

## GERENCIA GENERAL



Oficio APPB-GG-0367  
Puerto Bolívar, 23 de junio de 2017

Ingeniero  
Hugo Fernando Rodas Cornejo  
**SUBSECRETARIO DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL**  
Presente.-

De mi consideración:

En atención a su comunicación No.-MTOPE-SPTM-17-465-OF, de fecha 21 de junio de 2017, que hace referencia a la estructura tarifaria aprobada mediante Resolución Administrativa No.-20-2017 de fecha 8 de mayo de 2017, le informo:

Sobre el primer párrafo de su comunicación:

### **CONSIDERACIONES Y ANTECEDENTES LEGALES.-**

La Gerencia General de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, como **“Entidad Delegante”** de acuerdo al Capítulo I, Cláusula Primera del contrato de concesión suscrito con fecha 8 de agosto de 2016, formalmente he recibido una sola comunicación dirigida a mi autoridad mediante No.-097-2017-abr-AEBE-ADM por parte del Abg. Eduardo Ledezma García, Director Ejecutivo de AEBE, la cual fue contestada mediante comunicación No.-APPB-GG-0260 de fecha 19 de abril de 2017, de acuerdo a mi obligación de servidor público, ya que las compañías exportadoras legalmente no tienen relación contractual con APPB ni la compañía concesionaria ya que la única relación que tiene el concesionario con el exportador es el cumplimiento de requisitos para asegurar los pagos por sus servicios, que de acuerdo al contrato de concesión son las garantías que el concesionario determine, esto de acuerdo a lo indicado en el Capítulo XI, Clausula Septuagésima Tercera numeral SETENTA y TRES. Dos, literal f), para lo cual la continuidad del servicio ha sido normal hasta la fecha actual por parte del concesionario, y dejando claro que a esa fecha no hubo ningún incremento tarifario, por lo que se concluye que no he tenido ni comunicación, ni estudio técnico-económico que demuestre algún tipo de perjuicio económico en aplicación de tarifas hacia usuario o cliente alguno de YILPORTECU S.A., en este caso exportadoras.

## GERENCIA GENERAL



En el mismo contexto recibí copias de comunicaciones No.-121-2017-may-AEBE-ADM de fecha 12 de mayo de 2017 suscrita por el Abg. Eduardo Ledezma García, Director Ejecutivo de AEBE dirigida a los entonces Ministro de Agricultura, Ganadería, Acuicultura y Pesca; Ministro de Comercio Exterior; y Ministro de Obras Públicas; y, comunicación de fecha 22 de mayo de 2017, suscrita por el Ing. Richard Salazar Veloz, Administrador de ACORBANET dirigida al Ministro de Transporte y Obras Públicas de ese entonces, informándole señor Subsecretario, que no recibí disposición alguna formal ni informal de atender las mismas mediante un pronunciamiento formal y escrito como **“Entidad Delegante”**.

### CONCLUSIÓN.-

La Gerencia de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar como **“Entidad Delegante”**, no ha conocido ni conoce **formalmente**, mediante el estudio técnico-económico respectivo o por otro medio, de ningún perjuicio a usuario o cliente alguno de YILPORTECU S.A., por las consideraciones antes anotadas. (Adjunto documentación mencionada).

Sobre el segundo párrafo de su comunicación:

### CONSIDERACIONES Y ANTECEDENTES LEGALES.-

Indica que de acuerdo al Art. 7 de la Resolución Administrativa No.-020-2017, de fecha 8 de mayo de 2017, expedida por esta Gerencia de acuerdo la potestad que me otorga el Art. 13 literal a) de la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional; Capítulo XI, Clausula Septuagésima Tercera, numeral SETENTA y TRES.DOS; y, Artículo Único segundo inciso de la Resolución Administrativa No.-13-2017 de fecha 7 de marzo de 2017, en la cual se expone que no se ha evidenciado una situación de negociación de tarifas a la baja, para lo cual señor Subsecretario la Resolución No.-020-2017, en su Artículo Tercero tiene un mecanismo gradual de incremento progresivo exclusivamente a la carga de banano hasta llegar al máximo cuadros de tarifas presentadas por el Representante Legal de YILPORTECU S.A., con fecha 27 de abril de 2017, para lo cual adjunto el mismo:



# GERENCIA GENERAL



## TARIFAS FACULTATIVAS A APLICAR POR YILPORT PUERTO BOLIVAR A PARTIR DEL 8 DE MAYO DE 2017



EXPORTADORES	2017				A PARTIR SEPT 2017
	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	
<b>EMBARQUE DE BANANO DIRECTO</b>					
Transferencia de Carga Banano Directo a Buque GATE TO SHIP	0,2000	0,2000	0,2300	0,2300	0,2795
Cajas de Banano recibidas en Bodega	0,2000	0,2000	0,2300	0,2300	0,2795
Porteo de Banano Semipaletizado y Embarque WHS TO SHIP	0,3000	0,3000	0,3000	0,3000	0,3440
<b>EMBARQUE DE BANANO PALETIZADO</b>					
Transferencia de Carga Banano Paletizado Directo a Buque GATE TO SHIP	0,2000	0,2000	0,2000	0,2000	0,2193
Embarque de Banano Paletizado en Bodega GATE WHS SHIP	0,5200	0,5200	0,5600	0,5600	0,6020
Banano Paletizado recibida en Bodega	0,1300	0,1300	0,1400	0,1400	0,1505
Porteo de Banano Paletizado de Finca y Embarque WHS TO SHIP	0,2000	0,2000	0,2000	0,2000	0,2150
Servicio de Paletizacion( No incluye materiales )	0,2200	0,2200	0,2300	0,2300	0,2365
Servicio de Paletizacion (Incluye Materiales)	0,6500	0,6500	0,6700	0,6700	0,7000
<b>EMBARQUE DE BANANO CONTENEDORIZADO</b>					
Consolidación de banano en cajas	0,1000	0,1000	0,1000	0,1000	0,1000
Consolidación de banano en Pallets	0,0800	0,0800	0,0800	0,0800	0,0800
Porteo de Cajas de Banano desde la Bodega a área de consolidación	0,0860	0,0860	0,0860	0,0860	0,0860

Así mismo debemos tomar en cuenta que previo a esa tabla progresiva de cobro de tarifas máximas a la carga de banano propuesta por el Representante de YILPORTECU S.A., existió una propuesta anterior presentada con fecha 17 de abril de 2017, la cual era mayor en progresividad a la aprobada, para lo cual la adjunto para su conocimiento:

## TARIFAS FACULTATIVAS A APLICAR POR YILPORT PUERTO BOLIVAR A PARTIR DEL 1 DE MAYO DE 2017



EXPORTADORES	2017				A PARTIR SEPT 2017
	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	
<b>EMBARQUE DE BANANO DIRECTO</b>					
Transferencia de Carga Banano Directo a Buque GATE TO SHIP	0,2400	0,2500	0,2600	0,2700	0,2795
Cajas de Banano recibidas en Bodega	0,2400	0,2500	0,2600	0,2700	0,2795
Porteo de Banano Semipaletizado y Embarque WHS TO SHIP	0,3440	0,3440	0,3440	0,3440	0,3440
<b>EMBARQUE DE BANANO PALETIZADO</b>					
Transferencia de Carga Banano Paletizado Directo a Buque GATE TO SHIP	0,2193	0,2193	0,2193	0,2193	0,2193
Embarque de Banano Paletizado en Bodega GATE WHS SHIP	0,6020	0,6020	0,6020	0,6020	0,6020
Banano Paletizado recibida en Bodega	0,1505	0,1505	0,1505	0,1505	0,1505
Porteo de Banano Paletizado de Finca y Embarque WHS TO SHIP	0,2150	0,2150	0,2150	0,2150	0,2150
Servicio de Paletizacion( No incluye materiales )	0,2365	0,2365	0,2365	0,2365	0,2365
Servicio de Paletizacion (Incluye Materiales)	0,7000	0,7000	0,7000	0,7000	0,7000
<b>EMBARQUE DE BANANO CONTENEDORIZADO</b>					
Consolidación de banano en cajas	0,1000	0,1000	0,1000	0,1000	0,1000
Consolidación de banano en Pallets	0,0800	0,0800	0,0800	0,0800	0,0800
Porteo de Cajas de Banano desde la Bodega a área de consolidación	0,0860	0,0860	0,0860	0,0860	0,0860





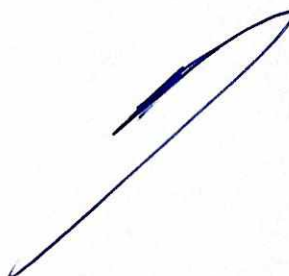
## CONCLUSIÓN.-

La Gerencia General y sus técnicos fueron secuencialmente analizando la evolución de YILPORTECU S.A., como nuestro socio estratégico en esta Alianza Publico Privada, en sus propuestas de esquema tarifario para los Servicios Facultativos a la baja en temporalidad del máximo aprobado, para lo cual inclusive se evidencio la voluntad de la concesionaria de mantener **por tres meses** desde la fecha de toma física que fue el 1 de marzo de 2017 hasta el 8 de mayo de 2017 los valores que venían cobrando los Operadores de Carga dentro de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar a las compañías exportadoras por los servicios a la carga de banano, para lo cual en la comunicación de fecha 3 de marzo de 2017, dirigida a esta Gerencia, exponen claramente que mantienen los precios, lo cual obedece a su comprensión y sensibilidad hacia la comunidad orense y particularmente a los productores y exportadores que manejan su fruta en Puerto Bolívar, compromiso que se reflejó en la Resolución Administrativa No.-13-2017 de fecha 7 de marzo de 2017, por lo cual se ha evidenciado aplicación a la baja de tarifas máximas en temporalidad, lo cual se puede determinar en los antecedentes y consideraciones técnicas e informes detallados. Finalmente en este punto expongo la base legal para aprobar tarifas facultativas y los requisitos que necesita la “Entidad Delegante”, para aprobarlas, para lo cual el Capitulo XI, Clausula Septuagésima Tercera, numeral SETENTA y TRES.DOS, del contrato de concesión, indica, que para obtener la autorización de la Entidad Delegante en relación a los Servicios Facultativos, el Gestor Privado es decir el concesionario, cumplirá con lo siguiente:

- i. Identificara el Servicio Opcional, su naturaleza y alcance;
- ii. Justificara razonablemente la viabilidad técnica y económica de la prestación del servicio opcional;
- iii. Obtendrá con la ayuda de la Entidad Delegante o sustentara razonablemente la accesibilidad de las Habilitaciones Legales necesarias para prestar el Servicio Opcional correspondiente, de conformidad con la Legislación Aplicable;
- iv. Determinar las inversiones necesarias junto con un Plan Económico y Financiero actualizado;
- v. Identificara la forma de Financiamiento de las inversiones requeridas para la prestación de los Servicios Facultativos;
- vi. Sin perjuicio de la Cláusula Octogésima Séptima (Reversión de la APP), declarara que todas las inversiones inmuebles relacionadas con la prestación de los Servicios Facultativos pertenecerán a la Entidad Delegante en y después de la terminación del Plazo de la APP; y,

- vii. Presentará las tarifas a aplicarse a los Servicios Facultativos.

Señor Subsecretario de lo antes mencionado para aprobar dicha Resolución No.-20-2017 de fecha 8 de mayo de 2017 al amparo del contrato de concesión, la “Entidad Delegante”, obtuvo todo el soporte técnico por parte de la concesionaria como socio estratégico y de las áreas involucradas institucionales como son el Administrador del Contrato de Concesión y el Jefe de Operaciones, para lo cual sus análisis y avales técnicos están plasmados en los informes correspondientes que se detallan en los antecedentes de la Resolución mencionada, lo cual fue base para expedir la misma como son el informe No.-APPB-OP-0050 de fecha 26 de abril de 2017; No.-APPB-DOP-0054 de fecha 28 de abril de 2017; y, No.-APPB-DOP-0061 de fecha 8 de mayo de 2017, para lo cual en el análisis expuesto por YILPORTECU S.A. el cual justifico razonablemente la viabilidad económica en su análisis de los costos y tarifas de las comunicaciones presentadas por YILPORTECU S.A., con los nuevos servicios facultativos y sus tarifas, la concesionaria pasa de los beneficios sobre ingresos de un -23,65% a un razonable 9,03%, como se puede evidenciar en los cuadros de análisis presentados por el concesionario, lo que está acorde legalmente a lo estipulado en el contrato de concesión, en su Capítulo XI, Clausula Septuagésima Sexta, literal a).





# GERENCIA GENERAL



CONCEPTOS	INGRESOS/EGRESOS TOTALES POR MODALIDAD	RESULTADOS
<b>INGRESOS</b>		
<b>BUQUES</b>		
Uso de Facilidades de Acceso	\$ 527.980,00	
Uso de Muelle	\$ 5.720.854,00	
Uso de Infraestructura	\$ 4.760.000,00	
<b>EXPORTADORES</b>		
EMBARQUE DE BANANO DIRECTO	\$ 9.888.000,00	
EMBARQUE DE BANANO PALETIZADO	\$ 3.699.200,00	
EMBARQUE DE BANANO CONTENEDORIZADO	\$ 2.034.000,00	
CONTENEDORES VACÍOS Y ENERGÍA	\$ 2.481.600,00	
<b>INGRESOS GENERADOS POR LINEA BANANO</b>	<b>\$ 29.111.634,00</b>	<b>\$ 29.111.634,00</b>
<b>EGRESOS</b>		
<b>COSTOS CON OPERADORES</b>		
EMBARQUE DE BANANO DIRECTO	\$ 8.800.000,00	
EMBARQUE DE BANANO PALETIZADO	\$ 3.064.000,00	
EMBARQUE DE BANANO CONTENEDORIZADO	\$ 1.586.000,00	
CONTRIBUCIONES A ORGANISMOS DEL ESTADO	\$ 2.947.172,39	
<b>COSTOS OPERACIONALES DE YILPORT</b>		
Costos Fijos	\$ 4.000.000,00	
Costos Administrativos	\$ 9.200.000,00	
AMORTIZACIONES Y/O DEPRECIACIONES	\$ 6.398.125,00	\$ 35.995.297,39
<b>RESULTADOS ANTES DE PARTICIPACIÓN</b>		<b>\$ (6.883.663,39)</b>
Participación Empleados		\$ -
<b>RESULTADO NETO</b>		<b>\$ (6.883.663,39)</b>
<b>BENEFICIO SOBRE INGRESOS</b>		<b>-23,65%</b>

Sobre dicho análisis, indico YILPORTECU S.A., que hace la simulación con los nuevos precios propuestos y vemos que el margen de beneficio es de un discreto 9,03%, pero estamos conscientes que es nuestra obligación acometer con nuevas inversiones que sobre todo transformen la vocación del puerto en el sentido que el manejo de carga contenedorizada sea un rubro porcentualmente apreciable, sin descuidar el manejo de la fruta de exportación, este flujo financiero está permitiendo un posicionamiento apreciable para la instalación que irán de la mano con los volúmenes a ser invertidos y sobre todo el direccionamiento alineado con el cometido.



# GERENCIA GENERAL



CONCEPTOS	Primera Maniobra	VALOR TOTAL EN US.\$	INGRESOS/EGRESOS TOTALES POR MODALIDAD	RESULTADOS
<b>INGRESOS</b>				
<b>BUQUES</b>				
Uso de Facilidades de Acceso			\$ 527.980,00	
Uso de Muelle			\$ 5.720.854,00	
Uso de Infraestructura			\$ 4.760.000,00	
<b>EXPORTACIONES</b>				
EMBARQUE DE BANANO DIRECTO	60%		\$ 18.920.000,00	
EMBARQUE DE BANANO PALETIZADO	25%		\$ 6.476.800,00	
EMBARQUE DE BANANO CONTENEDORIZADO	15%		\$ 2.034.000,00	
OTROS SERVICIOS			\$ 2.481.600,00	
<b>INGRESOS GENERADOS POR LINEA BANANO</b>			\$ 40.921.234,00	\$ 40.921.234,00
<b>EGRESOS</b>				
<b>COSTOS CON OPERADORES</b>				
EMBARQUE DE BANANO DIRECTO	60%		\$ 8.800.000,00	
EMBARQUE DE BANANO PALETIZADO	25%		\$ 3.064.000,00	
EMBARQUE DE BANANO CONTENEDORIZADO	15%		\$ 1.586.000,00	
CONTRIBUCIONES A ORGANISMOS DEL ESTADO			\$ 3.528.204,71	
<b>COSTOS OPERACIONALES DE YILPORT</b>				
Costos Fijos			\$ 4.000.000,00	
Costos Administrativos			\$ 9.200.000,00	
AMORTIZACIONES Y/O DEPRECIACIONES			\$ 6.398.125,00	\$ 36.576.329,71
<b>RESULTADOS ANTES DE PARTICIPACIÓN</b>			\$ 4.344.904,29	
Participación Empleados	15%		\$ 651.735,64	
<b>RESULTADO NETO</b>			\$ 3.693.168,64	
<b>BENEFICIO SOBRE INGRESOS</b>				9,03%

En esta instancia hay que estar claros legalmente, que no es vinculante, ni consta como requisito, de acuerdo al contrato para aprobar Servicios Facultativos por parte de la "Entidad Delegante", contar con criterios o informes técnicos de algún tipo, por parte de usuario o cliente alguno, que tenga o vaya a tener el concesionario una relación comercial y como usted lo sabe estimado Subsecretario, el cobro de un servicio por medio de una tarifa, se da en el marco de un acuerdo comercial entre las partes, en este caso privados



(concesionario del terminal portuario-usuario del terminal) es decir concesionario, con su cliente a base de un valor a ser acordado, lo que si claramente está establecido en la Resolución No.-020-2017, en su Artículo Octavo que se prohíbe expresamente negociar y aplicar sobre los techos máximos aprobados por la “Entidad Delegante”, es decir el valor acordado no debe sobrepasar el máximo aprobado por el otorgamiento del servicio portuario delegado al concesionario. (Adjunto documentación mencionada).

Sobre el tercer y último párrafo de su comunicación:

#### **CONSIDERACIONES Y ANTECEDENTES LEGALES.-**

Indica que en el contexto de su comunicación 1) Con carácter de urgente la revisión de las tarifas en lo pertinente a las distintas modalidades del embarque de banano, autorizadas por esta Gerencia General mediante Resolución No.-020-2017 de fecha 8 de mayo de 2017, la cual le informo, conto con el aval de la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, en manos del titular de ese entonces, mediante correo cursado a esta Gerencia con fecha 10 de mayo de 2017; o en su defecto, 2) Realizar un estudio en coordinación con esta Cartera de Estado, a fin de emitir un nuevo pliego tarifario para los servicios facultativos de la concesión y que no se vea afectado el sector bananero, principal usuario de Puerto Bolívar, ni al concesionario YILPORTECU S.A., de conformidad con lo establecido en el contrato de concesión.

#### **CONCLUSIÓN.-**

**Sobre la propuesta 1).-** Es viable legalmente, siempre que se cumpla con lo indicado en el Capítulo XI, Clausula Septuagésima Tercera, numeral SETENTA y TRES.DOS, del contrato de concesión, indica en su literal d), que el Gestor Privado podrá ofrecer un monto inferior a las tarifas a aplicarse a los Servicios Facultativos presentados a la “Entidad Delegante”, de conformidad con la sección (c), anterior si lo estima conveniente de acuerdo a su análisis comercial, es decir los señores usuarios deberían presentar a YILPORTECU S.A. y Operadores de Carga, como partes que tienen relación contractual y son los que otorgan a favor del usuario, el servicio el uno con la potestad legal y el otro con la potestad operativa y logística uniéndolos una relación contractual, su estudio técnico-económico respectivo, otorgando elementos técnicos financieros respectivos al concesionario, sobre el impacto que tiene la aplicación de las tarifas aprobadas a favor del concesionario, para que de ser el caso y ser aceptado por el mismo, mediante el estudio comercial respectivo, el concesionario lo remita a la entidad portuaria, para que sea analizado de acuerdo al contrato de concesión y si es procedente sea puesto en vigencia, es



## GERENCIA GENERAL



decir de ser el caso, solo la solicitud de YILPORTECU S.A., activaría algún tipo de modificación a la Resolución No.-020-2017 de fecha 8 de mayo de 2017, para lo cual procedería atenderla, verificando si es mediante alcance o revocatoria a la comunicación No.-YPTO-GG-0039-17 de fecha 29 de marzo de 2017 en la cual solicitaron aprobar los nuevos niveles tarifarios máximos para los Servicios Facultativos, presentando una nueva solicitud de tarifas máximas de Servicios Facultativos y que la misma cumpla con lo estipulado Capítulo XI, Clausula Septuagésima Tercera, numeral SETENTA y TRES.DOS, del contrato de concesión, en su literal d), ya que lo realizaría con la finalidad de que la “Entidad Delegante”, apruebe las mismas con un monto inferior a las ya aprobadas.

De ser el caso deberían manejar los mismos criterios técnicos asumidos en su momento por parte de los Operadores Portuarios de Carga que tenían relación directa y comercial con los usuarios antes de la concesión, la Gerencia cita dos ejemplos, el 13 de noviembre de 2015, mediante Resolución No.-22, y de acuerdo al procedimiento legal establecido en las Normas que regulan los Servicios Portuarios; para los Operadores Portuarios y Empresas de Servicios Complementarios en las Diferentes Modalidades de Delegación”, aprobado mediante Resolución de Directorio No.-01088 de fecha 12 de abril de 2011, el cual ha sido derogado tácitamente por la concesión, en el mismo se establecía en el Art. 7 numeral 2., la presentación por parte del OPC, del estudio técnico-económico de costos respectivo, para autorizar el precio máximo a cobrar por su servicios, en este caso, al servicio más sensible dentro del terminal portuario, como es la **“Estiba al Granel por caja de banano”**, para lo cual autorice, el precio máximo por el servicio mencionado de USD 0,12ctv, en comparación al autorizado anteriormente a mi Gerencia, mediante Resolución No.-50 de fecha 26 de septiembre de 2013, que autorizo un precio máximo por el mismo servicio USD 0.06ctv, es decir autorice un incremento del 100% en ese servicio a la carga de banano al granel en comparación al aprobado anteriormente, así mismo a la compañía CABANA con fecha 1 de junio de 2016, le autorizo el precio máximo por el servicio de **“Embarque Directo. Por Desestiba Camión y Estiba en la Bodega Buque por caja de banano”**, USD 0,137 en comparación a la autorizada anteriormente a mi Gerencia, mediante Resolución No.-78 de fecha 22 de mayo de 2014, por el mismo servicio USD 0,0788ctv, es decir un incremento del 87% al precio máximo anteriormente aprobado a la carga de banano, en ambos casos inclusive se puede determinar que dicho incremento hubiera sido mayor si por parte del Estado se trasladaba a los Operadores de Carga, los costos operativos que venían asumiendo la institución portuaria con cargo al presupuesto que tenía, promedio de 11 MM anuales el del cual solo en gasto corriente alcanzo los 8MM promedio, para lo cual no generaba utilidad, ya que su proyecto de modernización para diversificar la carga y elevar niveles de eficiencia sobrepasaba desmedidamente sus



## GERENCIA GENERAL



ingresos, lo indicado se puede corroborar con el plan de inversión que consta en el contrato de concesión, para lo cual (sin utilidad ni fin de lucro de acuerdo la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional), se aportaba a favor de la operatividad de APPB, por estar imperando el modelo de gestión TOOL PORT (estado mayor responsabilidad que privado), ejemplo de costos operativos sin retorno para la entidad portuaria por los servicios facultativos que se otorgaban por parte de los OP:

<b>CALIBRACIÓN DE BASCULAS</b>	USD 33.000,00
<b>SEGURIDAD FISICA ANUAL.-</b>	USD 600.000,00
<b>PERSONAL ADMINISTRATIVO.-</b>	USD 1.084.000,00
<b>PERSONAL OPERATIVO.-</b>	USD 777.000,00
<b>SISTEMA INFORMATICO.-</b>	USD 500.000,00
<b>MANTENIMIENTO DE AREAS Y BODEGAS SE PROYECTO PARA EL AÑO 2016.-</b>	USD 600.000,00

Por ende al asumir los costos operativos detallados por parte de la entidad estatal, los beneficiados directos eran los OP e indirectamente los usuarios del puerto, ya que el precio aprobado por sus servicios no reflejaba los costos operativos que asumía la APPB, para lo cual técnicamente hubiera sido justo a favor del OPC, un incremento mayor al 100% del autorizado en su momento si se le hubiera trasladado a los OP, parte del gasto corriente que generaba APPB, por el pago de sus costos operativos y mantener la Operatividad de APPB, con la ventaja que en las autorizaciones no existía la obligación de prestar plan de inversión alguno a favor del puerto, inclusive señor Subsecretario, la entidad portuaria por el ordenamiento jurídico vigente a esa fecha, ha venido otorgado las autorizaciones a favor de los OP, sin cobrar FEE alguno a cambio de su otorgamiento.

Debemos tomar en cuenta además, las fecha de autorizaciones que fueron otorgadas y detalladas anteriormente a favor de las OPC, SERMATRAN y CABANA, por mí autoridad, las cuales se legalizaron a más de mediados de año, fechas que negocian los exportadores los nuevos contratos de acuerdo a lo indicado por ellos en varias ocasiones, los mismo, que registrarán para el año siguiente, con sus clientes del extranjero, para lo cual, le informo, que en ese momento, no tuve reclamo formal ni informal por parte de algún usuario, por la fecha de autorización otorgada y el incremento del precio máximo realizado a favor del OPC, a los servicios a la carga de banano al granel materia de este ejemplo. Para lo cual reitero e indico, que es necesario para lograr acuerdos solidos comercialmente para las partes, deberían los usuarios junto con el concesionario y OP, manejar los mismos



## GERENCIA GENERAL



grados de tolerancia que tuvieron en su momento los OPC y usuarios exportadores, ante incrementos que realice del 87% hasta 100%, en servicios directos a la caja de banano, los mismo que buscaron mejorar la rata de eficiencia a favor de su carga, intención actual de esta Alianza Publico Privada, la cual se conseguirá pagando lo justo, contribuyendo directamente en inversión física y de equipos, a favor del terminal portuario, complementado con un fuerte y real programa comercial, solicitud, que realizo a usted Subsecretario y que la traslade al usuario del servicio en APPB, con base en el ejemplo anterior, esto ayudaría a llegar a un acuerdo comercial solvente y sostenible en el tiempo, para las partes involucradas, usuarios, OP y YILPORTECU S.A., estando claros que se debe utilizar de manera obligatoria, si hay acuerdo, como herramienta legal para el caso en análisis, lo estipulado en el Capítulo XI, Clausula Septuagésima Tercera, numeral SETENTA y TRES.DOS, del contrato de concesión, literal d), o la otra opción negociar a la baja del máximo establecido, por medio de un acuerdo comercial entre las partes concesionario, usuarios e inclusive operadores, como lo prevé el Art. 7 de la Resolución Administrativa No.-20-2017 de fecha 8 de mayo de 2017, para lo cual en ambos casos con los grados de tolerancia en materia de incrementos tarifarios descritos en el ejemplo mencionado.

Actualmente a esta fecha y que rige desde el 1 de junio de 2017, hay un impacto positivo importante, dentro de la actividad portuaria que se desarrolla en APPB, a favor del usuario exportador y operador, con el cambio de modelo de gestión, de TOOL PORT A LAND LORD por la concesión, un servicio que se venía otorgando hasta el 31 de mayo de 2017 en el área operativa, era el servicio de Tarja, que actualmente la concesionario mediante comunicación No.-YPTO-GG-0062-17 de fecha 1 de junio de 2017, nos ha indicado que no se va a dar más, para lo cual los socios estratégicos YILPORTECU S.A como APPB, adoptaron como documento de control para el movimiento de carga en TM y Contenedor, el documento conocido como BL, por ende ese servicio, que era cobrado a los usuarios exportadores, por parte de las Agencias Navieras y pagadas a la vez a las empresas de servicios conexos que lo otorgaban dentro del terminal portuario, y que ascendía aproximadamente a USD 450.000,00 anuales, ya no lo va a pagar los usuarios exportadores de banano, por el motivo que no se lo otorga más y técnicamente no es necesario como procedimiento de control a la carga, adicionalmente coincide con la rebaja de 2 puntos del IVA, es decir del 14% al 12% en la facturación de pago de los servicios que les otorgan, IVA a favor del Estado (Adjunto documentación mencionada) que rige a partir del 1 de junio de 2017.

**Sobre la propuesta 2).-** De acuerdo a la base legal estipulada y análisis jurídico anteriormente descrito no es viable legalmente, para lo cual ya no tendría incidencia en



## GERENCIA GENERAL



esta concesión, lo indicado en la comunicación No.-YPTO-GG-0070 de fecha 20 de junio de 2017, suscrita por el Ing. Rafael Sapiña Gerente General de YILPORTECU S.A. socio estratégico de la entidad, que este tipo de planteamientos atañen a la estabilidad jurídica y consecuente equilibrio económico financiero del contrato de concesión, para lo cual como usted lo conoce mediante comunicación No.-APPB-GG-0365 de fecha 22 de junio de 2017, he expresado el compromiso como Estado en coordinación de la SPTMF y el MTOP, de seguir otorgando como se lo ha venido haciendo, la respectiva seguridad jurídica a este proceso de concesión.

Finalmente, aplicar el criterio legal detallado sobre el punto 2) por parte de esta Gerencia como “Entidad Delegante”, garantiza la estabilidad de la concesión en su equilibrio económico financiero, dentro de su cronograma de ejecución y cumplimiento de inversión, eficiencia en el otorgamiento de los servicios portuarios otorgando seguridad jurídica a esta Sociedad Estratégica como Alianza Público-Privada, que desde el 1 de marzo de 2017 fecha de la toma física y al amparo del informe que se ha remitido por el área administrativa de la concesionaria, con fecha 22 de junio de 2017, los gastos en costos operativos y de inversión que ha realizado YILPORTECU S.A. hasta el mes de mayo de 2017 son los siguientes:

### GASTOS OPERATIVOS.-

GASTOS	Monto
Total GASTOS ADMINISTRATIVOS	\$ 396.647,89
Total GASTOS CONCESION	\$ 1.640.290,23 (*)
Total GASTOS DE PERSONAL	\$ 676.759,31
Total GASTOS OPERATIVOS & FINANCIEROS	\$ 3.733.165,23
Total general	\$ 6.446.862,66


\* Corresponde a Canon Fijo y Variable + Subsecretaria 2% + Regalias 2,92%



## GERENCIA GENERAL



### GASTOS DE INVERSIÓN.-

 INVERSIONES EN EQUIPOS, INFRAESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA	INVERSIONES ANTICIPADAS A CRONOGRAMA				
	TOTAL	YA DESEMBOLSADO HASTA FIN MAYO 2017	A DESEMBOLSAR ANTES 8 AGOSTO 2017	A DESEMBOLSAR EN RESTO 2017	A DESEMBOLSAR A PARTIR ENERO 2018
DRAGADO MUELLES	\$ 4.500.000,00	\$ 500.000,00	\$ 1.500.000,00	\$ 2.500.000,00	
PROYECTOS / INGENIERIA	\$ 3.000.000,00	\$ 1.000.000,00	\$ 500.000,00	\$ 1.000.000,00	\$ 500.000,00
GRUAS MOVILES	\$ 3.509.042,00	\$ 3.509.042,00	\$ 0,00		
NAVIS S.O.T. (SIST OPERATIVO TNAL)	\$ 2.250.000,00	\$ 1.350.000,00	\$ 400.000,00		\$ 500.000,00
STS (GRUAS PORTACONTENEDORES)	\$ 36.000.000,00	\$ 5.000.000,00	\$ 3.000.000,00	\$ 10.000.000,00	\$ 18.000.000,00
RTG (GRUAS PORTICO PATIO)	\$ 18.000.000,00			\$ 6.000.000,00	\$ 12.000.000,00
NAVE DE FRIO	\$ 8.000.000,00			\$ 6.000.000,00	\$ 2.000.000,00
DRAGADO DE CANAL	\$ 36.000.000,00			\$ 6.000.000,00	\$ 30.000.000,00
MUELLE 6	\$ 95.000.000,00			\$ 10.000.000,00	\$ 85.000.000,00
REFORMA MUELLES 3 Y 4	\$ 30.000.000,00				\$ 30.000.000,00
OTROS EQUIPOS	\$ 6.000.000,00			\$ 1.000.000,00	\$ 5.000.000,00
OTRAS INVERSIONES INFRAESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA	\$ 1.500.000,00		\$ 250.000,00	\$ 250.000,00	\$ 1.000.000,00
<b>TOTAL INVERSIONES</b>	<b>\$ 243.759.042,00</b>	<b>\$ 11.359.042,00</b>	<b>\$ 5.650.000,00</b>	<b>\$ 42.750.000,00</b>	<b>\$ 184.000.000,00</b>
GASTOS		YA DESEMBOLSADO HASTA FIN ABRIL 2017 (25 MAYO)		A DESEMBOLSAR EN RESTO 2017	A DESEMBOLSAR A PARTIR ENERO 2018 (ANUAL)
Total GASTOS ADMINISTRATIVOS		\$ 396.647,89		\$ 1.784.915,51	\$ 2.000.000,00
Total GASTOS CONCESION		\$ 1.640.290,23		\$ 7.381.306,04	\$ 6.500.000,00
Total GASTOS DE PERSONAL		\$ 676.759,31		\$ 3.045.416,90	\$ 4.000.000,00
Total GASTOS FINANCIEROS		\$ 3.733.165,23		\$ 16.799.243,54	\$ 4.000.000,00
<b>TOTAL GASTOS</b>		<b>\$ 6.446.862,66</b>		<b>\$ 29.010.881,97</b>	<b>\$ 16.500.000,00</b>

Finalmente, estimado Subsecretario, mi pronunciamiento básicamente, obedece a mi obligación de cumplir con lo estipulado en el contrato de concesión acorde a lo estipulado en el Art. 226 de la Constitución de la República del Ecuador, para lo cual se otorga la seguridad jurídica que corresponde a esta Alianza Publico Privada y además cumplo con el asesoramiento legal adecuado, que tengo que otorgarle a la autoridad máxima portuaria que usted representa en el Ecuador, como Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial para la buena toma de sus decisiones, y lo cual se ha visto reflejado en la comunicación No.-MTO-P-SPTMF-17-467-OF de fecha 22 de junio de 2017, en la cual se busca garantizar por parte de su autoridad, la continuidad del servicio portuario como un derecho constitucional del usuario, pero a la vez buscando mecanismos de solución para que no se afecte el concesionario en el flujo de pagos que tiene que tener por sus servicios por parte del usuario, indicando que es irrefutable la buena gestión del concesionario con respecto a la prestación de los servicios facultativos conjuntamente con los Operadores Portuarios, considerados en este nuevo modelo de negocios, honrando sus pagos conforme



## GERENCIA GENERAL



a los términos negociados para la prestación de los servicios correspondientes, indicando usted que dicha acción mantiene un equilibrio en el normal desenvolvimiento de las operaciones a los usuarios, para lo cual atendiendo lo indicado por su autoridad, está acorde a lo estipulado en la Constitución de la República del Ecuador Art. 66 numeral 17, a favor de esta sociedad estratégica puntualmente a favor del concesionario YILPORTECU S.A., en el sentido del derecho a la libertad de trabajo en el Ecuador, para lo cual **nadie será obligado a realizar un trabajo gratuito** o forzoso, salvo en los casos que determine una ley específica.

Expreso mis sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,



**Dr. Víctor Guzmán Barbotó**  
**GERENTE GENERAL**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR**

Copia:

Señor Doctor,  
Víctor Paúl Granda López  
MINISTRO DE TRANSPORTE DE OBRAS PÚBLICAS

Señor Ingeniero  
Rafael Sapiña  
Gerente General  
YILPORT TERMINAL OPERATIONS S.A.

Señor Ingeniero  
Boris Palacios Vásquez  
VICEMINISTRO DE GESTIÓN DE PROYECTOS

Señor Abogado  
Manuel Alejandro Bermúdez Iglesias  
ANALISTA JURÍDICO I

Señor Abogado  
David Andrés Mejía Sarmiento  
ASESOR 2

Señor Abogado  
Eduardo Ledesma García  
Director Ejecutivo  
ASOCIACION DE EXPORTADORES DE BANANO DEL ECUADOR AEBE  
Señor Abogado  
Richard Salazar Velóz  
Administrador  
ASOCIACION DE EXPORTADORES DE BANANO DEL ECUADOR AEBE

Señor Abogado  
Jorge Fabricio Espinoza Valverde  
Administrador  
ASOCIACION DE EXPORTADORES DE BANANO DEL ECUADOR AEBE