

DIFERIMIENTO ARANCELARIO Y EXONERACIÓN DE SALVAGUARDIAS Y OTRAS MEDIDAS DE DEFENSA COMERCIAL, PARA LAS IMPORTACIONES QUE DEBE REALIZAR LA COMPAÑÍA “YILPORT TERMINAL OPERATIONS (YILPORECU) S.A., PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA, CONSISTENTE EN EL “DISEÑO, FINANCIAMIENTO, EQUIPAMIENTO, EJECUCIÓN DE OBRAS ADICIONALES, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR”.

La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, por intermedio de su Gerente General, Ab. Vicente Guzmán Barbotó, presentó al Comité de Comercio Exterior una solicitud de diferimiento arancelario y exoneración de salvaguardias y de cualquier otra medida de naturaleza comercial, a las importaciones que debe realizar la empresa YILPORT TERMINAL OPERATIONS (YILPORECU) S.A., en razón del contrato de gestión delegada suscrito entre dichas entidades para el manejo de la terminal portuaria de Puerto Bolívar. Para el análisis de dicha solicitud se elabora el siguiente informe:

1. ANTECEDENTES

- Con fecha 9 de marzo de 2015, la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar-APPB, recibió una propuesta de iniciativa privada, por parte de YILPORT Holding N.V.; compañía extranjera domiciliada en Holanda, mediante la cual presentó su propuesta para para “la modernización, nueva construcción y operación de la Terminal Portuaria Puerto Bolívar, bajo régimen de Concesión con Contrato por 37 años”. Dicha propuesta solicitó específicamente se proceda con la “delegación” de la gestión de dicho puerto; concretamente el diseño, financiamiento, equipamiento, ejecución de obras adicionales, operación y mantenimiento de la terminal portuaria de Puerto Bolívar. Con fecha 24 de marzo de 2015, mediante comunicación No.-APPB-GG-0129, la Gerencia General de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar comunicó a YILPORT Holding N.V. que su propuesta de Iniciativa Privada era de interés público para el Estado Ecuatoriano.
- Con fecha 2 de octubre de 2015 iniciaron las fases de análisis y evaluación de la oferta por parte de la Comisión Técnica, las cuales culminaron el 24 de noviembre de 2015. En virtud de este análisis, la Comisión emitió un informe final, evaluando la oferta en sus sobres 1, 2 y 3, y señaló lo siguiente: “Tomando en cuenta cada una de las exigencias de las bases y en algunas ocasiones sujetándose a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, para que la Comisión emita criterios de selección y aprobación de las exigencias y al no existir más de un oferente no hubo necesidad de realizar tabulaciones ni cuadros comparativos para determinar si se cumplían con las ponderaciones mínimas. En consecuencia la información provista por el oferente ha superado cada una de las fases

INFORME TÉCNICO Nro. CCOMEX-2016-002
Quito, 31 de octubre de 2016

previstas en el pliego del mencionado Concurso, dado lo anterior la Comisión Técnica de Selección procederá a convocar a oferente para fase de negociación”.

Con fecha jueves 4 de febrero de 2016, en el Palacio de Gobierno, se firmó el Memorando de Entendimiento entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, representado por su Ministro Walter Solís, la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, representado por su Gerente Vicente Guzmán y por YILPORT NV representada por su Presidente Ejecutivo Robert Yildirim, para concretar el proceso de concesión de la terminal portuaria de Puerto Bolívar.

- Una vez finalizadas las negociaciones, mediante Resolución No. 31-2016 de 24 de febrero de 2016, la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar adjudicó a YILPORT Holding N.V. la ejecución del “diseño, financiamiento, equipamiento, ejecución de obras adicionales, operación y mantenimiento de la terminal portuario de Puerto Bolívar”, por el valor de setecientos cincuenta millones de dólares (USD 750.000.000,00), financiados por parte del inversionista extranjero, con un plazo de ejecución de 50 años, contados a partir de la suscripción del contrato.
- Mediante Oficio APPB GG-0075 de 26 de febrero de 2016 la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, se dirigió a la presidencia del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas para solicitar se apruebe la modalidad de Asociación Público Privada [sic] al proyecto: “DISEÑO, FINANCIAMIENTO, EQUIPAMIENTO, EJECUCIÓN DE OBRAS ADICIONALES, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR”; así como se le aprueben los incentivos que correspondan.
- Finalmente, con fecha 08 de agosto de 2016 la compañía YILPORT TERMINAL OPERATIONS (YILPORTECU) S.A., como adjudicataria del referido proyecto, suscribió con la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar un Contrato de Gestión Delegada para el “DISEÑO, FINANCIAMIENTO, EQUIPAMIENTO, EJECUCIÓN DE OBRAS ADICIONALES, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR”.

En dicho contrato encontramos varias cláusulas relevantes para el presente análisis:

“CLAUSULA VIGÉSIMA TERCERA.- Régimen Jurídico de los Bienes de la APP: (...)
c) el Gestor Privado tendrá el derecho de uso y disfrute exclusivo de los bienes de la APP, así como el ejercicio de los derechos que sean necesarios para cumplir con las obligaciones previstas en el contrato y la legislación aplicable. **d) A la terminación o vencimiento del presente contrato, los bienes de la APP se le devolverán a la Entidad Delegante conforme con el capítulo décimo tercero periodo de liquidación”.**

“CLAUSULA SEPTUAGÉSIMA OCTAVA.- Incentivos.- a) El Gestor Privado se beneficiará de los siguientes incentivos en la fecha de suscripción: i. Exención del Impuesto de Renta a Sociedades, debido a la decisión del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privada del veinte de mayo de dos mil dieciséis , por diez (10) años a partir (desde el

primer año financiero en el cual se inician las operaciones); ii) Cualquier otro beneficio /incentivo otorgado después de la fecha de suscripción se considerará inmediatamente como parte del contrato y por lo tanto, como un elemento a mantenerse para efectos de mantener el equilibrio económico y financiero de la Delegación. *b) Las partes acuerdan que el Gestor Privado solicitará a las Agencias Gubernamentales autorizadas la exención de los derechos aduanero tasas de exportación e importación, la exención de impuestos a la exportación de divisas, y la exención de retenciones del Impuesto al Valor Agregado, la Entidad Delegante y los demás organismos gubernamentales competentes brindarán el apoyo necesario al Gestor Privado en el proceso de la solicitud y concesión de la exenciones o beneficios.* c) cualquier beneficio o incentivo adquirido por el Gestor Privado de conformidad con la Cláusula Septuagésima Octava (b) anterior se convertirá en un anexo del presente contrato en la fecha de su adjudicación o notificación al Gestor Privado. Para evitar deudas, en caso de divergencia entre cualquiera de los anexos relativos a los beneficios o incentivos y el presente contrato, el anexo aplicará.” [énfasis agregado]

“CLAUSULA OCTOGESIMA TERCERA.- Distribución de los Riesgos.- a) Conforme con las disposiciones del Artículo 46 (cuarenta y seis) de la Ley de Modernización del Estado del Ecuador, *la APPB no garantiza ningún tipo de rentabilidad al Gestor Privado.* Por lo tanto, por medio del presente el Gestor Privado reconoce el contenido y alcance del referido artículo 46 (cuarenta y seis) de la Ley de Modernización del Estado del Ecuador y que este hecho es de la esencia el presente Contrato para la APPB. *b) La adjudicación, suscripción y ejecución del Acuerdo se realizan bajo el propio riesgo del Gestor Privado.”*

De las disposiciones contractuales invocadas, y que guardan relación con el presente análisis, podemos concluir que la concesión portuaria de Puerto Bolívar es un proyecto público asumido por cuenta y riesgo exclusivo del concesionario, en el que el Estado no garantiza ningún tipo de rentabilidad. Adicionalmente, los bienes que se incorporen al proyecto quedarán para beneficio y propiedad del Estado Ecuatoriano al término del proyecto; y, en aras de mejorar la posición económica del concesionario, dado el riesgo que asume con el proyecto, la entidad delegante ofreció brindar el apoyo necesario para que el concesionario obtenga el beneficio arancelario que ha solicitado la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar al Comité de Comercio Exterior.

- Por otro lado, dado que este proyecto fue aprobado como una Asociación Público Privada, vale mencionar que a la presente fecha, el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas ha conocido y resuelto además sobre los siguientes proyectos de Asociación Público Privada, y aprobado los siguientes incentivos de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas:

INFORME TÉCNICO Nro. CCOMEX-2016-002
Quito, 31 de octubre de 2016

Entidad delegante	Gestor privado adjudicado	Objeto del contrato	Monto	Incentivos aprobados al Comité	Base legal del incentivo
1. Autoridad Portuaria de Guayaquil (Puerto de Posorja)	DP World Investments B.V.	"Contrato de Gestión Delegada: Asociación Público Privada para el desarrollo, construcción, mantenimiento de instalaciones; el dragado, construcción, y mantenimiento de un canal de navegación de acceso hasta Posorja, así como de la carretera que une Playas y Posorja, vía el El Morro, en la Provincia del Guayas; y la operación del servicio público del Puerto de Aguas Profundas de Posorja"	Monto total de inversión (monto que consta en el proyecto): USD 1,274,801,864.	Exoneración del Impuesto a la Renta Tributos al comercio exterior Impuesto a la salida de divisas	Art. 9,3 Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno Art. 125 del Código Orgánico de la Producción Art. 159,1 Ley Reformatoria de la Ley para Equidad Tributaria del Ecuador
2. Ministerio de Transporte y Obras Públicas (Autopista a Río 7-Huaquillas)	Concesionaria del Sur	Ministerio de Transporte y Obras Públicas, como entidad delegante, no ha remitido todavía, copia del respectivo contrato de gestión delegada. Comité APP, ya aprobó proyecto bajo modalidad APP y concesión de incentivos	Monto total de inversión (monto que consta en el proyecto): USD 665'091.804	Exoneración del Impuesto a la Renta Impuesto a la salida de divisas	Art. 9,3 Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno Art. 159,1 numeral 3 Ley Reformatoria de la Ley para Equidad Tributaria del Ecuador
3. Autoridad Portuaria de Manta (Puerto de Manta)	Agencias Universales S.A. AGUNSA	Según información proporcionada por la entidad delegante, no existe contrato aún, ya que todavía no se adjudica. Comité APP, ya aprobó proyecto bajo modalidad APP y concesión de incentivos	Monto total de inversión: USD 175.220.095. según consta en el pliego del concurso. Monto definitivo se sabrá luego de negociación y adjudicación por parte de entidad delegante	Exoneración del Impuesto a la Renta Tributos al comercio exterior Impuesto a la salida de divisas	Art. 9,3 Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno Art. 125 del Código Orgánico de la Producción Art. 159,1 Ley Reformatoria de la Ley para Equidad Tributaria del Ecuador

2. OBJETIVOS

El presente informe técnico se encuentra alineado con el Plan Nacional del Buen Vivir 2009-2013 (2009) y 2013-2017 (2013) como se señala a continuación:

- El Plan Nacional del Buen Vivir 2009-2013 en el capítulo 6 Estrategias para el Período 2009-2013 en el numeral 6.8 Inversión para el Buen Vivir en el Marco de una Macroeconomía Sostenible se menciona que "(...) es necesario implementar mecanismos de coordinación público-privada para la inversión: que permitan construir los arreglos institucionales necesarios para lograr sinergia complementaria a través del apalancamiento de la inversión pública y privada (crowding-in). Es necesario construir el marco institucional para que las

iniciativas de inversión públicas y privadas no se desplacen entre sí y, por el contrario, se complementen y potencien mutuamente. Esto permite que dichas iniciativas se apalanquen la una con la otra y potencien la capacidad nacional de crecimiento económico, generación de empleo y la multiplicación de beneficios económicos. El sector público y privado deben encontrar un punto de encuentro y coordinación de sus iniciativas de inversión que beneficie tanto a la provisión de bienes y servicios públicos como a las oportunidades económicas del sector privado” (...).

- El Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017, en los Lineamientos para la Inversión de los Recursos Públicos y la Regularización Económica, menciona que *“El reto que afronta la política fiscal para el periodo 2013-2017 es invertir más, de manera responsable y eficiente, para profundizar la política de cambio del Gobierno de la Revolución Ciudadana. Para ello hay que mejorar la coordinación entre la inversión privada y la inversión pública, y aprovechar las sinergias que ambas pueden generar, priorizando a la economía popular y solidaria y el sector productivo nacional y entendiendo el rol complementario que los tipos de inversión requieren”.*
- Además podemos mencionar que este proyecto está alineado con los siguientes objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir:
 - (...) *Objetivo 8: Consolidar el sistema económico social y solidario, de forma sostenible*
 - *Política 8.8 Minimizar el riesgo sistémico de la economía.*
 - *Política 8.9 Profundizar las relaciones del Estado con el sector popular y solidario.*
 - *Política 8.10 Articular la relación entre el Estado y el sector privado (...)*
- También es importante señalar que el proyecto de la terminal portuaria de Puerto Bolívar está alineado con el *Plan Estratégico de Movilidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas-PEM*, Plan que también está debidamente articulado con el Plan Nacional del Buen Vivir.

Plan Estratégico de Movilidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas-PEM

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (“MTOPE”) ha elaborado el Plan Estratégico de Movilidad (“PEM”), en el que se ha priorizado la interconexión de los diferentes modos de transporte, la mejora cuantitativa y cualitativa en la prestación del servicio de transportación, la innovación de los sistemas de comunicación y la profesionalización del sector, aspectos dirigidos a enlazar adecuadamente los puntos de producción con los de consumo y exportación, para multiplicar el comercio local e internacional.

En lo referente al transporte marítimo y fluvial los objetivos del PEM se estructuran alrededor de la mejora en la conectividad y articulación del sistema, la capacidad operativa y tecnológica de los puertos y regular y reactivar el sistema de rutas fluviales.

El Estado ecuatoriano ha realizado una inversión sin precedentes en infraestructura para la movilidad, redundado en el incremento de la productividad y competitividad de los sectores. Es una política pública promover la inversión privada en el desarrollo de infraestructura pública.

3. BASE LEGAL

- **Constitución de la República del Ecuador** (R.O. No. 449 de 20.10.2008)

"Art. 66.- Se reconoce y garantizará a las personas:... 25. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características";

*"Art. 261.- El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre: "(...)5. Las políticas económica, tributaria, aduanera, arancelaria; fiscal y monetaria; comercio exterior y endeudamiento (...)
10. El espectro radioeléctrico y el régimen general de comunicaciones y telecomunicaciones; puertos y aeropuertos (...)"*

"Art. 305.- La creación de aranceles y la fijación de sus niveles son competencia exclusiva de la Función Ejecutiva".

"Art. 306.- (...) El Estado propiciará las importaciones necesarias para los objetivos del desarrollo y desincentivará aquellas que afecten negativamente a la producción nacional, a la población y a la naturaleza".

"Art. 314.- 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".

Art. 316: "(...) El Estado podrá delegar la participación en los sectores estratégicos y servicios públicos a empresas mixtas en las cuales tenga mayoría accionaria. La delegación se sujetará al interés nacional y respetará los plazos y límites fijados en la ley para cada sector estratégico. El Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de estas actividades, en los casos que establezca la ley". [Énfasis añadido]

- **Código Orgánico de la Producción, Empleo y Competitividad** (R.O. No. 351 de 29.12.2010)

“Art. 71.- Institucionalidad.- El organismo que aprobará las políticas públicas nacionales en materia de política comercial, será un cuerpo colegiado de carácter intersectorial público, encargado de la regulación de todos los asuntos y procesos vinculados a esta materia, que se denominará Comité de Comercio Exterior (COMEX), y que estará compuesto por titulares o delegados de las siguientes instituciones: (...)”.

“Art. 72.- Competencias.- Son deberes y atribuciones del organismo rector en materia de política comercial, las siguientes: (...)

c. Crear, modificar o suprimir las tarifas arancelarias;...

k. Conocer los informes de la Autoridad Investigadora y adoptar medidas de defensa comercial acorde con la normativa nacional e internacional vigente, frente a prácticas internacionales desleales o de incremento de las importaciones, que causen o amenacen causar daño a la producción nacional;...

q. Diferir, de manera temporal, la aplicación de las tarifas arancelarias generales, o por sectores específicos de la economía, según convenga a la producción nacional o las necesidades económicas del Estado;(...)”

“Art. 108.- Tributos al Comercio Exterior.- Los tributos al comercio exterior son:

a. Los derechos arancelarios; b. Los impuestos establecidos en leyes orgánicas y ordinarias, cuyos hechos generadores guarden relación con el ingreso o salida de mercancías; y, c. Las tasas por servicios aduaneros. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador mediante resolución creará o suprimirá las tasas por servicios aduaneros, fijará sus tarifas y regulará su cobro.

Los recargos arancelarios y demás gravámenes económicos que se apliquen por concepto de medidas de defensa comercial o de similar naturaleza, no podrán ser considerados como tributos en los términos que establece el presente Código, y por lo tanto no se regirán por los principios del Derecho Tributario.” [énfasis agregado]

El Art. 100 del referido Código Orgánico de la Producción, Empleo y Competitividad, señala: ***“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 precautelarará 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”.

#Art. 125.- Exenciones.- Están exentas del pago de todos los tributos al comercio exterior, excepto las tasas por servicios aduaneros, las importaciones a consumo de las siguientes mercancías: (...) Las importaciones directamente destinadas para la ejecución de proyectos públicos ejecutados en la modalidad de asociación público-privada que efectúen los participantes privados responsables, de conformidad con los contratos de gestión delegada celebrados con el Estado y sus instituciones, gozarán de los mismos beneficios, sean de carácter tributario o de cualquier otra naturaleza, que goza la entidad pública delegante en sus importaciones, siempre que el monto total de importaciones se ajuste a los criterios determinados por el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas para cada sector priorizado. Para este propósito la entidad pública delegante expedirá a favor del participante privado responsable de las correspondientes importaciones un certificado que acredite el destino de los bienes a ser importados y los resultados de sus estudios de evaluación efectuados en la etapa precontractual respecto de la cantidad y calidad de los bienes a ser importados (...)”[énfasis agregado]

- **Ley Orgánica de Incentivos para las Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera** (R.O.S. No. 652 de 18 de diciembre de 2015)

“Artículo 2.- Ámbito. Esta Ley se aplica a las asociaciones público-privadas que tienen por objeto la provisión de bienes, obras o servicios por parte del Gobierno Central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados. Los proyectos públicos aprobados se beneficiarán de los incentivos propuestos en esta Ley, de conformidad con los acuerdos establecidos por las partes”

“Artículo 11.- Del Proyecto Público de Asociaciones Público-Privadas. El proyecto público puede ser propuesto por el sujeto de derecho privado que tenga interés en constituirse en gestor privado. En tal caso, la entidad delegante no está obligada a acoger la iniciativa privada. La delegación y viabilidad del proyecto público será evaluada técnica, económico-financiera y legalmente por la entidad delegante. En caso de que el Comité Interinstitucional haya expedido guías generales o notas técnicas, la entidad delegante se ajustará a dichos instrumentos en las tareas de evaluación, elaboración del pliego y contrato de gestión delegada”.

- **Reglamento de Aplicación del Libro IV del COPCI**

“Art. 3.- De las decisiones del COMEX.- Las decisiones del COMEX se expresarán mediante: a) Resoluciones normativas, que son de efecto general y de cumplimiento obligatorio, y se publicarán en el Registro Oficial; (...) c) Actos administrativos y acuerdos, cuando las decisiones tratan sobre temas de interés particular.- Las decisiones del COMEX estarán sujetas, en lo que no se opongan a esta normativa, a las disposiciones del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva”.

“Art. 16.- De las decisiones del COMEX en materia arancelaria.- Las decisiones que adopte el COMEX en materia arancelaria podrán ser iniciadas de oficio o a petición de parte, cuando exista una solicitud presentada motivadamente por alguna institución pública, o a petición motivada de parte interesada, cuyo requerimiento implique la creación, modificación o supresión de las tarifas arancelarias”.

La base legal invocada demuestra que el proyecto en referencia tiene sustento constitucional, pues es permitida, excepcionalmente, la delegación de la prestación de servicios públicos de infraestructura portuaria a la iniciativa privada. Por otro lado, la concesión de la terminal portuaria de Puerto Bolívar es una Asociación Público Privada en los términos de la Ley Orgánica de Incentivos a las Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera. De hecho, ha sido reconocida como tal por el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas. De igual manera, se cita al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), como la base legal para establecer las competencias del Comité de Comercio Exterior y la facultad para conocer y resolver sobre peticiones como la que motiva este análisis; todo lo cual se compagina con las cláusulas contractuales detalladas en el punto anterior. Finalmente, el Art. 125 del COPCI establece un mecanismo de control de las importaciones que pueda realizar el concesionario, bajo el control de la entidad delegante, que se sugiere sea considerado en caso de que el COMEX resuelva aprobar la solicitud en análisis.

4. PARTES INVOLUCRADAS

Los actores que intervienen en el análisis de este informe son la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar y la empresa YILPORT HOLDING NV, que fue la adjudicataria del proceso de concesión para el diseño, financiamiento, ejecución de obras adicionales, equipamiento, operación y mantenimiento del Terminal Portuario de Puerto Bolívar.

YILPORT HOLDING NV, a través de su sociedad de propósito específico en Ecuador YILPORTECU S.A., firmó con la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar el contrato de Gestión Delegada para el diseño, financiamiento, equipamiento, ejecución de obras adicionales, operación y mantenimiento de la Terminal Portuaria de Puerto Bolívar.

5. ANÁLISIS TÉCNICO

5.1. SOBRE EL CONCESIONARIO

Luego del respectivo procedimiento de concurso público, la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar adjudicó el desarrollo del proyecto referido a la empresa extranjera YILPORT HOLDINGS N.V. Posteriormente y conforme lo establecido en los pliego de dicho proceso se creó una sociedad de propósito específico en Ecuador (YILPORT TERMINAL OPERATIONS (YILPORTECU) S.A., quien suscribió el respectivo contrato de gestión delegada con la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPBO), y por el cual APPBO le entrega a esta empresa la operación de la terminal portuaria de Puerto Bolívar, por los próximos 50 años. Este es el resultado de un proceso de concesión

que inició desde el año 2015 y se espera que este proyecto genere impacto positivo en el comercio exterior del país.

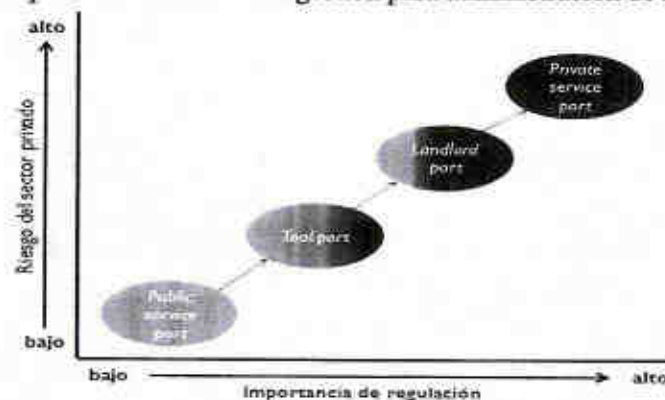
YILPORT HOLDINGS N.V. es una empresa de domiciliada en Holanda de capitales turcos, y forma parte del GRUPO YILDIRIM, el cual que está presente en una multitud de sectores industriales, incluyendo operaciones de minería, energía, construcción naval, fertilizantes, inversión, logística y gestión de puertos.

5.2. CONTRATO DE GESTIÓN DELEGADA

El contrato suscrito conlleva un modelo de gestión conocido como LAND LORD AVANZADO, en el cual el Estado conserva y es el titular del servicio público, lo controla y lo regula, en tanto que al privado se delega su prestación, quien bajo ese esquema asume la mayoría de riesgos por la inversión que debe realizar. El riesgo de la inversión total y la administración del servicio operativo, durante los 50 años de la concesión, es asumido casi en su totalidad por el delegante.

En el Gráfico No. 1, se identifica el nivel de riesgo según el modelo de gestión establecido, en el cual el proponente privado - bajo el modelo de gestión Land Lord Avanzado - asume gran parte de los servicios portuarios y los riesgos que esto implica.

Gráfico 1. Esquemas de modelos de gestión para administración de Puerto Bolívar



Fuente: Solicitud de Yilport

La inversión para el desarrollo del contrato fue fijada en USD\$ 751,93 millones de dólares, divididos en cuatro fases de inversión a lo largo del contrato.

Cuadro No 1. Resumen de inversión del proyecto¹

FASE	INVERSIÓN (Millones de \$USD)		TOTAL POR FASE
	Maquinaria y Equipos	Infraestructura	
Fase I 2016-2022	88,99	152,97	241,96
Fase II 2023-2027	39,62	49,92	89,54
Fase III 2028-2032	40,00	43,83	83,83
Fase IV 2033-2038	67,56	140,09	207,65
Fase IV 2039-2066	78,18	50,78	128,96
<i>Subtotal</i>	<i>314,34</i>	<i>437,69</i>	
TOTAL	751,93		

Fuente: Anexo 21 - Formulario 11 - Inversiones, reinversiones y mantenimiento ordinario (Anexo financiero 2)
Elaboración: MCPEC

En la información presentada por Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar se afirma que todos los valores serán invertidos por YILPORT, sea en adquisición de equipos o en desarrollo de nueva infraestructura. Cabe mencionar que la inversión no provendrá de créditos locales, por lo que la inversión será de fuentes extranjeras. En ese sentido se puede definir que se trata una inversión "Extranjera Directa". Se asume también que toda la inversión en equipos que consta detallada en el proyecto será ejecutada a través de la importación de dichos equipos, de los cuales no existe producción nacional.

6. IMPACTOS

6.1. CUANTIFICACIÓN DE LAS IMPORTACIONES

Las importaciones que realizará YILPORTECU S.A. serán exclusivamente para la ejecución del contrato en mención (50 años). Para desarrollar el negocio portuario se ha considerado la importación de maquinaria y equipo como grúas portacontenedores de muelle (grúas pórtico), grúas móviles de muelle, con pluma, aptas para carga multipropósito, grúas pórtico de patio de contenedores, tractor de terminal, o tractora especial para terminal, grúa autopropulsada de elevación de cargas con una pluma en ángulo sobre el suelo variable, grúa autopropulsada de elevación frontal vertical

¹ El anexo 21 de la oferta económica adjudicada (Anexo financiero 2) contiene un flujo de inversiones con un horizonte de 59 años (el horizonte adjudicado es 50 años), para motivos de este análisis se utilizara el supuesto de que este flujo se extiende hasta 50 años (2066), como fue adjudicado, cabe resaltar que los montos de inversión se extienden hasta 34 años desde el inicio del proyecto (2050).

especializada en contenedores vacíos, tolva y remolcadores; en las diferentes fases de la duración del contrato.

De acuerdo a los modelos financieros y flujos proyectados que constan en la propuesta adjudicada, se estima que las importaciones durante toda la duración del contrato (50 años) sumarán un total de USD\$ 314,34 millones, con un valor actual neto de USD\$ 126,60 millones.

6.2. IMPORTACIONES VS INVERSIÓN

Considerando que la inversión del contrato es de USD\$ 751,93 millones, las importaciones son únicamente el 41,8% de este valor. Por otra parte, de las estimaciones realizadas, las exoneraciones solicitadas alcanzarían un valor aproximado de USD\$ 94,82 millones, con un valor actual neto de USD\$ 37,98 millones, durante los 50 años de duración del contrato.

Cuadro No 2. Inversión vs. Importaciones²

	Valor	% de la inversión	VAN	% de la inversión
Inversión	\$ 751,93	100,0%	\$ 248,90	100%
Importaciones	\$ 314,34	41,8%	\$ 126,60	51%
Exoneraciones	\$ 94,82	12,6%	\$ 37,98	15%

Fuente: Anexo 21 - Formulario 11 - Inversiones, reinversiones y mantenimiento ordinario (Anexo financiero 2)
Elaboración: MCPEC

² El anexo 21 de la oferta económica adjudicada (Anexo financiero 2) contiene un flujo de Inversiones con un horizonte de 59 años (el horizonte adjudicado es 50 años), para motivos de este análisis se utilizara el supuesto de que este flujo se extiende hasta 50 años (2066), como fue adjudicado, cabe resaltar que los montos de inversión se extienden hasta 34 años desde el inicio del proyecto (2050).

De aprobarse la medida solicitada por la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, el posible impacto fiscal se calcula en 94.8 millones de dólares durante el tiempo de duración del contrato de concesión (50 años).

Finalmente, es pertinente señalar que el posible sacrificio fiscal, comparado con la inversión a realizarse y las proyecciones del beneficio social que debe generar al país el crecimiento del sistema portuario nacional, justifican que el Comité de Comercio Exterior decida favorablemente sobre la petición de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

7. PRONUNCIAMIENTO DEL COMITÉ TÉCNICO INTERINSTITUCIONAL

En Comité Técnico llevado a cabo el 31 de octubre de 2016, se presentaron las siguientes observaciones:

1. Ministerio de Política Económica.-

- Conocer las partidas solicitadas por Yilport:

Las partidas solicitadas por Puerto Bolívar (Autoridad Portuaria de Pto. Bolívar) de acuerdo al Oficio No. APPB-GG-0431, son 8426.12.10; 8904.00.90; 8427.20.00; 7309.00.00; y 8701.90.00. Sin embargo, se precisó que no existe el detalle del monto asignado por partida.

Se debe tener en cuenta que las partidas señaladas por la Autoridad Portuaria son provistas por la empresa interesada por lo que no tendrían el carácter definitivo en tanto no cuenten con la clasificación del SENAE.

2. Ministerio de Industrias.-

- Conocer si existe producción local de los equipos solicitados:

De acuerdo a lo señalado por Autoridad Portuaria y el Comité de Alianzas Público-Privada los equipos corresponden a bienes de capital con especificidades que no han sido posible adquirir en el país.

3. Ministerio de Finanzas y Política Económica.-

- Conocer si existen otras empresas que podrían aplicar a esta norma propuesta:

Delegado del Comité APP precisó que no en el Comité APP no se visualiza ningún caso con características similares al de Yilport / Pto. Bolívar. Adicionalmente, por la temporalidad que se plantea en el borrador de resolución, de que sea un beneficio para casos que iniciaron previo a la vigencia de la Ley APP, es muy baja la probabilidad de que se presente un caso similar que logre tener un Contrato de Gestión Delegada, en el marco de lo que establece la Ley APP.

- Conocer si aplican exoneraciones a recargos arancelarios:

En el CTI se precisó que el artículo 125 del COPCI únicamente exonera del pago de tributos al comercio exterior a las importaciones amparadas en dicho artículo por lo que los beneficios emanados de la Ley APP no aplica a recargos arancelarios, salvo lo dispuesto por la propia Resolución 011-2015 del COMEX en su artículo segundo.

8. CONCLUSIONES

Del análisis realizado sobre la petición de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar se pueden obtener las siguientes conclusiones:

- La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, en base a los compromisos contractuales asumidos con YILPORT TERMINAL OPERATIONS (YILPORTECU) S.A., se comprometió a coadyuvar al concesionario a obtener de los organismos gubernamentales competentes el beneficio del diferimiento arancelario a sus importaciones de equipos y maquinarias.
- El contrato de gestión delegada suscrito entre las partes configura una Asociación Pública Privada, para el desarrollo y mejora de la infraestructura y actividad portuaria de Puerto Bolívar. Aunque dicho proceso inició previo a la vigencia de la Ley Orgánica de Incentivos para las Asociaciones Público Privadas, el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas la ha reconocido como tal y le ha dado a este proceso el tratamiento de ley correspondiente.
- Las inversiones en equipos que se prevén en este proyecto se calculan en 314 millones de dólares de los Estados Unidos de América, los que se presumen serán importados en su totalidad por no existir producción nacional de los bienes necesarios para operación portuaria.
- El posible impacto fiscal de la petición presentada se calcula en 94.8 millones de dólares durante el tiempo de vigencia del contrato de concesión (50 años); que en valor actual neto son 37.9 millones. Este valor, comparado con la inversión extranjera directa de 750 millones y los beneficios sociales que el proyecto integral generará, justifica la petición realizada por la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.
- Al no existir un listado exhaustivo de los bienes a importarse por el concesionario, es recomendable adoptar una medida que guarde relación directa con el monto de inversión en equipos (314,340,000).

9. RECOMENDACIONES

Con los antecedentes expuestos, nos permitimos recomendar al Comité de Comercio Exterior lo siguiente:

INFORME TÉCNICO Nro. CCOMEX-2016-002

Quito, 31 de octubre de 2016

- Diferir al 0% la aplicación de las tarifas arancelarias y excluir de la aplicación de recargos arancelarios emanados de la Resolución del COMEX No. 011-2015, a las importaciones de bienes que realicen las personas jurídicas que hubieran suscrito un Contrato de Gestión Delegada con el Estado ecuatoriano; cuyo procedimiento precontractual haya iniciado con anterioridad a la vigencia de la Ley Orgánica de Incentivos para las Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 652, de 18 de diciembre de 2015.
- Para efectivizar este beneficio, el Comité de Comercio Exterior (COMEX) conocerá y resolverá individualmente los casos que se presenten.
- Aprobar un diferimiento a 0% respecto a la tarifa arancelaria general y la no cancelación de recargos arancelarios, emanados de la Resolución del COMEX No. 011-2015, en favor de la compañía YILPORT TERMINAL OPERATIONS (YILPORTECU) S.A., con RUC No. 0992982047001, para las importaciones de los bienes destinados al cumplimiento del Contrato de Gestión Delegada para el *"DISEÑO, FINANCIAMIENTO, EQUIPAMIENTO, EJECUCIÓN DE OBRAS ADICIONALES, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR"*.
- Aprobar una cuota global de importación de hasta 314~340.000,00 dólares de los Estados Unidos de América, para los bienes destinados al cumplimiento del Contrato de Gestión Delegada para el *"DISEÑO, FINANCIAMIENTO, EQUIPAMIENTO, EJECUCIÓN DE OBRAS ADICIONALES, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR"*, mientras éste se encuentre vigente.
- Sólo podrán hacer uso de este beneficio, única y exclusivamente las importaciones de las mercancías destinadas para el cumplimiento de las obligaciones emanadas del contrato especificado en la recomendación anterior, dentro de la cuota global de importación establecida.
- Delegar a la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, establecer el listado de las subpartidas arancelarias de las mercancías que la compañía YILPORT TERMINAL OPERATIONS (YILPORTECU) S.A., importará para el cumplimiento del Contrato de Gestión Delegada para el *"DISEÑO, FINANCIAMIENTO, EQUIPAMIENTO, EJECUCIÓN DE OBRAS ADICIONALES, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR"*; y, notificar dicha información al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), para su implementación, junto con el certificado de destino de dichas mercancías, el que será considerado como documento de soporte a la Declaración Aduanera de Importación (DAI).

10. Firmas



Vicente Guzmán
Autoridad Portuaria

Lorena Gaibor
MCPEC



Jacobo Veintimilla
MCPE



Xavier Rosero

Sec. Técnico COMEX