
Preparación IT	8.000	1.677
Fondos generados internamente	43.251	-
<b>MONTO TOTAL INVERSIÓN</b>	<b>529.599</b>	<b>252.575</b>

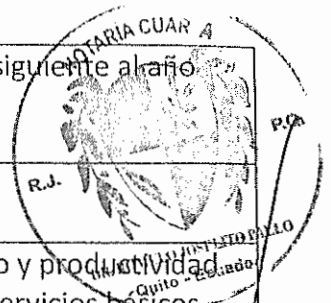
#### Fase I

1. El terreno para el puerto y zona logística, más el valor de los estudios y los gastos relacionados con la preparación del Proyecto.
2. 400 mts de muelle.
3. Área terminal total inicial de 25 a 30 HA adecuado para contenedores y otros medios de almacenamiento de carga
4. Puertas, edificios de administración y mantenimiento, pesas, escáneres, subestaciones eléctricas, etc. necesarias para el pleno funcionamiento del puerto.
5. 3 o 4 Súper Post Panamax grúas de pórtico de contenedores con equipo de apoyo, incluyendo los RTG, apiladores, manipuladores vacíos, tractores y sistemas de TI.
  - i. Si se proveen 3 grúas pórtico, se comprará una grúa móvil portuaria para manejo de carga de contenedores y no contenedores.
6. Cuenca y dragado a mínimos de 15.5 mts.
7. zona controlada de aparcamiento para cargas de exportación
8. área especializada para el manejo de banano

#### Fase II

1. Construcción de muelle adicional de 350 a 400 metros y pavimentación del área asociada para apoyar nuevos muelles
- 2.
3. Capacidad total de 1,5 millones de TEU.

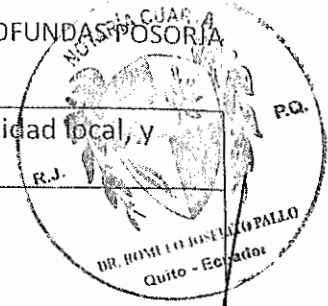
Las inversiones adicionales dependerán de mercado en crecimiento / demanda.



	<p>Se definió que el ciclo de inversión de fase II que se active en el año siguiente al año cuando la utilización de la Fase I alcance el 80%.</p>																												
Tipos de Carga	<p>Todo tipo de carga</p>																												
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 en operación. KPIs por tipo de carga</p> <table border="1" data-bbox="320 622 1471 1375"> <thead> <tr> <th>Tipo de Carga</th> <th>Promedio trimestral</th> <th>Unidad de Medida</th> <th>Fórmula</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Granel Líquido</td> <td>250</td> <td>Toneladas/Hora</td> <td>= Toneladas / Hora</td> </tr> <tr> <td>Granel Sólido</td> <td>500</td> <td>Toneladas/Hora</td> <td>= Toneladas / Hora</td> </tr> <tr> <td>Fraccionada</td> <td>200</td> <td>Toneladas/Hora</td> <td>= Toneladas / Hora</td> </tr> <tr> <td>Contenedores con Grúas de Muelle</td> <td>25</td> <td>Contenedores/Hora/Grua</td> <td>= Contenedores / Hora (por Grua)</td> </tr> <tr> <td>Camiones contenedores (sola transacción)</td> <td>45</td> <td>Minuto (puerta a puerta)</td> <td>= Minuto</td> </tr> <tr> <td>Camiones contenedores (dos transacción)</td> <td>60</td> <td>Minuto (puerta a puerta)</td> <td>= Minuto</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de Carga	Promedio trimestral	Unidad de Medida	Fórmula	Granel Líquido	250	Toneladas/Hora	= Toneladas / Hora	Granel Sólido	500	Toneladas/Hora	= Toneladas / Hora	Fraccionada	200	Toneladas/Hora	= Toneladas / Hora	Contenedores con Grúas de Muelle	25	Contenedores/Hora/Grua	= Contenedores / Hora (por Grua)	Camiones contenedores (sola transacción)	45	Minuto (puerta a puerta)	= Minuto	Camiones contenedores (dos transacción)	60	Minuto (puerta a puerta)	= Minuto
Tipo de Carga	Promedio trimestral	Unidad de Medida	Fórmula																										
Granel Líquido	250	Toneladas/Hora	= Toneladas / Hora																										
Granel Sólido	500	Toneladas/Hora	= Toneladas / Hora																										
Fraccionada	200	Toneladas/Hora	= Toneladas / Hora																										
Contenedores con Grúas de Muelle	25	Contenedores/Hora/Grua	= Contenedores / Hora (por Grua)																										
Camiones contenedores (sola transacción)	45	Minuto (puerta a puerta)	= Minuto																										
Camiones contenedores (dos transacción)	60	Minuto (puerta a puerta)	= Minuto																										
Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se solicita autorización para establecer una tarifa máxima con un aumento de hasta un 20%, de las autorizadas para el Actual Concesionario del Puerto de Guayaquil; tarifas que se incrementarán o ajustarán conforme al IP, desde el inicio de operación del Puerto.</li> <li>• tarifa de uso del canal (máximo \$0.295 por TRB en 2015, con el ajuste del IPC anual.</li> <li>• Almacenamiento y Re-estibas para ser reclasificados como servicios especiales y las tarifas no reguladas</li> <li>• Tasas o transbordo que no sean reguladas</li> <li>• El operador 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.</li> </ul>																												

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El operador 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.</li> <li>• El operador tendrá derecho a cobrar todos los aranceles a los usuarios, ya sea directamente o a través de una agencia de cobros.</li> <li>• El operador 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.</li> <li>• El Gobierno se compromete a obtener y / o conceder permisos aplicables necesarios para este fin.</li> </ul>
Derecho de Concesión	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1% del ingreso derivado de las operaciones portuarias por los primeros 10 años de operación</li> <li>• 2% del ingreso derivado de las operaciones portuarias por los siguientes 10 años de operación</li> <li>• 3% del ingreso derivado de las operaciones portuarias por los siguientes 10 años de operación</li> <li>• 5% del ingreso derivado de las operaciones portuaria iniciando el año 31 de operación</li> </ul>
Cambio en la ley	<p>Si, después de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, un cambio en la ley se produjere que dé como resultado un incumplimiento por parte del concesionario tal cambio en la ley:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) aumenta los costos de la Concesionaria (impuestos o servicios sociales, incluyendo contribuciones) o reduce sus ingresos un 5% o más, o</li> <li>(ii) afecta la capacidad del concesionario para cumplir sus obligaciones en virtud del Contrato de Concesión, entonces:             <ul style="list-style-type: none"> <li>(A) el Concesionario 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</li> <li>(B) el Concesionario tendrá derecho a hacer cambios para cumplir con la ley.</li> </ul> </li> </ul>
Equilibrio Económico (Cambios)	<p>El Proponente tendrá derecho a estar en la misma posición si el evento que dio derecho al Concesionario no hubiese ocurrido. Esto puede ocurrir por vía de pago de compensación del Concedente, compensando el Derecho de Concesión o la extensión del plazo.</p>
Socio-Económico (Laboral, Ambiental, etc)	<p>El Concesionario deberá:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) contratar y formar a su personal en cantidad suficiente para llevar a cabo las operaciones de la terminal</li> <li>ii) cumplir con todos los aspectos de la legislación laboral de Ecuador</li> <li>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</li> <li>iv) desarrollar e implementar todos los programas necesarios para ayudar a garantizar la protección del medio ambiente</li> </ul>

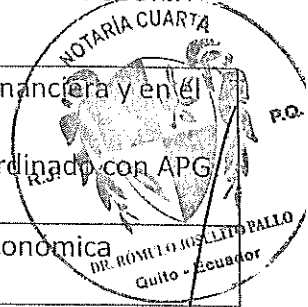




	v) llevar a cabo actividades de responsabilidad corporativa en la comunidad local, y reportar estas iniciativas
Terminación & Compensación	La Concesión podrá terminarse por las siguientes razones: i) flujo de tiempo ii) Fuerza Mayor, únicamente a discreción del Concesionario iii) Concesionario, Caso de Incumplimiento iv) Concedente, Caso de Incumplimiento / Gobierno
Inversión & Otros Incentivos	i) Tratado de Inversiones directamente entre la Concesionaria (o de sus accionistas) y el Gobierno con el arbitraje internacional para todos los litigios. ii) Incentivos a APP. iii) Incentivos a ZEDE.
Valor de los estudios	DPW ha incurrido en el gasto de estudios, US \$ 3,000,000, el cual MTOP se compromete a reembolsar inmediatamente a DPW la cantidad indicada 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.
Pago por Disponibilidad	\$ 10,000,000 anuales por 10 años deberán ser pagados por el concedente, por motivo del desarrollo del dragado del nuevo canal de acceso.
Nuevo Canal de Acceso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El concesionario desarrollara y mantendrá el nuevo canal de acceso con una calado mínimo de quince punto cinco (15.5) metros desde el área del proyecto hasta mar abierto.</li> <li>• 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.</li> <li>• El concedente será responsable de proveer y mantener todos los "equipo" de navegación (faros y boyas)</li> <li>• Tarifa de uso del canal máximo \$0.295 por TRB en 2015, con el ajuste del IPC anual idéntico a Contecon.</li> <li>• 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.</li> <li>• A cambio del concesionario desarrollar el nuevo canal de acceso, el concedente deberá pagar el Pago de Disponibilidad a DPW.</li> </ul>
Tierra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por motivos del proyecto, la tierra, propiedad de DPW será valorada e incorporada como parte de la inversión al proyecto</li> <li>• Al final de la concesión, la tierra será transferida al concedente junto con los otros activos de la concesión.</li> </ul>
Carretera	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Gobierno y DPW entraran en una concesión aparte (términos a ser definidos) para el desarrollo de una Autopista de peaje entre Playas y Posorja</li> <li>• El Gobierno deberá adquirir el terreno necesario que permita la construcción de una Autopista de doble vía una vez esté terminada</li> <li>• DPW tiene el derecho de novar la concesión a un 3<sup>ro</sup></li> </ul>


20. Con oficio Nro. APG-G-2016-000130-O de fecha 03 de marzo de 2016, se le efectuaron observaciones a la Propuesta presentada por DPW, entre otras las siguientes:

Términos de la Concesión	El plazo será estudiado y definido en la evaluación técnica y económica financiera.
Derechos del Concesionario	<ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Definir los servicios que serán cobrados;</li> <li>(ii) Las garantías y prendas serán autorizadas por APG;</li> <li>(iii) La destrucción de mercadería abandonada es de competencia de la SENAE y otras autoridades;</li> <li>(iv) Paso libre será definido por la SENAE;</li> <li>(v) Mantenimiento de las vías serán estudiadas y definidas en la evaluación económica.</li> </ul>
Obligaciones Operativas del Concesionario	<ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Aplicación del régimen de LandLord;</li> <li>(ii) Establecer los parámetros de KPI de acuerdo a parámetros técnicos y mercado local e internacional;</li> </ul>
Derechos del Concedente	La Garantía deberá sustentarse en el estudio técnico – económico.
Obligaciones del Concedente (y del Gobierno)	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) APG no se puede comprometer a no dragar. El Estado se reserva el derecho a analizar propuestas futuras.</li> <li>ii) APG no se puede comprometer a esta solicitud.</li> <li>iii) La APG no es competente para atender ese pedido. Se regulará este régimen en las cláusulas de equilibrio económico.</li> <li>iv) APG no puede comprometerse a emitir los permisos necesarios, pero si comprometerse a coordinar su obtención con las autoridades competentes.</li> </ul>
Área de Concesión	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Aclarar el "término derechos de agua".</li> <li>ii) APG se compromete a coordinar con las autoridades competentes, la gestión de paso y funcionamiento de servicios públicos. .</li> </ul>
Inversiones	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Se solicitó la presentación de cronograma valorado de inversión.</li> <li>ii) Incluir inversión en carretera y dragado.</li> </ul>
Tipos de Carga	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Especificar los servicios.</li> </ul>
Niveles de Servicio	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Ampliación de los tipos de carga.</li> </ul>



Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Las tarifas se deberán sustentar en la propuesta económico financiera y en el modelo financiero.</li> <li>ii) El trato preferencial en materia de asignación deberá ser coordinado con APG.</li> </ul>
Derecho de Concesión	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estos valores serán fijados y obtenidos en base a la evaluación económica financiera de la propuesta final.</li> </ul>
Cambio en la ley	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) APG no puede comprometerse, en nombre del Gobierno Ecuatoriano a suscribir un acuerdo bilateral de inversiones.</li> <li>ii) Autorización para pactar arbitraje.</li> </ul>
Equilibrio Económico (Cambios)	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Se reconoce el derecho a establecer un mecanismo económico y legal para establecer la compensación.</li> </ul>
Terminación & Compensación	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Se reconoce el derecho a establecer cláusulas de terminación y compensación en el Contrato, tanto para DPW como para APG.</li> </ul>
Inversión & Otros Incentivos	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Se debe considerar todos los incentivos aplicables, a este tipo de contratos.</li> </ul>
Pago por Disponibilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Se consideró la modalidad de excepcionalidad debido a que el Estado no cuenta con la capacidad técnica ni económica para brindar el servicio.</li> <li>ii) No se reconocerá un pago por disponibilidad a DPW.</li> </ul>
Nuevo Canal de Acceso	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Se deberá incorporar información técnica detallada de diseño y condiciones del nuevo canal.</li> <li>ii) Se evaluará la conveniencia estratégica y económica de cerrar el actual canal.</li> <li>iii) Las tarifas por uso de canal deberán ser analizadas en la evaluación financiera de la propuesta final.</li> </ul>
Tierra	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Se deberá incorporar información técnica detallada de diseño y condiciones del nuevo canal.</li> </ul>
Carretera	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Se deberá incorporar información técnica detallada de diseño y condiciones del nuevo canal.</li> </ul>

21. El 15 de febrero del 2016, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), a través de su Ministro, señor Walter Solís Valarezo, Autoridad Portuaria de Guayaquil, a través de su Gerente, Jorge Vera Armijos y la compañía DP World Investments B.V., a través de su Apoderado Especial Ing. Roberto Dunn Suárez, suscribieron un segundo Memorando de Entendimiento, con el objeto sentar los compromisos mínimos a los que han arribado en relación al Proyecto, entre estos los siguientes:

21.1. DPW debía presentar una nueva propuesta de iniciativa privada, incluida la construcción del Canal y Vía. 

21.2. Se establece el Régimen Jurídico Aplicable al Proyecto.

21.3. Se establece que el régimen de contratación de DPW sea por Delegación Directa, determinado en el inciso tercero del artículo 100 del COPCI.

22. Mediante Oficio de 21 de marzo del 2016, DPW complementó la propuesta remitida a APG el 29 de enero del 2016, de la siguiente manera:

Derechos del Concesionario	(i) Se definieron los servicios a ser prestados por DPW. Definir los servicios que serán cobrados;																												
Obligaciones Operativas del Concesionario	(iii) Establecer los parámetros de KPI de acuerdo a parámetros técnicos y mercado local e internacional; KPIs por tipo de carga																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipo de Carga</th> <th>Promedio trimestral</th> <th>Unidad de Medida</th> <th>Fórmula</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Granel Líquido</td> <td>250</td> <td>Toneladas/Hora/Buque</td> <td>= Toneladas / Hora/Buque</td> </tr> <tr> <td>Granel Sólido</td> <td>500</td> <td>Toneladas/Hora/Buque</td> <td>= Toneladas / Hora / Buque</td> </tr> <tr> <td>Fraccionada</td> <td>200</td> <td>Toneladas/Hora/Buque</td> <td>= Toneladas / Hora / Buque</td> </tr> <tr> <td>Contenedores con Grúas de Muelle</td> <td>25</td> <td>Contenedores/Hora/Grua</td> <td>= Contenedores / Hora (par Grua)</td> </tr> <tr> <td>Camiones contenedores (sola transacción)</td> <td>45</td> <td>Minuto (puerta a puerta)</td> <td>= Minuto</td> </tr> <tr> <td>Camiones contenedores (dos transacción)</td> <td>60</td> <td>Minuto (puerta a puerta)</td> <td>= Minuto</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de Carga	Promedio trimestral	Unidad de Medida	Fórmula	Granel Líquido	250	Toneladas/Hora/Buque	= Toneladas / Hora/Buque	Granel Sólido	500	Toneladas/Hora/Buque	= Toneladas / Hora / Buque	Fraccionada	200	Toneladas/Hora/Buque	= Toneladas / Hora / Buque	Contenedores con Grúas de Muelle	25	Contenedores/Hora/Grua	= Contenedores / Hora (par Grua)	Camiones contenedores (sola transacción)	45	Minuto (puerta a puerta)	= Minuto	Camiones contenedores (dos transacción)	60	Minuto (puerta a puerta)	= Minuto
Tipo de Carga	Promedio trimestral	Unidad de Medida	Fórmula																										
Granel Líquido	250	Toneladas/Hora/Buque	= Toneladas / Hora/Buque																										
Granel Sólido	500	Toneladas/Hora/Buque	= Toneladas / Hora / Buque																										
Fraccionada	200	Toneladas/Hora/Buque	= Toneladas / Hora / Buque																										
Contenedores con Grúas de Muelle	25	Contenedores/Hora/Grua	= Contenedores / Hora (par Grua)																										
Camiones contenedores (sola transacción)	45	Minuto (puerta a puerta)	= Minuto																										
Camiones contenedores (dos transacción)	60	Minuto (puerta a puerta)	= Minuto																										
Obligaciones del Concedente (y del Gobierno)	<p>i) Se estableció que cualquier iniciativa privada que incluya un dragado a una profundidad mayor no deberá afectar los términos y condiciones de la delegación, su competitividad y equilibrio económico.</p> <p>ii) Se estableció que cualquier iniciativa privada que incluya un puerto de aguas profundas (en jurisdicción de APG) no deberá afectar los términos y condiciones de la delegación, su competitividad y equilibrio económico.</p>																												
Área de Concesión	i) Se definió el término derechos de agua.																												

Inversiones	i)	Se presentó detalle de inversiones en Fase I y II con inclusión de inversiones requeridas.																					
Tipos de Carga	i)	Se especificó el tipo de cargas, que incluye carga seca a granel, carga líquida, mercancías, ro-ro y cruceros.																					
Niveles de Servicio		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipo de Carga</th> <th>Promedio trimestral</th> <th>Unidad de Medida</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. Granel Líquido</td> <td>250</td> <td>Toneladas/Hora</td> </tr> <tr> <td>2. Granel Sólido</td> <td>500</td> <td>Toneladas/Hora</td> </tr> <tr> <td>3. Fraccionada</td> <td>200</td> <td>Toneladas/Hora</td> </tr> <tr> <td>4. Contenedores</td> <td>25</td> <td>Contenedores/Hora/Grua</td> </tr> <tr> <td>5. Camiones (sola transacción)</td> <td>45</td> <td>Minuto (puerta a puerta)</td> </tr> <tr> <td>6. Camiones (dos transacción)</td> <td>60</td> <td>Minuto (puerta a puerta)</td> </tr> </tbody> </table>	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)
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)																					
Pago por Disponibilidad	i)	Será considerado dentro del modelo financiero y propuesta económica financiera.																					
Tierra	i)	El terreno será incorporado y considerado como parte de las inversiones de DPW y será aportado a su valor comercial a la compañía que se constituya como Gestora Privada.																					

23. Para el tratamiento y discusión de los puntos y requerimientos antes referidos, APG convocó mediante Oficio Nro. APG-G-2016-00179-O del 24 de marzo de 2016, 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 29 y 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.

Los requerimientos de información y documentación levantados por los funcionarios de las instituciones antes mencionadas, fueron discutidos con los representantes de DPW, señores Juan Carlos Sahdala, en su calidad de "Vicepresidente – Project Management Dep." con el señor Michael Bentley, "Director de Business Planning & Development" con quienes se trataron los asuntos técnicos y económicos – financieros, respectivamente.

23.1. Respecto al Modelo Financiero, se presentó, discutió, analizó y contrastó la siguiente información:

23.1.1. Se presentó un modelo financiero que preveía la únicamente los beneficios de la Ley Orgánica de la Producción Comercio e Inversiones.

23.1.2. Se presentó un segundo modelo financiero que prevenía los beneficios tributarios establecidos mediante la Ley Orgánica de Incentivos para las Asociaciones Público Privadas.

En dichos modelos se presentaron los siguientes documentos:

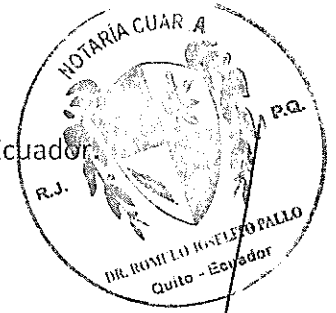
- Balance General proyectado;
- Estimación de costos directos e indirectos;
- Estimación de gastos de la operación;
- Estado de Resultado Proyectado;
- Balance Proyectado;
- Flujo de Fondos;
- Tasa interna de retorno del negocio;
- Capacidad y Demanda del negocio;
- Proyecciones de Rendimiento;
- Impuestos, tasas y contribuciones;
- Proyección de estado de Flujo de Patrimonio;
- Gastos de Capital;
- Calendario de Gastos por Fases (Fase i y Fase ii).

Las propuestas y planes económicos presentados consideraron las siguientes proyecciones para desarrollar el plan de negocios y modelo financiero de este proyecto:

- ✓ Proyecciones de tráfico de contenedores y no contenedores según lo indicado en el Plan de Negocios Posorja.
- ✓ Tráfico de trasbordo de no contenedores; este tipo de actividad genera una rentabilidad limitada y es altamente cíclica (líneas de contenedores cambiaran de un puerto a otro por pequeñas diferencias de tarifas)
- ✓ Tarifas base según las tarifas de Contecon con ajuste por inflación anual calculada por el Índice de Precios al Consumidor.
- ✓ Descuento promedio 15% en tarifas de contenedores sobre los primeros (5) años para atraer el negocio a Posorja, no se prevé descuentos para carga no contenedorizada.
- ✓ Gastos operativos según la experiencia de DPW internacional ajustada a las condiciones locales de Ecuador;

Derechos de concesión variables basados en un porcentaje de ingresos netos.

- ✓ 10 años financiación de deuda en proyectos estándar.
- ✓ Depreciación de Inversiones de acuerdo a estándares contables de Ecuador.
- ✓ Incentivos fiscales para el proyecto:
  - Para operadores de ZEDE's.
  - Incentivos para Asociaciones Público-Privadas. (modelo 2)
  - Incentivos generales.



23.1.1.1. Viabilidad económica de la Propuesta 23.1.1.

Se constató que este escenario arroja una inversión de US\$761.435.687, que se desglosa de la siguiente manera:

Monto Total de Inversión (USD '000)	Parte I	Parte II
<b>Costo de Proyecto y Construcción</b>	<b>378.648</b>	<b>175.513</b>
Costo de Proyecto	12.793	11.276
Monte de Tierras & Preliminares	32.176	24.033
Muebles	43.488	43.502
Paquetización	28.237	28.347
Operación	2.727	2.727
Servicios	7.695	7.505
Financiamiento	31.025	15.278
Edificios y estructuras	17.578	19.398
Otros trabajos	2.365	2.579
Dragado	105.291	-
Transporte	40.099	-
Investigación	26.114	22.769
Formación	3.660	2.380
Misceláneos	31.788	4.620
* Terreno-Inversión realizada a Feb 2015	24.000	-
Terreno-Inversión Adicional	72.239	-
Equipamiento	63.461	75.385
Preparación IT	8.000	1.677
Fondos generados internamente	42.251	-
<b>MONTO TOTAL INVERSIÓN</b>	<b>529.599</b>	<b>252.575</b>

Se constató también que según el modelo financiero, los gastos del proyecto (operativos y de mantenimiento) durante el proyecto serán:

Total Costos Operativos y Mantenimiento durante concesión (montos en USD ('000))	
Personal Operaciones e Ingeniería	1.389.407
Funcionamiento de Equipos	134.570
Otros Usos	281.707
Electricidad	26.914
Electricidad Neveras	383.659
Mantenimiento obras civiles	27.130
Reparación y Mantenimiento Equipos	957.936
Mantenimiento IT	97.826
Mantenimiento Dragado	393.329
Contingencia	738.308
Costos Operativos de No-Contenedores	1.170.577
<b>Total Costos Operativos y Mantenimiento</b>	<b>\$ 5.600.424</b>

Este modelo financiero, muestra que la Tasa Interna de Retorno del proyecto será del 11.81%, concluyendo que el modelo no es viable, pues la recuperación de la inversión en el tiempo del proyecto arroja una tasa de descuento del 12%.

También arroja que el cálculo del valor presente de lujos de caja futuros, originados por la inversión Valor actual Neto (VAN) es negativo.

Ungeared project returns	
Project IRR	11,81%
Project NPV (USD'000) @ 12%	(1.840)
Project undiscounted payback period	13

**23.1.2.1.** Viabilidad económica de la Propuesta 23.1.2.

Los ingresos proyectados de este modelo son los que se indican en el punto anterior.  
Los gastos proyectados de este modelo son los que se indican en el punto anterior.

Este modelo financiero, muestra que la Tasa Interna de Retorno del proyecto será del **14.24%**, concluyendo que el modelo es viable, pues la recuperación de la inversión en el tiempo del proyecto arroja una tasa de descuento del **12%**.

También arroja que el cálculo del valor presente de lujos de caja futuros, originados por la inversión Valor actual Neto (VAN) es positivo.

Ungeared project returns	
Project IRR	14,24%
Project NPV (USD'000) @ 12%	146.990
Project undiscounted payback period	12

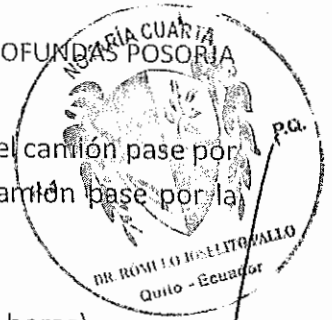
**23.1.3.** Se discutieron los KPI's propuestos por DPW, para dicho análisis se tomaron en cuenta las siguientes consideraciones:

- 1) Los KPI no se medirán durante los primeros 6 meses después de entrada en operación la terminal portuaria;
- 2) Los KPI calculados para las cargas: i. granel líquido, ii. granel seco y iii. carga general, no se aplicará cuando sistemas de bombeo y/o grúas de los buques no son capaces de cargar / descargar a la velocidad proyectada.
- 3) Los KPI proyectados serán aplicables únicamente si DPW maneja al menos 5 buques por trimestre.
- 4) Para el manejo de KPI en el manejo de carga, el tiempo proyectado empezará a contar al iniciar las operaciones de carga y finalizará su contabilización al concluir dichas operaciones de carga.

<sup>1</sup> DPW. Financial Model – COPCI. Entregado a APG en los talleres de 29 y 30 de marzo.

<sup>2</sup> DPW. Financial Model – Flat Benefits - APP. Entregado a APG en los talleres de 29 y 30 de marzo.





- 5) Para el manejo de KPI en camiones, el tiempo empezará a contar cuando el camión pase por la última puerta de entrada y finalizará su contabilización cuando el camión pase por la primera puerta de salida.
- 6) Los siguientes factores serán excluidos del cálculo del tiempo (minutos u horas):
  - Retrasos por el clima;
  - Retrasos debidos a las acciones u órdenes de cualquier autoridad gubernamental;
  - Horas del almuerzo y cambios de turno;
  - Daños de los equipos de carga del buque, del buque o de los camiones.
- 7) El puerto funcionará 365 días al año, 24 horas al día, siempre que se cumplan con las regulaciones gubernamentales.
- 8) El concesionario no discriminará ningún tipo de carga, pero tendrá total libertad para garantizar la programación de atraque a cualquier cliente.

23.1.4. Se consideraron las siguientes proyecciones de naves y tipo de naves que se estima atraer durante la operación del puerto, según información considerada por DPW:

	VESSEL CALLS									
	2019	2020	2021	2025	2030	2035	2040	2045	2055	2065
Carga Fraccionada	32	32	32	33	32	31	31	30	30	29
Granel Solido	27	36	36	41	42	44	45	46	49	53
Granel Liquido	15	15	15	15	15	15	15	15	15	16
Contenedores	53	115	119	203	306	346	392	443	567	725
Total llamadas de Buques	157	198	202	292	395	436	483	534	661	823

23.2. Respecto a los Requerimientos Técnicos se presentó, discutió, analizó y contrastó la siguiente información:

1. Se presentaron, los soportes de cálculo para obtener el buque de diseño, en función de la proyección de carga. Diseño que se encuentra detallado en los Términos de Referencia del Proyecto.
2. Se presentó el método de cálculo de posiciones de atraque para cada fase, que se encuentra referido en los Términos de Referencia del Proyecto.
3. Topografía y batimetría del proyecto, que serán considerados dentro del Diseño Técnico Definitivo
4. Análisis de climatología, corrientes y sedimentación, en estación seca y húmeda, que serán considerados dentro del Diseño Técnico Definitivo


5. Se presentó el diseño de configuración del puerto propuesto con soportes (layout), que incluye:
  - Canal de acceso (configuración geométrica)
  - Zona de operación y atraque (configuración geométrica)
  - Dársena de ciaboga o círculo de giro (configuración geométrica)
  - Longitud de atraque
  - Área de operación terrestre
  - Área entre muelles
  - Zona de transferencia intermodal
  - Área de Patio
6. Se presentó el método de cálculo para uso de grúas STS, insumo que fue considerado para la elaboración de los Términos de Referencia del Proyecto.
7. En la configuración de diseño estructural del muelle, se consideró una carga de 3 t/m<sup>2</sup>, ya que esta propuesta no es para una terminal de contenedores únicamente, sino es para muelles multipropósito.
8. La propuesta de anteproyecto consideró el fenómeno de licuefacción y la respectiva alternativa de estabilidad de taludes, para la zona terrestre.
9. Soporte de diseño de amarras y defensas, que serán considerados dentro del Diseño Técnico Definitivo.
10. Anteproyecto arquitectónico de todas las edificaciones implantadas en el proyecto.
11. Se presentó el número de tomas refrigeradas consideradas para la energía que se requiere para los contenedores refrigerados, que serán considerados dentro del Diseño Técnico Definitivo.
12. Ubicación geo referenciada de canteras disponibles, con su clasificación y distancias, que serán considerados dentro del Diseño Técnico Definitivo.
13. Estudios geotécnicos y geofísicos a nivel de anteproyecto.
14. Planos a nivel de anteproyecto de abastecimiento de agua con la red pública, que serán considerados dentro de los Términos de Referencia.
15. Planos a nivel de anteproyecto de abastecimiento de energía eléctrica.
16. Se presentó un cronograma valorado de la construcción del proyecto, en concordancia con el presupuesto presentado, que serán considerados dentro del Diseño Técnico Definitivo.

#### IV. ACUERDOS ALCANZADOS

Durante la fase de negociación han tenido lugar varias reuniones de trabajo con funcionarios del MTOP, Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial, Ministerio de Ambiente, MGPEC y demás entidades relacionadas para la fijación de los aspectos técnicos, económicos y contractuales del PROYECTO con el objeto de precisar el contenido de la Oferta en relación con dichas bases y para lograr la financiación del mismo.

Los funcionarios de las instituciones antes referidas y sus cargos, son los que constan en los Registros de Asistencia de las reuniones cuyas fechas se detallan a continuación:

- ✓ 03 febrero 2015 (MTOP, Alinport y APG / Reunión proyecto puerto aguas profundas Posorja)
- ✓ 24 febrero 2015 (APG, Alinport, MTOP y SPTMF / Reunión proyecto puerto aguas profundas Posorja)
- ✓ 20 marzo 2015 (APG, MTOP/ Reunión proyecto puerto aguas profundas Posorja)
- ✓ 16 junio 2015 (Reunión con la Ministra de la fecha Paola Carvajal y personal de APG, junto a abogados de DPW y Alinport)
- ✓ 23 junio 2015 (SPTMF, APG, Alinport / Propuesta para la construcción y operación del puerto de aguas profundas de Posorja)
- ✓ 30 noviembre 2015 (SPTMF, APG, Alinport / Propuesta oficial para la construcción y operación del puerto de aguas profundas de Posorja)
- ✓ 11 diciembre 2015 (MTOP, SPTMF y APG / Proyecto aguas profundas Posorja)
- ✓ 15 febrero 2016 (SPTMF y APG / Proyecto aguas profundas Posorja)
- ✓ 17 marzo 2016 (MTOP, MAE, SPTMF, APG, DP World / Proyecto aguas profundas Posorja)
- ✓ 29 marzo 2016 (DP World, INOCAR, SPTMF y APG / Taller de trabajo aspectos técnicos)
- ✓ 30 marzo 2016 (APG y MIPRO / Revisión de temas técnicos del proyecto)
- ✓ 01 abril 2016 (DP World, APG y SPTMF / Revisiones del proyecto en general)
- ✓ 04 abril 2016 (Convocada por Asesor Presidencial Dr. Miguel Paredes / Puerto Aguas Profundas de Posorja)
- ✓ 25 abril 2016 (Entre APG, MTOP, MAE, DP World y Asesor Presidencial / Seguimiento del proyecto de puerto de aguas profundas de Posorja)
- ✓ 09 mayo 2016 (Convocada por Asesor Presidencial Dr. Miguel Paredes/ Trámite de Licencia Ambiental)
- ✓ 09 mayo 2016 (Convocada por Asesor Presidencial Dr. Miguel Paredes / Puerto Aguas Profundas de Posorja)

De estas reuniones se han desprendido definiciones y acuerdos que se deberán plasmar en el Contrato definitivo, los cuales constan a continuación: 

#### IV.1. ASPECTOS TÉCNICOS, ECONÓMICOS Y FINANCIEROS

##### IV.1.1. Estructura de capital durante los períodos de inversión

Los aportes de capital y deuda durante las Fases I y II del PROYECTO, que suponen desembolsos para la financiación de obras, podrán ser estructuradas respetando siempre una relación entre el capital propio y el financiamiento de terceros manteniendo al menos, la proporción del 75% deuda y 25% capital propio.

##### IV.1.2. Inicio de Etapas de construcción.

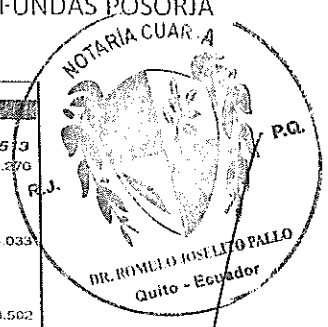
Fase 1. Tendrá inicio a partir de la culminación del Periodo de Organización y la emisión del un Certificado de Inicio de Obra, estas obras se adelantarán según la existencia de recursos, y el cronograma valorado de inversiones.

Fase 2. Con base en el Modelo Financiero del PROYECTO y que constituirá el Modelo Financiero base, se estima que las obras de la Fase II iniciarán al año siguiente, una vez se alcance el nivel de demanda del 80% capacidad de la Fase I, previsto en dicho modelo.

La fiscalización del proyecto deberá ser ejecutada por empresas calificadas en ingeniería portuaria, obras marítimas y proyectos viales, bajo responsabilidad de la Entidad Delegante, en cada una de sus etapas.

El inicio de la Fase II podrá anticiparse o retrasarse según el comportamiento de los Ingresos del PROYECTO y uso de la Capacidad proyectada de la Fase I.

Las inversiones en cada etapa serán las que serán las estimadas a continuación:



Inversión Inicial (2015 US\$, no incluye IVA) Monto Total de Inversión (USD, '000)	Details	Total	Details	Totals
<b>Costo de Proyecto y Construcción</b>		<b>378.648</b>		<b>175.519</b>
Costo de Proyecto		12.793		11.276
Volumenares	3.100		3.000	
Cutting & Excavation	11.051		10.378	
Other	16.025		10.695	
Movimiento de Terreno & Drenajes		32.176		24.033
Brid Foundation	28.052		28.052	
Concrete Deck	13.071		13.071	
Balls, bollards, fenders	4.365		2.379	
Muelles		43.480		43.502
Concrete Area	10.850		10.850	
Reefers Platform	7.277		7.277	
Other	4.110		4.220	
Favimentación		28.237		28.347
Brazos		2.727		2.727
Water (pavals, fire fighting)	1.006		1.006	
Underdrain conduits	4.306		4.306	
Miscellaneous	1.694		1.694	
Servicios		7.605		7.605
Substation, meter power	10.298		11.458	
Lighting, other	5.529		3.810	
Electricidad		21.825		15.278
Admin Building	3.458		1.358	
Workshop	3.360		1.240	
Capstans, Auto Movers, Bunkers, other Boat	1.733		840	
Banana Warehouse	1.194		398	
Other	7.833		6.562	
Edificios y Estructuras		17.570		10.390
Mangrove removal	513		1.380	
Bund construction for dredging ponds	841			
Other (enabling works for site construction)	511		540	
Demolish Fence	500		659	
Otros trabajos		2.365		2.579
Benth Market	6.191		-	
New Channel	100.000		-	
Gravado		100.291		-
Carretera		40.000		-
Contingencia		26.114		22.768
Additional Design Works	1.200		1.180	
Supervision	2.400		1.200	
Consultoría		3.660		2.380
Weighbridges, loadmaking, signage, barriers, etc	4.123			
X rays, terminal furnishings, etc.	5.900			
Other Miscellaneous	21.766		4.620	
Miscelaneos		31.780		4.620
* Terreno-Inversión realizada a Feb 2015		24.000		-
Terreno-Inversión Adicional		12.239		-
Equipamiento		63.461		75.385
Preparación II		8.000		1.677
Fondos generados internamente		43.251		-
<b>MONTO TOTAL INVERSIÓN</b>		<b>529.599</b>		<b>252.575</b>

IV.1.3. Tarifas de Concesión.

Se fijaron las siguientes prestaciones patrimoniales anuales a favor de la APG:

- El 1% del ingreso bruto derivado por los primeros 15 años de operación de la concesión;

Igualmente formará parte de la retribución de la Entidad Delegante, dentro de los primeros 15 años de operación, el 1% adicional en cada año por todos los ingresos que se registren superiores a los proyectados en la propuesta en un 10% o más.

- El 2% del ingreso bruto derivado por los siguientes 15 años de operación de la concesión;
- El 3% del ingreso bruto derivado por los siguientes 15 años de operación de la concesión;
- El 5% del ingreso bruto derivado iniciando el año 46 hasta finalizar la concesión.

#### IV.1.4. Zona Especial de Desarrollo Económico.

Según se desprende del modelo financiero, los volúmenes de carga proyectados por DPW al inicio del proyecto consideran un porcentaje del 54% de carga proveniente de la ZEDE que se instalará en Posorja. Se adjunta a esta Acta, en Anexo 1, las Proyecciones de Volúmenes de Carga proyectadas.

Las partes han establecido que por la dependencia de dicha ZEDE para el Proyecto, se establezca como condición previa al Inicio del Plazo Efectivo de Delegación, que el Ministerio de Industrias y Productividad y el Comité Interinstitucional de ZEDE's declaren a POSORJA como una Zona Especial de Desarrollo Económico.

En el caso que dicha condición no se cumpla, DPW podrá terminar este Contrato o solicitar una ampliación del plazo de delegación.

#### IV.1.5. Flujo de Caja Requerida en el Proyecto.

Se muestra el flujo de caja que requerirá DPW durante el plazo de vigencia del Proyecto.

	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024	2029	2034	2039	2044
	Año1	Año2	Año3	Año4	Año7	Año8	Año9	Año14	Año19	Año24	Año29
				Año Oper 1	Año Oper 4	Año Oper 5	Año Oper 6	Año Oper 11	Año Oper 16	Año Oper 21	Año Oper 26
Requisitos de Fondos (montos en USD ('000)											
Costo de Proyecto y Construcción	65.907	181.244	82.383	-	17.551	87.756	70.205	-	-	-	-
Terreno	36.239	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Equipamiento	-	12.092	50.768	-	-	-	75.385	10.315	12.993	98.805	108.146
Equipamiento-Renovación y Reemplazo	-	-	-	-	-	-	778	18.125	20.012	980	1.082
Preparación IT	1.600	4.400	2.000	-	-	-	1.677	4.509	2.044	5.495	2.492
Contingencia	9.823	27.013	12.279	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondos generados internamente	18.316	21.941	2.994	4.313	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total funding requirements</b>	<b>131.885</b>	<b>247.290</b>	<b>150.425</b>	<b>4.313</b>	<b>17.551</b>	<b>87.756</b>	<b>147.995</b>	<b>32.948</b>	<b>35.049</b>	<b>105.280</b>	<b>111.720</b>

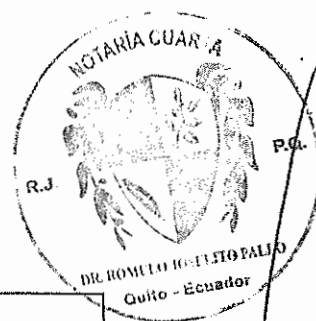
#### IV.1.6. Tarifas (peajes y canal)

Las tarifas que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas –MTOPO- y APG impondrán mediante Acto Administrativo y que pagarán los usuarios de la Hidrovía y Carretera en favor de DPW serán fijadas tomando como base las tarifas máximas presentadas por DPW, para su aprobación, que se mencionan a continuación:

Peaje de Vía:

Tipo de Vehículo	Tasas
Automóviles, todoterrenos o camionetas	1.50
Buses y camiones de 2 ejes	3.00
Buses y camiones de 3 ejes	4.50
Camiones de 4 ejes	6.00

Camiones de 5 ejes	7.50
Camiones de 6 ejes o mas	9.00
Motos	-



- Peaje por Canal de Acceso o Hidrovía:

Vessel Size (GT)	Max Vessel Draft	Fee (/GT)	Minimum
Cabotage	N/A	0.1757	-
0-20,000	<10m	0.1757	-
20,001-50,000	11-12m	0.3750	\$25,000
50,001-75,000	13-14m	0.3750	\$25,000
75,001-100,000	14-15m	0.3750	\$25,000
Mayor 100,001	15+m	0.3750	\$25,000

Las tarifas podrán ser actualizadas según los márgenes de inflación (evolución de Índice de precios al consumidor), y conforme se publique oficialmente a través del INEC, o cualquiera entidad pública que la reemplace en dicha potestad.

El MTOP y APG se comprometen a expedir oportunamente las resoluciones o actos necesarios para la legal progresión de las tarifas en los plazos y valores aquí pactados.

Se destaca que los cuadros arriba detallados constituyen valores proyectados por DPW, los que deberán ser autorizados por MTOP y APG.

#### IV.1.7. Beneficios de Ley APP

Mediante comunicaciones, según se detalló en este documento, DPW solicitó al Ministro Walter Solís Valarezo la inclusión en el Contrato de los beneficios e incentivos tributarios previstos en Ley orgánica de incentivos para asociaciones público-privadas y la inversión, tales como, estabilidad tributaria, exenciones al impuesto de renta, al impuesto de salida de divisas, a los tributos al comercio exterior y demás beneficios previstos en la Ley de Régimen Tributario Interno para este tipo de proyectos públicos.

#### IV.1.8. Anexo Financiero del Contrato

Al término de las negociaciones se generó el Modelo Financiero Final del PROYECTO, en el cual obra el Modelo Financiero que se considera la base para las futuras revisiones. En el Contrato se incorporarán disposiciones por las cuales se garantice que el Modelo Financiero, constituirá una herramienta para la ejecución del PROYECTO.

#### IV.1.9. Gestor Privado

Al amparo de la Ley de APP, DPW constituirá actuará por intermedio de un Gestor Privado quien suscribirá el Contrato de Delegación con APG, dicha entidad deberá ser una sociedad mercantil ecuatoriana con objeto único.

Por requerimiento de APG al contrato de delegación, deberá comparecer la compañía que se creará con propósito ser beneficiaria de la delegación de la construcción y operación del PROYECTO, y también comparecerá el accionista mayoritario de dicha entidad, es decir DP WORLD INVESTMENTS B.V.

La compañía ecuatoriana deberá informar en forma veraz y suficiente a APG, acerca de hechos relevantes como la transferencia de acciones en general, su Disolución o disolución, quiebra o la de su Accionista Mayoritario, suspensión de pagos o concurso de acreedores, o la identidad de sus Accionistas Mayoritarios.

##### IV.1.9.1. Capital social

IV.1.9.2. El Capital Social que aportará DPW a la constitución de la sociedad será de 10'000,000 dólares de Estados Unidos de América, en efectivo, que serán depositados en una cuenta abierta por la Gestora Privada en una institución financiera del país.

Se acuerda que el siguiente texto, deba ser incluido en el Contrato de Delegación:

*“La cesión, prenda o constitución de cualquier gravamen que supere el 20% o más de las acciones representativas del capital del Gestor Privado, requerirán siempre de autorización expresa de APG una vez verificada por lo menos, la identidad y licitud de fondos del futuro Cesionario, de conformidad con el Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera.*

*No podrá efectuarse una reducción de capital social de la Sociedad Gestora por debajo de los mínimos previstos en este Contrato.”*

##### IV.1.10. Fiscalización

Se añadirá una cláusula al Contrato en el cual se dispondrá:

*“APG dispondrá de las más amplias facultades razonables de fiscalización y control, en materia técnica, operativa, legal, contable y económico /financiera sobre la gestión del Gestor Privado, así como sobre los bienes, obras e instalaciones afectadas a la ejecución de las actividades objeto de este Contrato, estando facultada para ejecutar los controles pertinentes e instrumentar los procedimientos que estime adecuados para el logro de esta finalidad, con las limitaciones que establezcan el Régimen Jurídico Aplicable. Esta facultad estará limitada a estándares de razonabilidad y siempre que sea requerido para fines comerciales o de operación.*





Así también, se establecerá el Derecho de APG de designar anualmente a una empresa Auditora Externa financiera de entre las cuatro (4) empresas auditoras más reconocidas en el mercado internacional.

Las siguientes condiciones regirán la contratación de la auditora.

- gastos derivados de esta auditoría serán asumidos por DPW.
- El Auditor Externo deberá remitir directamente a APG el informe anual, de conformidad con los requisitos generales establecidos en el Régimen Jurídico Aplicable.
- El Auditor Externo hará constar en su informe todos los actos societarios que se hubieran producido en el Gestor Privado, dejando constancia de si tales actos han sido previamente informados a la Entidad Delegante y se han efectuado dentro de los límites establecidos en este Contrato.
- El Auditor Externo hará constar en su informe si a su juicio existen desvíos o incumplimientos en la ejecución de este Contrato por parte del Gestor Privado.

Sin perjuicio de lo anterior, APG podrá en cualquier momento, durante la vigencia de la APP, auditar a DPW."

Las partes aceptan el contenido íntegro de la presente Acta de Acuerdos, para lo cual firman en 3 ejemplares de igual valor y tenor.

Ing. Jorge Xavier Vera Armijos  
Gerente  
Autoridad Portuaria de Guayaquil

Juan Manuel Marchán Maldonado  
Apoderado General  
DPWORLD INVESTMENTS B.V.

Ing. Víctor Vicente Villalba Molina  
Director de Gestión de Control de Concesionarias  
Autoridad Portuaria de Guayaquil

Arq. Víctor Hugo Lituma Vera  
Director de Gestión Técnica  
Autoridad Portuaria de Guayaquil

Ab. Lucía León Solís  
Directora de Asesoría Jurídica  
Autoridad Portuaria de Guayaquil

PROYECCIONES DE VOLUMEN

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>CARGA POR BUQUE</b>																	
Carga Fraccionada	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
Carga Sólida	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000
Carga Líquida	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000
Contenedores	2,000	2,000	2,500	2,500	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000
<b>LLAMADAS DE BUQUES</b>																	
Carga Fraccionada	32	32	32	33	33	32	33	33	33	33	32	32	32	32	32	31	31
Carga Sólida	27	36	36	39	42	42	42	42	42	42	42	42	43	43	43	43	44
Carga Líquida	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Contenedores	85	115	119	149	231	261	261	261	261	261	299	305	305	305	305	305	305
Total Llamadas de Buques	157	198	202	236	236	262	292	321	351	351	368	395	396	396	395	395	396
<b>PRODUCTIVIDAD</b>																	
Carga Fraccionada (MT/hora)	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500
Carga Sólida (MT/hora)	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750
Carga Líquida (MT/hora)	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500
Contenedores (cont/hora)	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
<b>ESTORA</b>																	
Carga Fraccionada	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175
Carga Sólida	225	225	225	225	225	225	225	225	225	225	225	225	225	225	225	225	225
Carga Líquida	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Contenedores	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365
<b>BERTH OCCUPANCY (METER MRS / YR)</b>																	
Carga Fraccionada	331,079	318,293	325,726	338,020	334,713	332,582	342,998	340,548	338,220	336,209	333,709	331,313	330,218	328,217	326,505	324,881	323,337
Carga Sólida	594,544	605,540	605,645	608,841	606,379	603,987	602,340	600,745	599,200	597,705	596,260	594,815	593,370	591,925	590,480	589,035	587,590
Carga Líquida	295,637	286,754	295,831	290,334	290,438	289,542	288,646	287,750	286,854	285,958	285,062	284,166	283,270	282,374	281,478	280,582	279,686
Contenedores	649,537	900,775	1,171,007	1,461,417	1,773,165	2,077,160	2,385,275	2,727,856	3,075,732	3,419,195	3,825,174	4,213,304	4,613,304	5,013,304	5,413,304	5,813,304	6,213,304
Total Contenedores / Año	1,851,908	2,321,366	2,550,039	2,349,512	2,358,721	2,356,372	2,352,952	2,349,635	2,346,318	2,343,001	2,339,684	2,336,367	2,333,050	2,329,733	2,326,416	2,323,100	2,319,783
Numero de Buques de Estoras	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Estora de Meters/Month / Año	3,504,000	3,504,000	3,504,000	3,504,000	3,504,000	3,504,000	3,504,000	3,504,000	3,504,000	3,504,000	3,504,000	3,504,000	3,504,000	3,504,000	3,504,000	3,504,000	3,504,000
Utilización de Buque	53%	66%	74%	84%	93%	51%	56%	61%	68%	71%	73%	74%	74%	74%	74%	74%	74%
<b>TIB</b>																	
Carga Fraccionada	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
Carga Sólida	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000
Carga Líquida	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
Contenedores	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000





28,546	27,115	25,762	24,474	23,251	22,088	20,984	19,934	18,938	17,991
840,000	840,000	840,000	840,000	840,000	840,000	840,000	840,000	840,000	840,000
868,546	867,115	855,762	844,474	833,251	822,088	810,984	800,934	790,938	781,991
1,327,446	1,353,995	1,381,075	1,408,696	1,436,678	1,465,000	1,493,620	1,522,534	1,551,742	1,581,253
2,350,000	2,350,000	2,350,000	2,350,000	2,350,000	2,350,000	2,350,000	2,350,000	2,350,000	2,350,000
3,677,446	3,703,995	3,731,075	3,758,696	3,786,678	3,814,600	3,842,620	3,870,834	3,899,272	3,927,925
48,314	48,797	49,285	49,778	50,275	50,779	51,285	51,799	52,317	52,840
700,000	700,000	700,000	700,000	700,000	700,000	700,000	700,000	700,000	700,000
748,314	748,797	749,285	749,778	750,275	750,779	751,285	751,799	752,317	752,840
1,603,713	1,603,713	1,603,713	1,603,713	1,603,713	1,603,713	1,603,713	1,603,713	1,603,713	1,603,713
5,294,305	5,319,910	5,346,122	5,372,949	5,400,397	5,428,474	5,457,190	5,486,552	5,516,570	5,547,252
11,994,465	11,994,465	11,994,465	11,994,465	11,994,465	11,994,465	11,994,465	11,994,465	11,994,465	11,994,465
17,288,771	17,314,376	17,340,588	17,367,414	17,394,862	17,422,919	17,451,685	17,481,017	17,511,015	17,541,717
30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000
50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000
3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000
29	29	29	29	29	29	29	29	29	29
50	50	50	51	51	51	52	52	53	53
15	15	15	15	16	16	16	16	16	16
206	206	206	206	206	206	206	206	206	206
400	400	400	401	402	402	403	403	404	404
500	500	500	520	500	500	500	500	500	500
750	750	750	750	750	750	750	750	750	750
500	500	500	500	500	500	500	500	500	500
90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
175	175	175	175	175	175	175	175	175	175
225	225	225	225	225	225	225	225	225	225
200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
365	365	365	365	365	365	365	365	365	365
303,931	303,431	303,012	302,566	302,138	301,731	301,344	300,977	300,628	300,297
1,103,234	1,111,108	1,119,522	1,127,609	1,136,061	1,144,882	1,153,976	1,163,445	1,173,194	1,183,266
209,376	209,519	209,714	209,911	210,110	210,311	210,515	210,720	210,927	211,136
3,613,304	3,613,304	3,613,304	3,613,304	3,613,304	3,613,304	3,613,304	3,613,304	3,613,304	3,613,304
5,319,854	5,327,513	5,335,357	5,343,390	5,351,613	5,360,028	5,368,639	5,377,446	5,386,453	5,395,663
7,008,000	7,008,000	7,008,000	7,008,000	7,008,000	7,008,000	7,008,000	7,008,000	7,008,000	7,008,000
76%	76%	76%	76%	76%	76%	77%	77%	77%	77%
20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000
30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000









2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065
31 629 279	31 629 280	31 629 281	31 629 282	31 629 283	31 629 284	31 629 285	31 629 286	31 629 287	31 629 288	31 629 289	31 629 290
11 594 485	11 594 486	11 594 487	11 594 488	11 594 489	11 594 490	11 594 491	11 594 492	11 594 493	11 594 494	11 594 495	11 594 496
13 373 767	13 373 768	13 373 769	13 373 770	13 373 771	13 373 772	13 373 773	13 373 774	13 373 775	13 373 776	13 373 777	13 373 778
1 503 713	1 503 714	1 503 715	1 503 716	1 503 717	1 503 718	1 503 719	1 503 720	1 503 721	1 503 722	1 503 723	1 503 724
1 354 801	1 354 802	1 354 803	1 354 804	1 354 805	1 354 806	1 354 807	1 354 808	1 354 809	1 354 810	1 354 811	1 354 812
11 594 485	11 594 486	11 594 487	11 594 488	11 594 489	11 594 490	11 594 491	11 594 492	11 594 493	11 594 494	11 594 495	11 594 496
13 373 767	13 373 768	13 373 769	13 373 770	13 373 771	13 373 772	13 373 773	13 373 774	13 373 775	13 373 776	13 373 777	13 373 778

30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000
75 000	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000
50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
306	306	306	306	306	306	306	306	306	306	306	306
327	327	327	327	327	327	327	327	327	327	327	327

500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500
750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750
500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500
90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175
243	243	243	243	243	243	243	243	243	243	243	243
273	273	273	273	273	273	273	273	273	273	273	273
365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365

1 070	1 071	1 072	1 073	1 074	1 075	1 076	1 077	1 078	1 079	1 080	1 081
302 779	302 780	302 781	302 782	302 783	302 784	302 785	302 786	302 787	302 788	302 789	302 790
3 613 304	3 613 305	3 613 306	3 613 307	3 613 308	3 613 309	3 613 310	3 613 311	3 613 312	3 613 313	3 613 314	3 613 315
4 026 099	4 026 100	4 026 101	4 026 102	4 026 103	4 026 104	4 026 105	4 026 106	4 026 107	4 026 108	4 026 109	4 026 110
7 028 000	7 028 001	7 028 002	7 028 003	7 028 004	7 028 005	7 028 006	7 028 007	7 028 008	7 028 009	7 028 010	7 028 011
57%	57%	57%	57%	57%	57%	57%	57%	57%	57%	57%	57%

20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000
50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000

Handwritten signature or scribble at the bottom of the page.

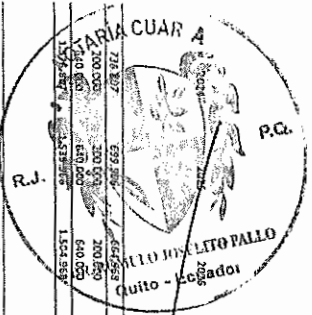
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Assumption
TOTAL GUANAJUATO																		
General Imports		1,041,995	582,206	791,959	929,194	781,922	971,936	1,564,424	1,427,032	1,318,560	1,229,166	1,145,206	1,059,456	979,957	536,456	438,471	275,586	0
Re-Exports		757,953	726,108	648,499	648,225	328,643	328,643	1,564,424	1,427,032	1,318,560	1,229,166	1,145,206	1,059,456	979,957	536,456	438,471	275,586	0
Other Exports		1,732,832	1,606,099	233,613	313,125	133,479	398,680	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sub-Total Brack Bulk Corp		3,532,780	2,914,413	1,274,071	1,904,544	1,244,050	1,699,299	3,128,848	2,854,064	2,637,120	2,458,332	2,290,412	2,118,912	1,979,914	1,072,912	776,942	451,172	0
ZED Imports		3,532,780	2,914,413	1,274,071	1,904,544	1,244,050	1,699,299	3,128,848	2,854,064	2,637,120	2,458,332	2,290,412	2,118,912	1,979,914	1,072,912	776,942	451,172	0
ZED Exports		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Brack Bulk Corp (MT)		3,532,780	2,914,413	1,274,071	1,904,544	1,244,050	1,699,299	3,128,848	2,854,064	2,637,120	2,458,332	2,290,412	2,118,912	1,979,914	1,072,912	776,942	451,172	0
General Imports		2,181,206	867,031	919,512	3,173,401	3,231,660	3,049,672	3,157,103	3,188,674	3,220,561	3,253,757	3,285,295	3,318,147	3,351,329	3,384,472	3,417,629	3,450,786	2%
Sub-Total Brack Bulk Corp		2,181,206	867,031	919,512	3,173,401	3,231,660	3,049,672	3,157,103	3,188,674	3,220,561	3,253,757	3,285,295	3,318,147	3,351,329	3,384,472	3,417,629	3,450,786	2%
ZED Imports		2,216,703	2,544,998	2,501,751	2,446,176	3,254,172	3,138,865	3,157,103	3,188,674	3,220,561	3,253,757	3,285,295	3,318,147	3,351,329	3,384,472	3,417,629	3,450,786	2%
ZED Exports		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Brack Bulk Corp		2,216,703	2,544,998	2,501,751	2,446,176	3,254,172	3,138,865	3,157,103	3,188,674	3,220,561	3,253,757	3,285,295	3,318,147	3,351,329	3,384,472	3,417,629	3,450,786	2%
General Imports		129,442	131,631	35,055	108,449	141,231	142,678	159,035	160,645	162,353	163,974	165,513	167,164	168,840	170,548	172,294	174,079	1%
Sub-Total Liquid Bulk Corp		129,442	131,631	35,055	108,449	141,231	142,678	159,035	160,645	162,353	163,974	165,513	167,164	168,840	170,548	172,294	174,079	1%
ZED Imports		129,442	131,631	35,055	108,449	141,231	142,678	159,035	160,645	162,353	163,974	165,513	167,164	168,840	170,548	172,294	174,079	1%
ZED Exports		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Liquid Bulk Corp		129,442	131,631	35,055	108,449	141,231	142,678	159,035	160,645	162,353	163,974	165,513	167,164	168,840	170,548	172,294	174,079	1%
Total Containers (TU)		874,955	884,100	1,123,098	1,405,763	1,448,841	1,519,000	1,579,832	1,643,015	1,708,736	1,777,035	1,848,169	1,922,096	1,999,979	2,079,939	2,162,096	2,248,580	2.5%
Non-Containers		5,878,325	5,862,403	5,106,915	5,463,443	4,056,822	4,074,594	4,880,582	4,756,412	4,721,373	4,634,659	4,596,113	4,544,472	4,480,109	4,411,171	4,335,644	4,264,079	0
Containers		6,610,324	6,475,839	6,590,269	6,927,206	5,513,644	5,519,268	5,513,644	5,513,644	5,513,644	5,513,644	5,513,644	5,513,644	5,513,644	5,513,644	5,513,644	5,513,644	0
Total Volume		12,488,649	12,351,642	13,697,204	15,520,018	16,305,791	16,154,268	16,696,366	17,084,827	17,500,125	17,945,959	18,109,809	18,227,740	18,344,088	18,465,110	18,590,315	18,719,664	0
MT per TU		7.56	7.32	7.65	7.15	7.83	7.36	7.48	7.48	7.48	7.48	7.48	7.48	7.48	7.48	7.48	7.48	0

		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Assumption
CONTAINERS																		
Passive		874,955	884,100	1,123,098	1,405,763	1,448,841	1,519,000	1,579,832	1,643,015	1,708,736	1,777,035	1,848,169	1,922,096	1,999,979	2,079,939	2,162,096	2,248,580	2.5%
Guaymas		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0
Passive Markets/Shore		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0
NON-ZED BULK																		
Passive		5,878,325	4,864,946	4,551,721	5,463,443	4,056,822	4,074,594	4,880,582	4,756,412	4,721,373	4,634,659	4,596,113	4,544,472	4,480,109	4,411,171	4,335,644	4,264,079	0
Guaymas		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0
Passive Markets/Shore		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0
% of Volume of Containers (TUS)																		
		7.1%	7.1%	8.1%	9.1%	8.8%	9.1%	9.1%	9.1%	9.1%	9.1%	9.1%	9.1%	9.1%	9.1%	9.1%	9.1%	0

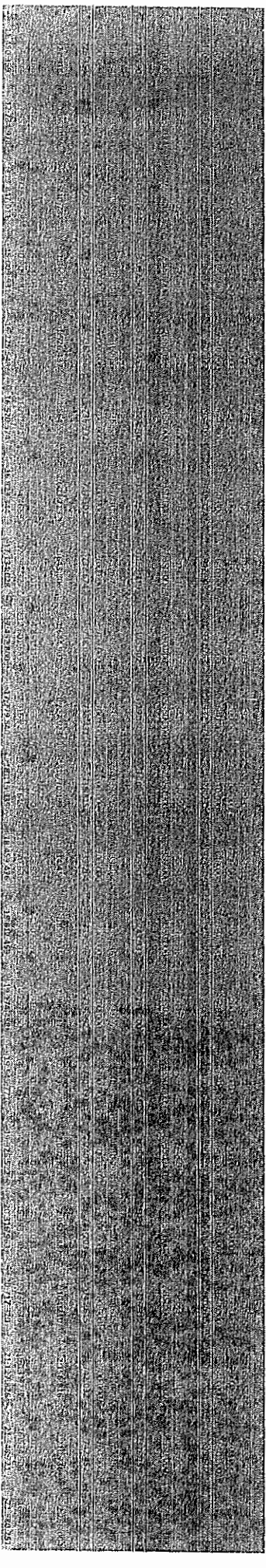
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Assumption
POSOBIA MARKET SHARES																		
Non-ZED Break Bulk		5,878,325	4,864,946	4,551,721	5,463,443	4,056,822	4,074,594	4,880,582	4,756,412	4,721,373	4,634,659	4,596,113	4,544,472	4,480,109	4,411,171	4,335,644	4,264,079	0
ZED Break Bulk		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Non-ZED Dry Bulk		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZED Dry Bulk		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Non-ZED Liquid Bulk		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZED Liquid Bulk		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Containers		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0







Year	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	
175.885	127.452	129.222	181.018	182.828	184.638	186.448	188.258	190.068	191.878	193.688	195.498	197.308	199.118	200.928	202.738	204.548	206.358	208.168	209.978	211.788	213.598	215.408	217.218	219.028	220.838	222.648	224.458	226.268	228.078
202.620	204.430	206.240	208.050	209.860	211.670	213.480	215.290	217.100	218.910	220.720	222.530	224.340	226.150	227.960	229.770	231.580	233.390	235.200	237.010	238.820	240.630	242.440	244.250	246.060	247.870	249.680	251.490	253.300	255.110
275.895	277.705	279.515	281.325	283.135	284.945	286.755	288.565	290.375	292.185	293.995	295.805	297.615	299.425	301.235	303.045	304.855	306.665	308.475	310.285	312.095	313.905	315.715	317.525	319.335	321.145	322.955	324.765	326.575	328.385
2304.794	2362.414	2420.034	2477.654	2535.274	2592.894	2650.514	2708.134	2765.754	2823.374	2880.994	2938.614	2996.234	3053.854	3111.474	3169.094	3226.714	3284.334	3341.954	3400.574	3458.194	3515.814	3573.434	3631.054	3688.674	3746.294	3803.914	3861.534	3919.154	3976.774
8.324.437	8.359.793	8.395.149	8.430.505	8.465.861	8.501.217	8.536.573	8.571.929	8.607.285	8.642.641	8.677.997	8.713.353	8.748.709	8.784.065	8.819.421	8.854.777	8.890.133	8.925.489	8.960.845	9.000.201	9.039.557	9.078.913	9.118.269	9.157.625	9.196.981	9.236.337	9.275.693	9.315.049	9.354.405	9.393.761
17.287.983	17.658.913	18.110.656	18.563.422	19.016.188	19.468.954	19.921.720	20.374.486	20.827.252	21.279.995	21.732.738	22.185.481	22.638.224	23.090.967	23.543.710	23.996.453	24.449.196	24.901.939	25.354.682	25.807.425	26.260.168	26.712.911	27.165.654	27.618.397	28.071.140	28.523.883	28.976.626	29.429.369	29.882.112	30.334.855
25.482.430	26.028.725	26.575.020	27.121.315	27.667.610	28.213.905	28.760.200	29.306.495	29.852.790	30.399.085	30.945.380	31.491.675	32.037.970	32.584.265	33.130.560	33.676.855	34.223.150	34.769.445	35.315.740	35.862.035	36.408.330	36.954.625	37.500.920	38.047.215	38.593.510	39.139.805	39.686.100	40.232.395	40.778.690	41.324.985



653.116	691.940	730.764	769.588	808.412	847.236	886.060	924.884	963.708	1002.532	1041.356	1080.180	1119.004	1157.828	1196.652	1235.476	1274.300	1313.124	1351.948	1390.772	1429.596	1468.420	1507.244	1546.068	1584.892	1623.716	1662.540	1701.364	1740.188	1779.012
1.022.819	1.299.228	1.790.247	1.818.025	1.845.803	1.873.581	1.901.359	1.929.137	1.956.915	1.984.693	2.012.471	2.040.249	2.068.027	2.095.805	2.123.583	2.151.361	2.179.139	2.206.917	2.234.695	2.262.473	2.290.251	2.318.029	2.345.807	2.373.585	2.401.363	2.429.141	2.456.919	2.484.697	2.512.475	2.540.253
25%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%
1.022.819	1.299.228	1.790.247	1.818.025	1.845.803	1.873.581	1.901.359	1.929.137	1.956.915	1.984.693	2.012.471	2.040.249	2.068.027	2.095.805	2.123.583	2.151.361	2.179.139	2.206.917	2.234.695	2.262.473	2.290.251	2.318.029	2.345.807	2.373.585	2.401.363	2.429.141	2.456.919	2.484.697	2.512.475	2.540.253



Total Break-Bulk Cargo (MT)	3,532,780	2,488,315	1,751,660	2,908,818	1,550,626	1,851,105	1,554,424	1,441,032	1,335,560	1,238,148	1,085,306	1,693,468	1,310,932	1,140,455
General Imports	2,181,765	867,031	925,222	3,175,401	3,431,660	3,045,072								
General Exports	34,357	43,660	272,775	272,775	21,512	76,723								
Sub-Total Solid Bulk Cargo	2,216,122	2,544,998	2,501,751	3,446,176	3,354,172	3,120,845								
ZEDE Imports														
ZEDE Exports														
Total Solid Bulk Cargo	2,216,122	2,544,998	2,501,751	3,446,176	3,354,172	3,120,845								
General Imports	129,442	131,633	298,950	108,419	144,024	157,480								
General Exports														
Sub-Total Liquid Bulk Cargo	129,442	131,633	298,950	108,419	144,024	157,480								
ZEDE Imports														
ZEDE Exports														
Total Liquid Bulk Cargo	129,442	131,633	298,950	108,419	144,024	157,480								
Total Containers (TEU)	874,955	854,100	1,123,038	1,405,783	1,468,811	1,515,060								
Non-Containers	5,876,325	5,634,463	5,105,025	5,469,443	4,356,822	4,874,564								
Containers	5,516,314	4,278,639	8,592,249	10,556,525	11,548,839	11,275,626								
Total Tonnage	12,488,649	12,338,242	13,697,244	15,020,048	16,054,259	16,154,259								
MT per TEU	7.65	7.62	7.65	7.45	7.45	7.45								
40'S ONLY														
General Imports	774,048	582,258	792,859	899,727	808,127	822,034								
General Exports	77,983	726,416	655,489	485,517	320,592	320,592								
Banana Exports	857,732	1,602,509	233,913	70,100	123,594	316,743								
Other Exports	2,488,689	2,188,315	1,751,660	1,570,324	1,381,829	1,435,502								
Total Break-Bulk Cargo	727,754	867,031	923,522	1,136,442	1,463,649	1,556,366								
General Imports	49,164	48,725	35,035	33,811	16,507	21,520								
General Exports	49,164	26,761	39,620	39,511	49,712	34,306								
Total Liquid Bulk Cargo	566,195	609,527	689,486	845,344	971,036	1,056,625								
Total Containers (TEU)	3,202,641	3,084,051	4,704,602	5,669,431	6,057,478	6,029,624								
Non-Containers	4,300,938	4,241,166	4,852,633	6,656,631	8,078,639	8,026,824								
Containers	7,263,574	7,325,217	7,657,235	9,628,012	10,864,367	11,090,426								
Total Tonnage														
General Imports	271,697			69,407	112,115	149,870								
Banana Exports					159,798									
Other Exports	775,110			243,025	6,975	81,857								
Total Break-Bulk Cargo	1,047,697	997,657	555,214	322,432	328,793	231,757								
General Imports	1,453,912			1,854,959	1,747,611	1,489,636								
General Exports	34,397			22,461	76,173	1,489,636								
Total Solid Bulk Cargo	1,488,309	1,677,957	1,528,429	2,087,012	1,770,272	1,565,779								
General Imports	80,278	102,918		74,538	122,274	121,128								
General Exports						2,296								
Total Liquid Bulk Cargo	80,278	102,918	258,650	74,538	122,274	123,424								
Total Containers (TEU)	308,760	274,573	429,609	460,419	477,805	462,455								
Non-Containers	2,615,664	2,776,352	2,342,333	2,494,042	2,171,344	1,920,970								
Containers	2,609,391	2,234,973	3,697,636	3,997,964	3,270,080	3,152,071								
Total Tonnage	5,225,075	5,013,025	6,039,959	5,892,006	5,441,424	5,073,841								



*[Handwritten signature]*

1.678.471	1.615.586	1.576.807	1.539.966	1.504.968	1.471.720	1.440.134	1.410.127	1.381.621	1.354.540	1.328.813	1.304.372	1.281.153	1.259.096	1.238.141	1.218.234	1.199.322
3.418.691	3.452.878	3.521.935	3.592.374	3.664.221	3.737.506	3.812.256	3.888.501	3.966.271	4.045.596	4.126.508	4.209.038	4.293.219	4.379.084	4.466.665	4.555.999	4.647.119
2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000	2.350.000
5.768.691	5.802.878	5.871.935	5.942.374	6.014.221	6.087.506	6.162.256	6.238.501	6.316.271	6.395.596	6.476.508	6.559.038	6.643.219	6.729.084	6.816.665	6.905.999	6.997.119
172.234	173.956	175.695	177.452	179.227	181.019	182.829	184.658	186.504	188.369	190.253	192.156	194.077	196.018	197.978	199.958	201.957
700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000
872.234	873.956	875.695	877.452	879.227	881.019	882.829	884.658	886.504	888.369	890.253	892.156	894.077	896.018	897.978	899.958	901.957
2.162.096	2.248.580	2.304.794	2.362.414	2.421.475	2.482.011	2.544.062	2.607.663	2.672.855	2.739.676	2.808.168	2.878.372	2.950.332	3.024.050	3.099.692	3.177.185	3.256.614
8.319.396	8.292.420	8.324.437	8.359.793	8.398.416	8.440.245	8.485.219	8.533.286	8.584.396	8.638.505	8.695.574	8.755.566	8.818.450	8.884.187	8.952.784	9.024.190	9.098.398
16.170.716	16.817.344	17.237.983	17.668.993	18.110.656	18.565.422	19.027.508	19.503.195	19.990.775	20.490.545	21.002.808	21.527.879	22.066.076	22.617.727	23.183.171	23.762.750	24.356.819
24.490.111	25.109.964	25.562.420	26.028.725	26.509.072	27.003.667	27.512.727	28.036.481	28.575.171	29.129.050	29.698.382	30.283.445	30.884.525	31.501.925	32.135.955	32.786.940	33.455.217