



FACULTAD DE COMERCIO EXTERIOR Y RELACIONES
INTERNACIONALES

ESPECIALIZACION DE PUERTOS Y ADUANAS

Tesis de grado previa a la obtención del título de:

Ingeniero en Comercio Exterior Especialización Puertos y Aduanas

Título de la tesis:

Potenciales efectos de la construcción del Puerto de Posorja sobre
las operaciones del Puerto de Guayaquil.

Autores: Tnlg. María F. Peña G.
Tnlg. Raquel Villavicencio
Tutor: Cdte. Jaime Samaniego
Fecha: Octubre, 2.007

INDICE GENERAL

	Páginas
RESUMEN	
INTRODUCCION.....	9
JUSTIFICACION	11
OBJETIVOS	12
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA, HIPOTESIS	14
MARCO TEORICO-CONCEPTUAL	
CAPITULO 1	
SISTEMA PORTUARIO ECUATORIANO	
1.1 Estructura y funcionamiento del sistema portuario Ecuatoriano	14
1.2 Puertos del Ecuador	17
1.3 Puertos privados de Guayaquil	24
CAPITULO 2	
PUERTO DE GUAYAQUIL	
2.1 Historia y Antecedentes	29
2.2 Operaciones y Movimiento de Carga	32
2.3 Proceso de Concesión	34
CAPITULO 3	
PUERTO DE POSORJA	
3.1 Historia y Antecedentes	45
3.2 Operaciones y Tipo de Carga a movilizar	55
3.3 Complemento o competencia del Puerto de Guayaquil	58

CAPITULO 4

VENTAJAS, PROYECCIONES Y POSIBLES ESCENARIOS DE LOS PUERTOS DE GUAYAQUIL Y POSORJA.

4.1 Ventajas competitivas y comparativas del Puerto de Guayaquil	61
4.2 Ventajas competitivas y comparativas del Puerto de Posorja	63
4.3 Escenarios de los Puertos de Guayaquil y de Posorja	
4.3.1. Escenario Internacional.	66
4.3.2. Escenario Regional.....	76
4.3.3. Escenario Local.	79
4.3.4. Avance y dificultades en la gestión de lctsi	86
4.4 Proyección de carga de los Puertos de Guayaquil y Posorja	89
Conclusiones	94
Glosario	97
Bibliografía	104
Anexos	111

DEDICATORIA

A Dios, a nuestras queridas familias, a nuestros amigos, a esas personas tan especiales que por amor nos brindaron su ayuda incondicional para culminar nuestros estudios.

AGRADECIMIENTO

Agradecemos principalmente a Dios por darnos la vida, por darnos sabiduría para terminar nuestros estudios universitarios y por todas las bendiciones que nos ha provisto sin merecerlas.

A la Decana de la Facultad, Ing. Fidelina Torres, y a los catedráticos que nos inculcaron sus conocimientos y nos asesoraron en nuestro trabajo de investigación.

A nuestro querido tutor, el Cdte. Jaime Samaniego, quien también supo transmitir sus conocimientos en las clases y en la elaboración de la tesis.

Maria Fabiola Peña

Gracias a mis padres y familiares quien con su presencia espiritual a través de la distancia me han llenado de ánimo y fuerza para nunca desmayar y seguir adelante en cada meta propuesta.

A la Lic. Sarita Reyes por siempre estar dispuesta a brindarme su ayuda y colaboración y por tener tanta paciencia.

Por ultimo quiero agradecer a mi familia: Héctor José, Héctor Rafael y Rafael Alejandro esposo e hijos por ser fuente de inspiración y por todo el apoyo recibido siempre y en todo momento.

Raquel Villavicencio

A la mejor mamá del mundo, *Silvia García*, quien ha luchado constantemente para que mi hermana y yo podamos ser unas profesionales.

A mi hermana, *Rossanna Villavicencio*, por todo su apoyo.

A mis *consejeros*, a mis *mejores amigos y amigas* por darme ánimo espiritual.

Y a cada uno de ellos por sus oraciones y por su preocupación por mí.

También quiero agradecer al *Ab. Marcelo Santos*, porque confío en mí y pude continuar estudiando en la universidad.

Resumen

El presente estudio tuvo como objetivo determinar los efectos de la construcción del puerto de Posorja sobre las operaciones del puerto de Guayaquil, a través del estudio analítico de los diferentes escenarios y desafíos que enfrentará en los próximos años. El puerto de Guayaquil es un motor del progreso y desarrollo nacional y de allí la importancia de este estudio que busca contribuir con información sobre el futuro del puerto de Guayaquil. El trabajo de investigación se basó en el estudio de la información del puerto de Posorja y de la información sobre la situación actual y el proceso de concesión del puerto de Guayaquil, además se analizó diferentes escenarios tomando en cuenta aspectos de la economía mundial y del comercio internacional. Los resultados de este estudio permiten inferir que el puerto de Guayaquil seguirá siendo un factor clave de la economía y del comercio internacional del Ecuador.

Descriptor: Puerto, Concesión, Comercio internacional.

Summary

The present study had as objective to determine the effects of the construction of the Posorja 's port on the operations of the Guayaquil 's port, through analytical study of the different scenes and challenges that it will face in the next years. The port of Guayaquil is a motor of the progress and national development therefore the importance of this study is to contribute with information on the future of the Guayaquil 's port. The work of investigation was based on the study of the information about Posorja 's port and the information on the present situation and the process of concession of Guayaquil 's port; in addition it was analyzed different scenes taking into account aspects of the world-wide economy and the international trade. The results of this study allow inferring that the port of Guayaquil will continue being a key factor of the economy and the international trade of Ecuador.

Keywords: Port, Concession, international Trade.

Résumé

La présente étude est pour déterminer les effets de la construction du port de Posorja sur les opérations du port de Guayaquil, à travers de l'étude analytique les différentes scènes et les défis auxquels elle fera face durant les prochaines années. Le port de Guayaquil est un moteur le progrès et le développement national et là l'importance de cette étude qui cherche contribuer avec information sur le futur du port de Guayaquil. Le travail de recherche se fonde dans l'étude de l'information du port de Posorja et de l'information sur la situation actuelle et le processus de concession du port de Guayaquil, a été en outre analysé différentes scènes en prenant en considération des aspects de l'économie mondiale et du commerce international. Les résultats de cette étude permettent d'impliquer que le port de Guayaquil sera encore un facteur clef de l'économie et du commerce international de l'Équateur.

Descripteurs: Port, Concession, Commerce international.

Ecuador, la cual dicta las disposiciones legales para instalaciones portuarias, marítimas y fluviales y el personal relacionado con la actividad portuaria.

El principal puerto del país es el Puerto de Guayaquil ya que moviliza el 70% de la carga, sin embargo el puerto ha perdido competitividad en América Latina frente a los puertos de Panamá, Perú, Brasil, Venezuela y México; además, perdió el 30% de la carga que va a los muelles privados. La pérdida de competitividad es el resultado del atraso en el proceso de concesiones y al hecho de que no hubo inversiones en su infraestructura en los últimos diez años.

En los dos últimos años, el Puerto de Guayaquil ha transitado entre los puestos 12 y 15 del ranking de los 20 puertos principales de la región, según un reporte de la Unidad de Transporte de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal). El puerto manejó 603.693 de Teus en el 2006, según un reporte estadístico de Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) pero, pese a registrar un incremento en la cantidad carga, su posición no ha mejorado con relación a la región. La Comisión Interamericana de Puertos (CIP), en otro informe sobre los 30 principales puertos de América Latina, sitúa a Guayaquil en el puesto 14, y al puerto de Colón (Panamá) en el número 1.

A partir del 1º de Agosto de 2007 Contecon Guayaquil SA (CGSA) concesionaria del consorcio Internacional Container Terminal and Services (Ictsi) de Filipinas recibió en concesión del estado Ecuatoriano la administración del puerto de Guayaquil por 20 años. El consorcio Ictsi ha reconocido que la competitividad es un reto de la concesión y que difícilmente le pueda restar carga a un puerto como Callao porque cada puerto tiene la de su región, sin embargo a medida que aumente el comercio internacional el negocio en el Puerto de Guayaquil también puede incrementarse. Contecon proyecta un crecimiento del 6 al 10% anual en la

INTRODUCCIÓN

Los puertos y el transporte marítimo desempeñan un rol principal en el desarrollo económico de los países, en los últimos años las características que ha asumido el proceso económico en la región no han hecho más que resaltar su importancia.

El crecimiento de las economías de la región se ha apoyado en una coyuntura externa muy favorable, caracterizada por la prolongada expansión de la economía mundial y la creciente preponderancia de China, India y otras economías asiáticas en la demanda mundial. Dentro del desempeño económico global, el comercio marítimo en contenedores es el que ha experimentado los mayores crecimientos y con el ingreso de insumos, bienes intermedios y finales, los puertos, el transporte marítimo y la logística interna se relacionan con la parte más dinámica del crecimiento de la región.

El Ecuador es una nación marítima que posee una superficie oceánica cinco veces superior al territorio nacional, posee puertos, riquezas minerales y recursos vivos en sus aguas, y más del 90% del comercio exterior se moviliza a través del mar, por lo tanto es un país que en gran medida depende del mar para su desarrollo y crecimiento económico. El futuro del país está ligado al empleo y explotación de los mares con fines científicos, comerciales y militares.

El Sistema Portuario Ecuatoriano está formado por cuatro Puertos principales: Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar, también están los puertos privados que funcionan en Guayaquil, todos se rigen por Autoridades Portuarias descentralizadas y obedecen a las normas del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos (CNMMP) y la Dirección General de la Marina Mercante y Litoral (DIGMER ahora DIRNEA) a través de la Ley General de Puertos del

cantidad de toneladas que moviliza el puerto y para ello prevé una inversión de \$ 169 millones en los tres primeros años, que incluye construcción de muelles, patios y equipamiento.

Por otra parte dada la situación del Puerto de Guayaquil de no contar actualmente con el calado adecuado estimado para los barcos de 3ra y 4ta generación de aproximadamente más de 11.00 a 13.00 mts y la apropiada infraestructura para prestar servicios a la gran demanda existente por las empresas navieras y de carga, la empresa Alianza Internacional Portuaria (Alinport) presentó el 2 de agosto del 2006 un proyecto de Puerto de Aguas Profundas al Gobierno del Ecuador y éste ofreció cumplir con todos los pasos que contempla la ley para garantizar que el proyecto se concrete en beneficio del país.

Alinport es una filial del grupo Albacora, de capital español, y la propuesta realizada al Gobierno ecuatoriano ha tenido tan buena acogida que ya ha superado el principal escollo: el informe ambiental. La inversión total superará los 350 millones de euros. La adquisición, hace cuatro años, de un complejo industrial de 90.000 metros cuadrados en Posorja, por parte de Albacora, a través de su filial Salica Ecuador, situó a la compañía en un punto estratégico del Pacífico Sur donde estableció una base logística pesquera, industrial-atunera.

La aprobación de la Ley de Beneficios Tributarios para las Inversiones Productivas dio un espaldarazo al proyecto, ya que exime temporalmente del pago de impuestos a las empresas extranjeras que se implanten en el país, y en el apartado «e» del artículo primero establece como beneficiarias a aquellas que promuevan la «construcción y operación de puertos de aguas profundas y de transferencia internacional de carga y contenedores».

JUSTIFICACIÓN:

El estudio y análisis de los posibles efectos de la construcción del Puerto de Posorja sobre la situación actual y el futuro escenario del Puerto de Guayaquil permitirá tener el conocimiento de las posibles ventajas y desventajas de tal actividad sobre los movimientos de carga y operaciones de ambos puertos, en un contexto local, nacional y regional.

Con los datos obtenidos en esta investigación se podrá tener una aproximación de cual será el escenario cuando ambos puertos estén en funcionamiento y con ello tener una herramienta que permita extrapolar situaciones futuras de complementariedad logística para las empresas usuarias de los servicios portuarios, para las autoridades nacionales relacionadas y para las empresas administradoras y operadoras de dichos puertos.

Adicionalmente con este trabajo de investigación se da fiel cumplimiento a la relación Universidad-Sector Productivo, para generar conocimientos y propuestas que vayan en beneficio del sector económico nacional, en especial del medio portuario ecuatoriano.

En resumen se espera obtener una aproximación bastante cercana de la futura situación de ambos puertos en cuanto a complementariedad, competencia, puntos de convergencia, divergencia y posibles proyecciones de operaciones de cada uno de ellos, además se busca trasladar los conocimientos obtenidos en el proceso investigativo a todas las personas y entidades interesadas en el tema por ser un asunto de trascendental importancia y determinante en la economía local, regional y global.

OBJETIVO GENERAL

- 1 Analizar los posibles efectos del Puerto de Posorja sobre el Puerto de Guayaquil y establecer conclusiones en cuanto a complementariedad, competencia, puntos de convergencia y divergencia y posibles proyecciones de operaciones para ambos puertos.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- 1 **Describir el alcance del Hinterland del Puerto de Guayaquil y el Volland del Puerto de Posorja.**

Se determinará el Volland del puerto de Posorja y el Hinterland del puerto de Guayaquil, el alcance para la captación de envío y recepción de carga de cada uno de ellos y los efectos que traerá para el Puerto de Guayaquil la construcción del Puerto de Posorja.

- 2 **Examinar la concesión del Puerto de Guayaquil y determinar como influye en las operaciones futuras de dicho puerto.**

Se revisará el proceso de gestión, administración e inversión del puerto de Guayaquil, entregado a Ictsi, y de que forma se verán afectadas las operaciones futuras del Puerto de Guayaquil.

PROBLEMA:

¿Cuáles serán los efectos de la construcción del Puerto de Posorja sobre las operaciones del Puerto de Guayaquil?

HIPOTESIS.

Las operaciones del Puerto de Posorja provocarán que el nivel de operación del Puerto de Guayaquil se sitúe por debajo del Punto de Equilibrio.

MARCO TEORICO-CONCEPTUAL.

CAPITULO 1

SISTEMA PORTUARIO ECUATORIANO

1.1 Estructura y funcionamiento del sistema portuario Ecuatoriano

Cambios tecnológicos y administrativos en el transporte marítimo han dejado obsoletas muchas normas legales ecuatorianas y la gestión de la autoridad marítima. Esto motivó que en la constitución de la República de 1998 se introdujera el artículo: 252 que establece: “El estado garantizará la libertad de transporte terrestre aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional o a través de él”. Éste expresa que la Ley regulará el ejercicio de este derecho sin privilegios de ninguna naturaleza.

El estado ejercerá la regulación del transporte terrestre, aéreo, y acuático y de las actividades aeroportuarias y portuarias, mediante entidades autónomas, civiles, con la participación de las correspondientes entidades de la fuerza pública.

Mediante Decreto Ejecutivo del 15 de enero del 2007 el Ec. Rafael Correa a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y dentro de la estructura del mismo, estableció la Subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial lo cual cumple con aquella disposición de la Constitución de la República ya mencionada, clarificando que funciones corresponden a la nueva subsecretaría y cuales deberá asumir la actual DIGMER, quien ya cambio el nombre a Dirección nacional de los espacios acuáticos(DIRNEA) con funciones de control propias de autoridad marítima nacional y como entidad dependiente de la fuerza pública.

En la actualidad La Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral es un órgano técnico - administrativo, subordinado a la Comandancia General de la Marina, encargado de la ejecución de las políticas marítimas, fluviales y portuarias emanadas del Gobierno Nacional, a través del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, de conformidad con el Código de Policía Marítima y las convenciones internacionales de las que el Ecuador forma parte.

Sus funciones están vinculadas con la administración de las actividades propias de la marina mercante nacional, con el transporte por agua de personas y bienes, los puertos y terminales petroleros, así como el garantizar la vida en el mar. Éstas le permiten participar también en la elaboración, aplicación y fortalecimiento de la legislación marítima destinada a regular y a controlar las actividades marítimas y portuarias en el país, el transporte marítimo internacional y de cabotaje, así como velar por el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales en materia de seguridad para la navegación y la protección de la vida en el mar y la prevención y el control de la contaminación del medio marino, entre otras importantes funciones.

Asimismo, tiene bajo su responsabilidad la operación de las Superintendencias de Balao, La Libertad y El Salitral, las mismas que administran los terminales petroleros localizados en dichos lugares de la costa ecuatoriana. Los citados terminales fueron creados por leyes especiales a comienzos de la década del 70. En el año 1977, se expidió la Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros con el fin de protegerlos y administrarlos de forma apropiada, considerando que en el sistema portuario nacional, reviste una singular importancia para la vida económica del país.

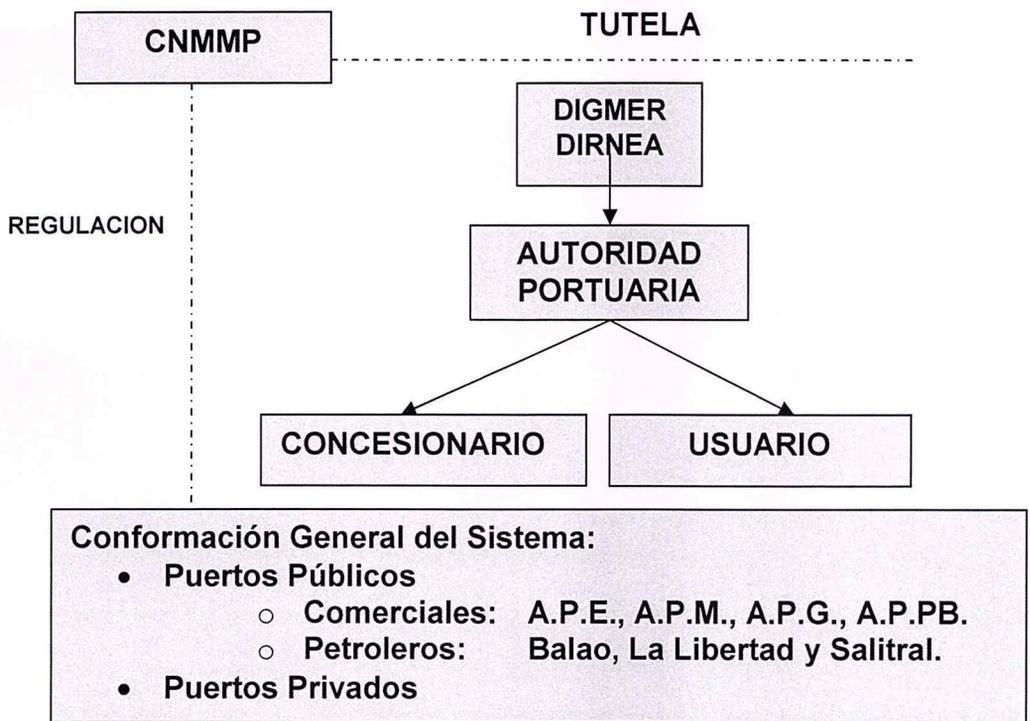


Figura N° 1. Conformación del Sistema Portuario Ecuatoriano. Fuente: apuntes 8vo semestre proporcionados por el Abg. René Orbe.

La Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral tiene a su cargo también el Comando de Guardacostas. Esta unidad desempeña una importante función relacionada con el control y vigilancia de los espacios marítimos jurisdiccionales con el propósito de evitar actos de piratería, vandálicos e ilícitos y actividades que puedan dañar el medio ambiente marino, así como para precautelar la seguridad de la navegación comercial internacional. Para el cumplimiento de estas tareas dispone de personal capacitado y de unidades navales adecuadas.

Finalmente, tiene a su cargo la aplicación de las obligaciones adquiridas por el Ecuador, emanadas de la **OMI** (Organización Marítima Internacional) y del Acuerdo de Viña del Mar de 1992, entre otros instrumentos internacionales.

1.2 Puertos del Ecuador.

El ámbito portuario ecuatoriano está formado por cuatro puertos principales, los puertos petroleros y por los puertos privados los cuales operan en Guayaquil, éstos se rigen por autoridades portuarias descentralizadas que obedecen las normas del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos (CNMMP) y la Dirección General de la Marina Mercante y Litoral (DIGMER) a través de la Ley General de Puertos del Ecuador, la cual dicta las disposiciones legales para instalaciones portuarias, marítimas y fluviales y el personal relacionado con la actividad portuaria.

Por lo dicho anteriormente el medio Portuario Ecuatoriano comprende:

Puertos Estatales regidos por Autoridades Portuarias:

- 1 Puerto de Esmeraldas
- 2 Puerto de Manta
- 3 Puerto de Guayaquil
- 4 Puerto Bolívar

Puertos Privados:

- 1 Andipuerto Guayaquil S.A.
- 2 Ecuagran S.A.
- 3 Fertilizantes Terminales y Servicios S.A. FERTISA
- 4 Trinipuerto
- 5 Banana Puerto NAPORTEC

Puerto de Esmeraldas

La situación geoestratégica del Puerto Comercial de Esmeraldas con relación a los mercados del Asia y lo equidistante que se encuentra a los mercados del Sur, Centro y Norteamérica, lo ubican en un lugar muy favorable para el desarrollo de la actividad marítimo-portuaria.

Este complejo portuario se encuentra en una estratégica posición de 00° 59' 39" de latitud norte y 79° 38' 40" de longitud oeste, es un puerto de aguas profundas, abrigado en una Dársena (ver glosario) lo que permite una gran maniobrabilidad y atraque de las naves y que cuenta además con servicios calificados de remolques y practicaje. Posee un calado de 11,5 metros.

El puerto de Esmeraldas cuenta con vías alternas que lo comunican con todas las regiones del país, entre las que se señala:

- 1 La ruta del Sol - acceso por el norte y sur de la provincia.
- 2 Quito-Calacalí - La Independencia - Esmeraldas.
- 3 Esmeraldas - San Lorenzo - Ibarra - Quito.
- 4 Esmeraldas - Santo Domingo - Alog - Quito.

Esto lo convierte en un puerto de rápida transferencia de carga desde el modo marítimo al terrestre, de fácil acceso durante las 24 horas del día, los 365 días del año, optimizando así los recursos, tiempos de entrega y envío de las mercancías a los principales destinos comerciales del Ecuador y el mundo, cumpliendo con la misión de generar un transporte multimodal de carga eficiente “puerta a puerta”.

El 9 de agosto del 2004 arrancó la concesión del Puerto Comercial de Esmeraldas en manos del consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A., siendo el primer puerto concesionado en el Ecuador y desde entonces se ha buscado trasladar sus competencias y fortalezas empresariales, más allá de la actividad portuaria que desarrolla un puerto estatal, convirtiéndose en un ente generador de alto valor agregado tanto para los importadores como para los exportadores del hinterland del puerto.



Figura N° 2. Puerto de Esmeraldas. Fuente: Página Web Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

Puerto de Manta

Situado a 25 millas náuticas de la ruta internacional en la mitad del perfil costanero del Ecuador y es además simétrico a los puertos de Centro América y América del sur, tiene como infraestructura disponible para servir tanto a la nave como a los vehículos 200 metros de longitud de muelles y un delantal de 45 metros de longitud en amplitud de muelles.

Sus instalaciones permiten el desarrollo adecuado de las operaciones de embarque y desembarque de la carga especialmente vehículos. Presenta un calado natural entre 11 a 12 metros, es un puerto abierto que no presenta problemas al ingreso de las naves a los muelles internacionales.

Desde noviembre del 2006 el puerto de Manta fue concesionado al consorcio chino Hutchinson Port Holdings por 30 años con un valor mínimo obligatorio de inversión para mantenimiento de 146 millones de dólares. Se estima que en el primer año de operaciones aumente la llegada de contenedores al puerto de Manta de 50 mil a 200 mil contenedores al año. Hutchinson Port Holdings se encuentra representado en el país por el consorcio Terminales Internacionales del Ecuador (TIDE).



Figura N° 3. Puerto de Manta. Fuente: Página Web Autoridad Portuaria de Manta.

Puerto Bolívar

Está ubicado en el sur del Golfo de Guayaquil en la entrada del canal de Santa Rosa en el Archipiélago de Jambelí, dista a 4,5 millas náuticas de la boya de mar hasta el atraque de los buques en muelle, cuenta con instalaciones portuarias modernas, diseñadas para buques de hasta 20.000 toneladas de peso muerto y 9,5 metros de calado, situadas en las coordenadas:

Latitud: 03° 15' 55" Longitud: 80° 00' 01" W



Figura N° 4. Puerto Bolívar. Fuente: Página Web Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

La corta distancia de 13 millas de las rutas de tráfico internacional lo conecta directo al canal de Panamá. El puerto presenta aguas tranquilas, gran calado en los muelles y canal de acceso permitiendo maniobras seguras todos los días del año. Las áreas de respaldo a los muelles de espigón y marginal, están conformadas por amplias bodegas y patios al aire libre para todo tipo de cargas. Es un Terminal especializado en el manejo del banano y también multipropósito.

El puerto tiene las siguientes instalaciones y facilidades:

- 1 Un muelle marginal con una longitud de 372 metros y 10 metros de calado para el atraque simultáneo de dos buques de hasta 20.000 Tn. Este muelle está unido a tierra por medio de tres pasarelas de 27 metros de longitud y 14 metros de ancho.
- 2 Tres bodegas cubiertas con un área de 12.768 m²
- 3 Un galpón para paletizar banano
- 4 Dos patios de almacenamiento con un área de 16.926 m²
- 5 Cuenta con suficientes edificios administrativos y dependencias aduaneras.
- 6 El canal cuenta con boyas luminosas en la ruta de acceso al puerto, 4 millas boya de mar.
- 7 El servicio de practicaaje para maniobras de entrada y salida de las naves, lo prestan los Operadores Portuarios de buques.

1.3 Puertos privados del Ecuador.

Andipuerto.

Este puerto fue creado en Mayo de 1999 mediante adjudicación del Terminal de Cargas al Granel y Multipropósito a la empresa Andipuerto Guayaquil .S.A. La concesión de este puerto es hasta el año 2024 y contempla la administración del Terminal 1D localizado en Autoridad Portuaria de Guayaquil con un área de 13 hectáreas.

En principio sólo contaba con un muelle multipropósito, una bodega, tres silos para granos y tres tanques de líquidos. Anteriormente los usuarios tenían muchas restricciones de espacio, un manejo deficiente y costos muy elevados y gracias a la concesión existe un mejoramiento continuo.

El muelle puede recibir buques de 220 metros de eslora y un calado oficial de 9,75 metros sin restricciones. La capacidad en rapidez de descarga de productos al granel actual es de 100TM hasta 300TM por hora.

En la actualidad, el Terminal ha crecido cinco veces en su capacidad de almacenamiento desde 45,000TM a 220,000TM y se espera aumentar la capacidad a 250,000TM, igualmente se planea construir otro nuevo muelle.

Este Terminal es uno de los que brinda mayores facilidades portuarias para la descarga y almacenamiento de de graneles secos. Este puerto cuenta con la calificación del código de **Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)**.

Trinipuerto.

Este Terminal granelero fue creado en 1995, se encuentra ubicado en la Isla Trinitaria mediante resolución 012/98 y autorizado por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos el 18 de marzo de 1998.

El área total de este puerto comprende 60.000 m² entre terreno y concesión de playa y Bahía, cuenta con un calado de 9,75 metros.

La capacidad de entrada de buques es de hasta 60.000 toneladas de desplazamiento, para el almacenaje a bodegas pulmón se dispone de 12 bodegas horizontales con capacidad de hasta 140.000 toneladas para productos al granel. Este puerto también cuenta con la calificación del código PBIP.

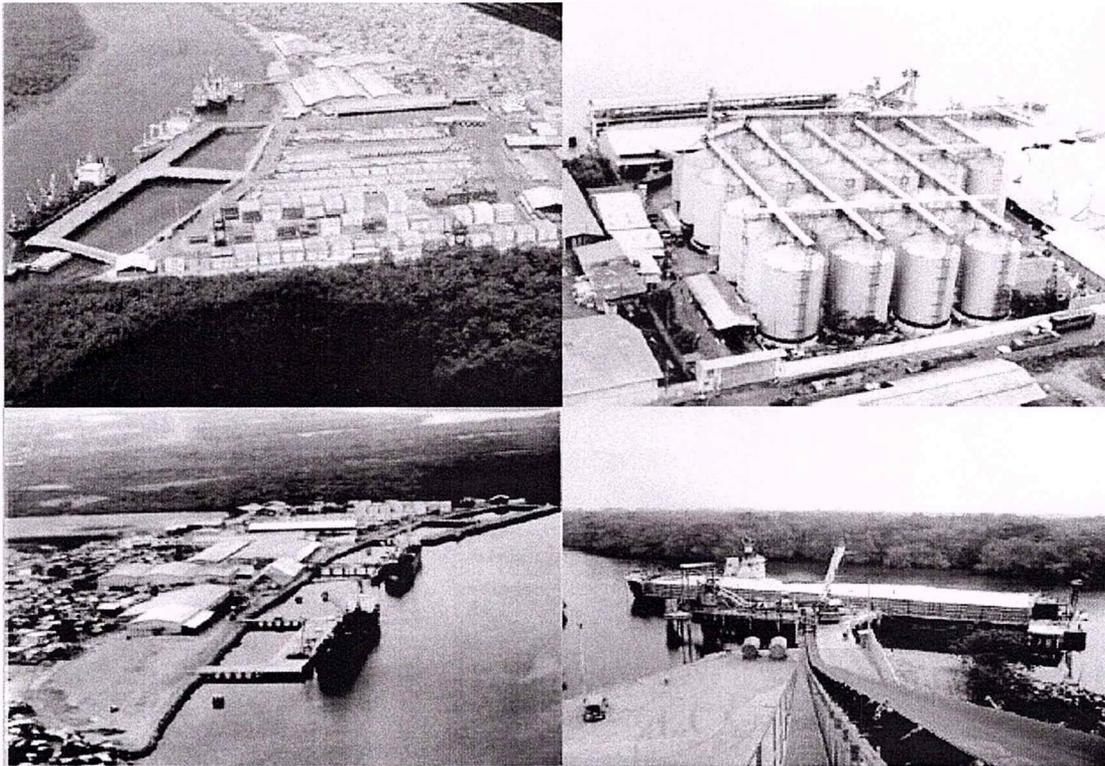


Figura N° 5. Puertos privados de Guayaquil. Fuente: Fotos escaner de folletos Informativos acerca de los terminales privados.

Banana Puerto-Operador Portuario Naportec.

Este puerto fue creado en el año 2002, está ubicado en la Isla Trinitaria; y se dedica a las operaciones de portuarias de Exportación e Importación. El área de Banana Puerto es de 120.000 m², el muelle cuenta con 320 metros de largo por 20 metros de ancho. La profundidad del calado es de 9,75 metros y su capacidad de almacenaje es de hasta 1500 Feus (contenedores de 40", este Terminal maneja Teus y Feus). Este puerto también fue calificado con el código PBIP.

Entre los servicios que presta están:

- 1 Aforo físico de carga suelta y contenedores
- 2 Almacenaje de carga suelta y contenedores de 20" y 40"
- 3 Alquiler de equipo y bodegas

- 4 Container Freight Station CFS
- 5 Handling
- 6 Servicios al buque

Fertisa

Es el primer puerto marítimo privado constituido por el Grupo Empresarial Wong en 1994.

Para el manejo de su carga utiliza bandas transportadoras, cucharas electro hidráulicas que reducen el tiempo de permanencia de los buques en el muelle. Este puerto tiene un calado de 9,75 metros y pueden atracar naves de hasta 180,00 metros de eslora.

Entre los servicios que ofrecen están: carga y descarga de graneles, estiba y desestiba, supervisión de tarja, etc. La principal carga que maneja es fertilizantes y el banano.

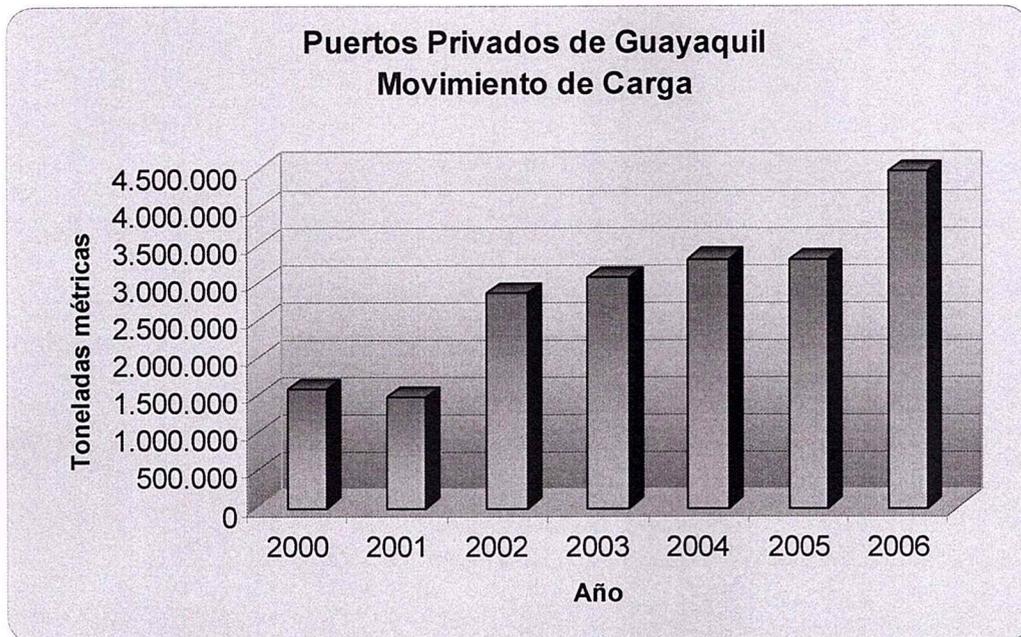


Figura N° 6. Movimiento de carga de puertos privados de Guayaquil (Tn).Elaborado por Maria F Peña y Raquel Villavicencio /datos proporcionados por Cmdte Samaniego.

Ecuagran

En 1974 se fundó este puerto para abastecer a la industria molinera y en 1984 se construyó el Terminal portuario. Está ubicado a orillas del Río Guayas en la zona Sur-Oeste a 79°52'48" de latitud Sur y 2°14'18" de latitud Oeste.

Ecuagran tiene varias rutas de acceso por medio del Canal de Cascajal o del Canal de Jambelí. Además cuenta con equipos modernos que facilitan el manejo de carga, control computarizado de las operaciones, patios para almacenar la carga, laboratorio, talleres y un muelle el cual recibe mayormente buques graneleros, posee un calado de entre 6,7 metros.

La principal carga que maneja son los productos secos al granel, tales como:

- 1 Trigo
- 2 Avena

- 3 Cebada
- 4 Maíz
- 5 Sorgo
- 6 Soya
- 7 Arroz

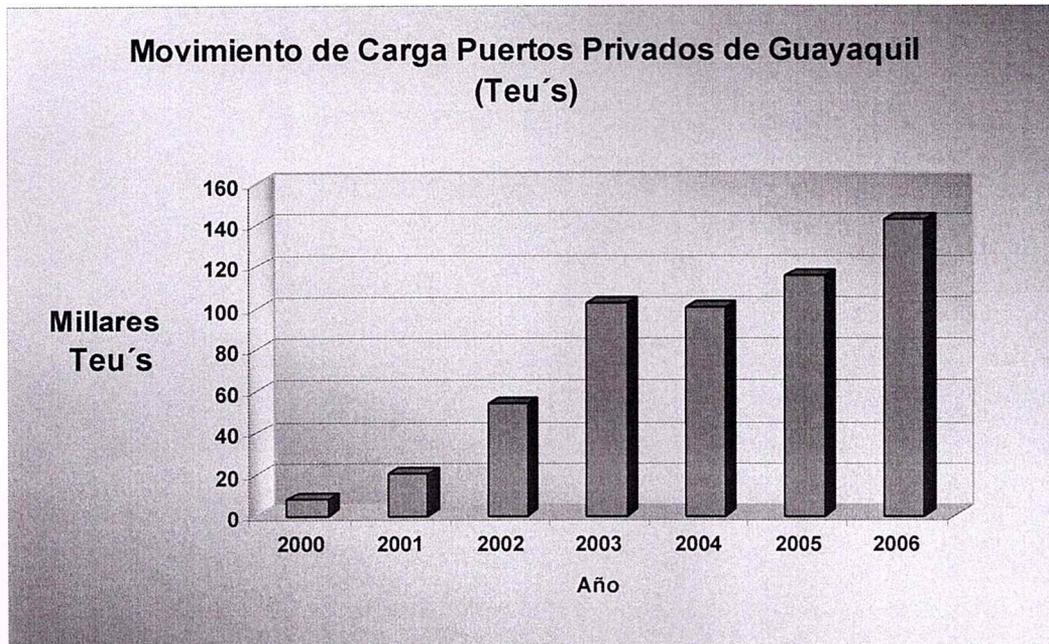


Figura N° 7. Movimiento de carga de puertos privados de Guayaquil (Teu's).Elaborado por Maria F Peña y Raquel Villavicencio con datos página Web APG.

CAPITULO 2

PUERTO DE GUAYAQUIL

2.1 Historia y Antecedentes

En sus inicios el Puerto de Guayaquil se situaba al interior del Río Guayas y luego fue establecido en el Estero Cobina que se conecta con el océano a través del Estero Salado y el Canal del Morro, en latitud sur 02°16'51" y longitud este 79°54'49". Las condiciones oceanográficas fueron revisadas por la Marina de los Estados Unidos. En 1980, se dio inicio a las construcciones de las nuevas instalaciones.

En la actualidad el Puerto de Guayaquil está ubicado en la costa occidental de América del sur en un brazo de mar del canal del Morro el cual funciona como canal de acceso al puerto. El puerto de Guayaquil cuenta con 3 terminales especializados para carga general, carga al granel, carga contenerizada y refrigerada, posee un calado aproximado en marea alta de 9.06 A 10.00 metros con ayuda del dragado y en marea baja de 9.00 metros aproximadamente.

El puerto trabaja bajo el sistema de operador portuario, autorizado por Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), la cual fue creada en 1958 como entidad autónoma para prestar servicios a los diferentes usuarios. En el 2007, el puerto de Guayaquil ha recibido hasta el primer semestre 1.118 buques.

Características y Muelles

Las principales características del puerto son las siguientes:

Área total del puerto: 200 hectáreas.

Longitud total del área de los muelles: 1.625 mtrs.

Los muelles se distribuyen de la siguiente manera:

Carga General

- 1 Número de atracaderos: 5 muelles
- 2 Longitud total: 925 mtrs.
- 3 Ancho del delantal del muelle: 30 mtrs.
- 4 Bodegas de primera línea: 4
- 5 Bodegas de segunda línea: 20
- 6 Bodegas de carga peligrosa: 4

Terminal de Contenedores

- 1 Número de atracaderos: 3 muelles
- 2 Longitud total: 555 mtrs.
- 3 Ancho del delantal del muelle: 30 mtrs.
- 4 Módulos de almacenamiento de contenedores: 4 para 7.500 Teus
- 5 Bodegas para consolidación y desconsolidación de mercaderías: 3 de 7.200 m² c/u.
- 6 Terminales de contenedores: 2 - Transportadores de contenedores (Transtainer) 2

Terminal de carga general

- 1 Número de atracaderos: 1 muelle
- 2 Longitud total: 155 mtrs.
- 3 Bodega de almacenamiento: 1 (30.000 tons.)
- 4 Número de silos: 3 de 6.000 tons. c/u.
- 5 Sistema neumático para carga y descarga de graneles: 1

Carga líquida granel melaza

- 1 Área de almacenaje: 4.278 m²
- 2 Capacidad de almacenaje: 30.000 tons.
- 3 Tanques metálicos de melaza: 3 con 3.200 TM c/u.

Aceites vegetales

Capacidad de almacenaje: 240 tons.

Canal de acceso

El acceso al terminal portuario desde el mar, se lo realiza a través de un brazo natural que al inicio se lo conoce como Canal del Morro, para luego denominárselo Estero Salado.

El canal de acceso presenta las siguientes características:

- 1 Longitud: 51 millas náuticas, divididas entre un canal exterior de ambiente marino (10,8 millas náuticas) y un canal interior con influencia estuariana (40,2 millas náuticas).
- 2 Ancho: 122 mtrs. (400 pies) - Profundidad: 10,5 mtrs. (34 pies)
- 3 Amplitud promedio de la marea a la entrada: 1,80 mtrs.
- 4 Amplitud promedio de la marea al pie del muelle: 3,80 mtrs.

El canal se encuentra sujeto a la acción de las mareas, dos pleamares y dos bajamares diarias, que varían a lo largo del mismo y también de acuerdo a la época.

2.2 Operaciones y Movimiento de carga

De las naves que arribaron al Puerto de Guayaquil en el año 2006, según su tonelaje de peso muerto (TPM), el mayor número se concentró en naves cuyos tonelajes se encuentran entre:

- 10,000 - 19,000 (467 naves que representan el 33%)
- 20,000 - 29,999 (283 naves que aproximadamente representan el 20%)
- 30,000 - 39,999 (287 naves que representan aproximadamente el 20%),

Es decir el 73% de las naves que arribaron al puerto de Guayaquil se encuentran entre 10,000 y 39,999 según su TPM.

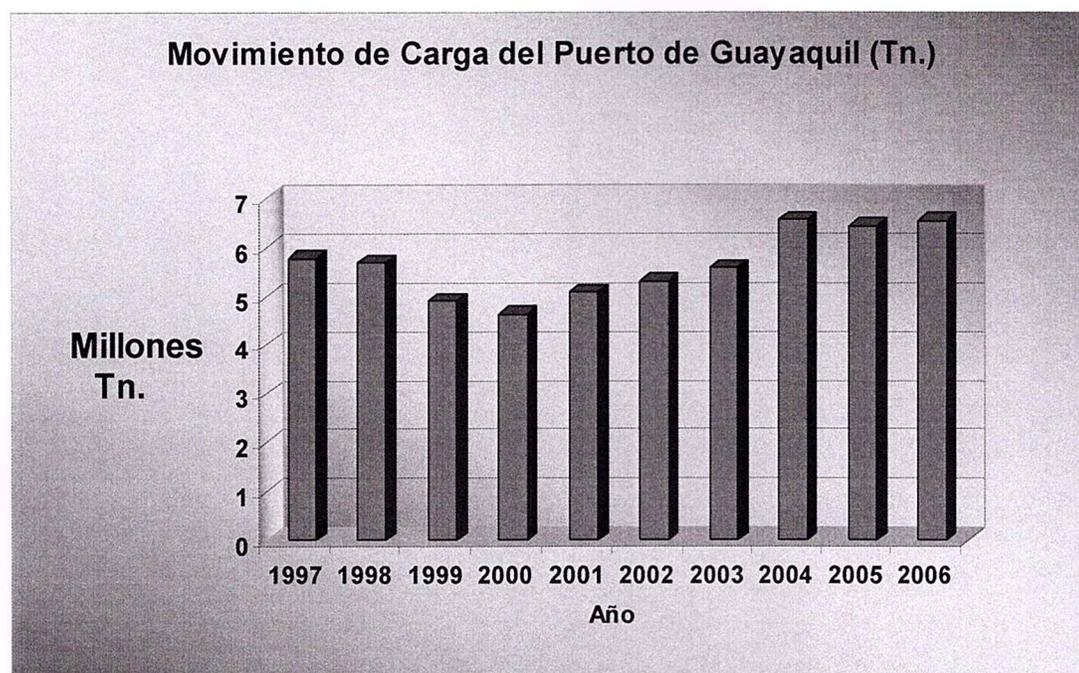


Figura N° 8. Movimiento de carga del puerto de Guayaquil (Tn).Elaborado por María F Peña y Raquel Villavicencio con datos página Web APG.

La autoridad portuaria de Guayaquil movilizó durante el 2006 un total de 6.541,357.25 TM, del cual representa el 49.97% correspondiente a las exportaciones (3, 268,468.69 TM) y el 50.03% representa a las importaciones (3, 272,88.56 TM).

El volumen de carga que se movilizó en relación al periodo anterior (2005), se incrementó en 107,062 TM que en términos porcentuales representa un aumento del 2%, aunque el total de naves arribadas en el período 2006 sea inferior al año 2005 en 168 naves, es decir disminuyeron aproximadamente en un 10%.

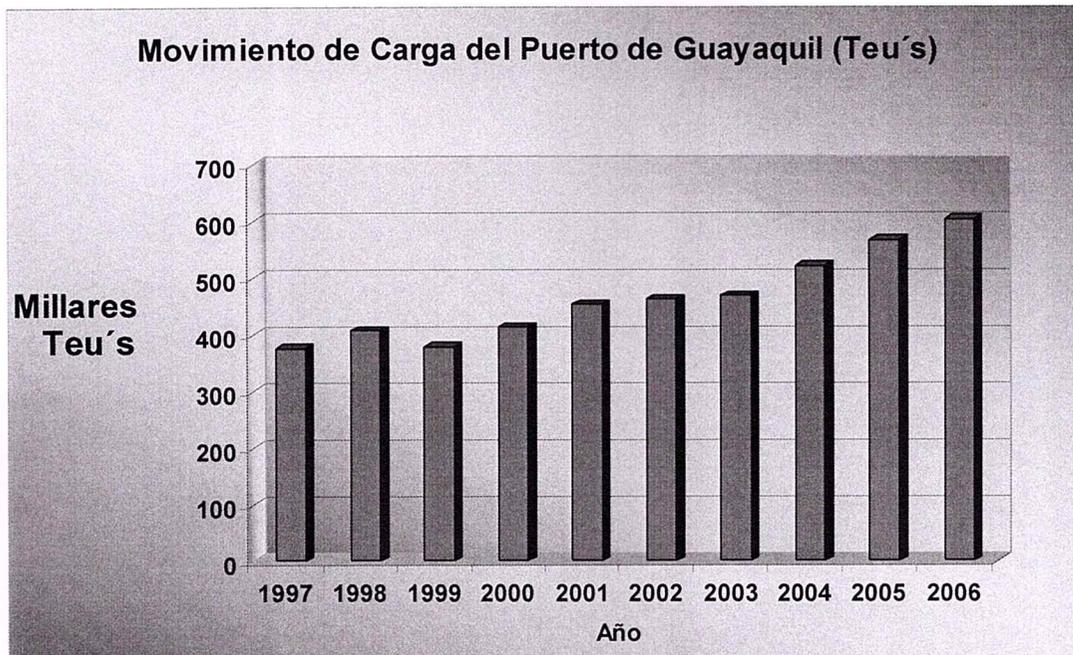


Figura N° 9. Movimiento de carga del puerto de Guayaquil (Teu's). Elaborado por María F Peña y Raquel Villavicencio con datos página Web APG.

2.3 Proceso de Concesión

Debido a los problemas existentes en el Puerto de Guayaquil en cuanto a: costos no razonables con el servicio, manejo de la carga y de las operaciones y la poca adecuada administración del estado para brindar servicios de calidad a los usuarios, surgió la necesidad imperiosa de realizar cambios y modificaciones en la administración del principal Puerto del país. Ya que el comercio exterior se ha incrementado en los últimos años, se requiere de una eficiente administración y de instalaciones portuarias que estén a la altura y en sintonía con el desarrollo económico del país, con un mundo cada vez más globalizado y dependiente del comercio mundial.

En un estudio del puerto de Guayaquil que fue realizado por la Universidad de Valencia (España) con el patrocinio de la Corporación Andina de Fomento (CAF) se detallan 30 puntos débiles relacionados con la normativa, los costos, la

transportación, el manejo de horarios, entre otros. “El sistema portuario está considerado como uno de los menos eficientes de la región”, señaló el informe, además se indica que una de las principales causas de errores es la desinformación.



Figura N° 10. Puerto de Guayaquil. Fuente Página Web Autoridad Portuaria de Guayaquil.

Como consecuencia de lo anterior, el estado ecuatoriano expidió la Ley de Modernización del Estado en el año 1993 con la idea de crear las condiciones legales que permitan abrir las puertas a la inversión privada nacional y extranjera. Y de esta manera poder lograr el anhelado desarrollo portuario del cual un país como Ecuador pueda beneficiarse ya que cuenta con una localización geográfica envidiable.

El año 1996, fue el inicio para que la empresa privada se haga cargo de los servicios portuarios públicos que antes los manejaba el puerto de Guayaquil. Posteriormente, en 1997 aparece la figura de Land Lord Port, es decir que se cede la operación y administración de los servicios portuarios públicos a la empresa privada, mas el estado sigue siendo dueño y señor del área donde se explotan los servicios portuarios.

En 1998, el Terminal de Gráneles del Puerto de Guayaquil se concesiona a la empresa Andipuerto.

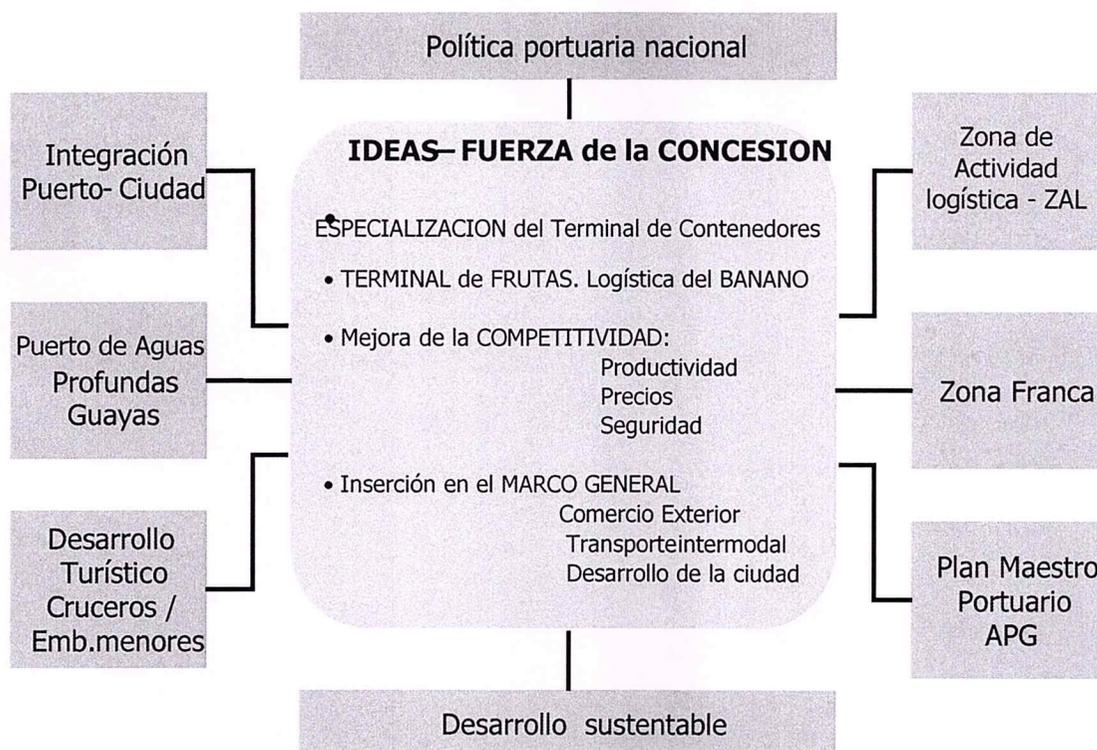


Figura Nº 11. Objetivo de la concesión. Fuente Datos proporcionados por el Cmdte Samaniego.

En el 2006, luego de varios intentos infructuosos por concesiones el Puerto de Guayaquil, se dio inicio a un proceso de licitación internacional para la concesión del Puerto de Guayaquil. Previa a la licitación de la concesión se desarrolló un

proceso interactivo entre APG y los precalificados, de intercambio de pareceres, consultas y planteo de modificaciones previas a la licitación, previsto en el Reglamento de la Actividad Portuaria en el Ecuador (RGAPE - Art. 36) y en el Reglamento de la Ley de Modernización (RLM). Luego de ser analizados los aportes recibidos de los precalificados, APG elaboró un documento denominado Proyecto de Inversión y Gestión (PIG,) que integraron, conjuntamente con el Modelo de Contrato y las Bases de Licitación, los documentos preliminares de la licitación.

En el Proyecto de Inversión y Gestión se definieron los elementos comunes básicos, que deberían cumplir todas las ofertas, relativos a:

- a) La responsabilidad del oferente en relación a la estimación de la demanda.
- b) El marco de la gestión y el plan de negocios.
- c) Los Bienes que la APG entrega en Concesión
- d) Los Estándares de la Concesión. Nivel de los servicios.
- e) Las exigencias para la inversión en infraestructura, equipos e instalaciones.
- f) Las condiciones para la ejecución de las obras.
- g) Las obligaciones de APG respecto al canal de acceso al Puerto de Guayaquil: Dragado, Balizamiento, Control de Tráfico y Seguridad.
- h) Las condiciones técnicas de operación
- i) Las Tarifas de la Concesión

Las condiciones técnicas y de plazo de ejecución, establecidas en este documento, son exigencias mínimas, que podían ser mejoradas en la oferta técnica, en el proyecto de desarrollo de la Concesión (PDC), dentro de los primeros seis meses de la Concesión y durante el desarrollo de la concesión.

Cada oferente debía realizar los estudios de mercado y sus estimaciones de tráfico para presentar su oferta en la licitación y además prever las necesarias

alianzas estratégicas que le aseguren el cumplimiento de esos tráficos en cada escenario en particular y en función de ello estructurar su plan de negocios, junto con las previsiones de captación y mantenimiento de tráficos.

Por su parte APG no asumirá ningún compromiso que asegure total o parcialmente el tráfico a atender por el concesionario, ni directamente a través de estudios o estimaciones de la demanda que se hayan realizado aún cuando hayan integrado la información suministrada.

El objetivo final que APG busca con la concesión, a través de la gestión integral del uso de la infraestructura, instalaciones y equipos definidos en el Proyecto de Inversión y Gestión (P.I.G.), es conseguir una mejora sustancial en la competitividad de las terminales de contenedores y multipropósito, que comprende niveles de precios, productividad, calidad de servicios y seguridad en el sentido amplio (personas, instalaciones, buques y carga), en un marco de desarrollo sustentable.

De las seis empresas extranjeras interesadas en un principio, al final tan sólo dos fueron calificadas y luego de una larga espera de 10 años exactamente, la concesión del Puerto de Guayaquil alcanzó su culminación con el otorgamiento al consorcio filipino Internacional Container Terminal Services Inc. (Ictsi) el cual actualmente es considerado como el tercer operador de carga a nivel mundial.

La concesión otorgada por 20 años, conlleva a la creación de la empresa "Consortio de Terminales de Contenedores Guayaquil S.A." (Contecon) para ejecutar la concesión del puerto marítimo de Guayaquil; esta empresa es 100% propiedad de Ictsi y el 1º de agosto 2007 recibió la administración y operaciones de manos del Estado representado por la Autoridad Portuaria de Guayaquil.

El Puerto de Guayaquil, es el principal del Ecuador, con unos cinco millones de toneladas de mercadería anuales transportadas, que equivalen al 70% del total de carga que moviliza Ecuador por puertos marítimos. En la oferta de Ictsi se estima pagar \$30 millones en un plazo de cinco años por concepto de prima, \$8,4 millones de canon anual fijo, además de \$0,50 por cada tonelada y \$10,40 por contenedor transportados. (Establecido así en la oferta de Ictsi).

Inicialmente para el trabajo de reestructuración se prevé invertir un monto de \$168 millones y \$ 800 millones divididos para 20 años que dure la concesión, se deben realizar obras como reforzamiento de muelles y readecuación del puerto en general. Existe el compromiso por parte de ICTSI, gran operador portuario a nivel mundial, de superar el millón de Teus por año y para ello tiene previsto incrementar un 5% anual las cargas portuarias. El Puerto contará con nuevas instalaciones que se supone facilitarán el manejo de la carga y reducirá la tasa de desocupación que se calcula está en un 75% actualmente.

Igualmente, tendrá una terminal especializada de contenedores, un Terminal de frutas y la buena gestión logística para transportar banano. Con la construcción de las nuevas terminales se espera que mejore la competitividad y la productividad del puerto.

El modelo de concesión adoptado se denomina Land Lord Port, el cual establece que se otorga el uso de los bienes de la Autoridad Portuaria a un concesionario por un plazo determinado, según el Art. 4 del Reglamento General de la Actividad Portuaria del Ecuador (RGAPE), que define el modelo portuario derivado de la aplicación de los criterios de delegación y privatización, de la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la iniciativa Privada.

La Autoridad Portuaria de Guayaquil (A.P.G.) elaboró un documento para la administración y operación del puerto que contempla los elementos básicos para que el concesionario cumpla con los requerimientos relacionados a:

- a) La responsabilidad del concesionario con relación a la estimación de la demanda.
- b) El marco de la gestión y el plan de negocios.
- c) Los Bienes que la APG entrega en Concesión
- d) Los Estándares de la Concesión. Nivel de los servicios.
- e) Las exigencias para la inversión en infraestructura, equipos e instalaciones.
- f) Las condiciones para la ejecución de las obras.
- g) Las obligaciones de APG respecto al canal de acceso al Puerto de Guayaquil: Dragado, Balizamiento, Control de Tráfico y Seguridad.
- h) Las condiciones técnicas de operación.
- i) Las nuevas tarifas.

Antes de otorgar la concesión, ICTSI efectuó los estudios de mercado y la estimación del Tráfico y la demanda de los servicios del puerto.

El plan de negocios espera conseguir la mejora y adecuación de la infraestructura de terminales de contenedores y multipropósito, y por supuesto esto conlleva a mejorar precios, productividad, calidad de servicios y seguridad aspectos que beneficiaran a los usuarios, el buque y la carga.

Los objetivos principales a cumplirse en el plan de negocios por parte del concesionario, son las siguientes:

- 1 Especializar el Terminal de Contenedores
- 2 Incrementar las frecuencias navieras
- 3 Mejorar la competitividad del comercio exterior ecuatoriano adecuando los precios; aumentando la productividad y brindando mayor seguridad a todos los usuarios.
- 4 Crear un Terminal de Frutas y mejorar la cadena Logística en la exportación del banano
- 5 Mejorar y tecnificar los sistemas para la exportación del banano
- 6 Integrar el proceso de concesión y el desarrollo del Puerto de Guayaquil potencializando un polo de desarrollo en la zona sur de la ciudad
- 7 Desarrollar negocios colaterales
- 8 Desarrollar una zona franca

El área de la concesión incluye una superficie total aproximada de 115 hectáreas, además de la concesión de dos áreas actualmente fuera del recinto portuario. Para futuras ampliaciones se prevé, en concordancia con los estudios de desarrollo portuario realizados anteriormente (JICA - 1995) y por la actualización del Plan Maestro (CEPAL 2006), emplear el área para nuevas obras de infraestructura portuaria.

El Concesionario deberá cumplir con niveles de servicio que comprenden los siguientes conceptos:

- a) La productividad de las operaciones en los muelles de carga, descarga, estiba y desestiba, controlados en forma individual por nave, estableciéndose mínimos por cada operación, y globalmente, por indicadores medios de la productividad del muelle.
- b) La tasa de ocupación de los muelles dedicados a contenedores y la tasa de ocupación de la totalidad de los muelles de los TCM en conjunto. (Actualmente de puesto N.15 en el ranking mundial de puertos y con una desocupación estimada del 75%)

El concesionario debe implementar un sistema de Gestión de Calidad y de Aseguramiento de Calidad según la norma ISO 9001 - 2000 en un plazo no superior a 24 meses a partir del comienzo de la concesión.

Es también responsabilidad del concesionario el observar, hacer observar y aplicar todas las normas vigentes en el Ecuador, de Seguridad Industrial y Salud Ocupacional, para con los trabajadores y otras personas que se encuentren en el recinto de los terminales. Deberá obtener la certificación ISO 18000, en un plazo máximo de 24 meses a partir del comienzo de la concesión.

El concesionario deberá cumplir con la legislación y convenios internacionales vigentes respecto del transporte, almacenaje, manipuleo y segregación de cargas peligrosas y deberá contar con planes de contingencia, dentro del primer año de operación, para asumir acciones preventivas e inmediatas en la lucha contra incendios y en cuestiones de seguridad industrial. Elaborará planes de defensa contra desastres que someterá a consideración y aprobación de APG. Coordinará con APG, la Capitanía del Puerto y los Bomberos para la adopción de planes de contingencia que, luego de aprobados, sean divulgados entre responsables y usuarios. Sin perjuicio de ello, deberá disponer de sus propios sistemas de seguridad y contra incendios, para hacer frente a contingencias ordinarias en el giro de la operación portuaria.

El concesionario debe cumplir e implementar los tópicos referentes a los convenios internacionales en materia de seguridad, en especial el Código de Protección a los Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) o ISPS Code, obteniendo y manteniendo la certificación correspondiente, ante la Autoridad Marítima Nacional (DIGMER), debiendo sujetarse a los programas de auditorias,

sus conclusiones y recomendaciones que realice a través de la SEPROM (Secretaría de Protección Marítima), así como la certificación BASC y atender de igual forma los controles y los programas de auditorías a efecto de mantenerla, dentro del primer año de contrato.

Además, el concesionario es directamente responsable de implementar un sistema de Seguridad Física que permita salvaguardar las instalaciones y las cargas, debiendo cumplir, y hacer cumplir todas las normas vigentes que sobre este tópico constan en el Reglamento de Operaciones Portuarias y en la Normativa Internacional.

El Concesionario deberá implementar un Sistema de Gestión Ambiental debidamente certificado, en base a la norma ISO 14.000.

Conforme a lo establecido en los convenios internacionales y a la normativa existente en el país, el concesionario es responsable ante las autoridades competentes por la contaminación ambiental producida por su propia actividad en los espacios terrestre, acuático y aéreo de la terminal, debiendo, ante la detección de hechos calificados como posibles infracciones a la normativa vigente, notificar a la APG y a las autoridades competentes.

Para casos de emergencia ambiental de contaminación acuática accidental, el concesionario debe establecer planes de contingencia en coordinación con la Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral y las Autoridades ambientales competentes en el ámbito nacional. Entre otros, deberá disponer de equipos para prevención y manejo de derrames en el mar, con tecnología de última generación, debidamente aprobadas por la DIGMER.

Respecto al dragado está previsto que para el primer trimestre del 2008 llegue al país el equipo necesario para la draga y balizamiento del canal de acceso.

Se invertirán \$5,5 millones en la adecuación de un puerto turístico en el Malecón 2000, el cual recibirá turistas que llegarán en cruceros al puerto de Guayaquil y en lanchas especializadas para el turismo. Estos se trasladarán vía “Las Esclusas” hasta el Malecón 2000, todo esto trabajando en conjunto Municipio de Guayaquil, cámara de turismo y APG.

Según el vicepresidente de Ictsi, el Sr. Marcelo Suárez, se terminará con los procesos de transformación del puerto en menos de tres años y afirmó que *“Los cambios serán en forma inmediata, empezaremos a traer grúas y comenzar la construcción de un muelle para traer equipos”*.

La idea de Ictsi es incrementar la frecuencia naviera y los volúmenes de carga así como también implementar los controles aduaneros y la agilidad en los trámites de importación y exportación de mercaderías. El concesionario realizará estrategias con los puertos que opera Ictsi en Brasil, Argentina, México y más recientemente Uruguay, lo cual ayudará a que el puerto de Guayaquil sea más eficiente, tenga mayor cobertura y aumente el volumen de carga.

Para dar una idea de lo que el Grupo el grupo Ictsi representa es preciso mencionar que recientemente se asoció con el gobierno de Colombia y este lo autorizó para la construcción de un nuevo terminal portuario en áreas compradas por Ictsi frente al puerto de Buenaventura, donde deberá invertir en los próximos 3 años más de 220 millones de dólares, igualmente negoció con el Grupo Uruguayo Repremar - Tafilir y comenzará a operar a partir del segundo semestre de este año

2007 como operador portuario en el Puerto de Montevideo.

Para el inicio de sus operaciones, previstas para este segundo semestre en las áreas públicas del puerto de Montevideo, prevén realizar inversiones iniciales en equipos por unos 15 millones de dólares para la incorporación de tres grúas móviles post panamax, además de equipos de apoyo y camiones de transporte de contenedores dentro de las áreas del muelle público¹.

CAPITULO 3

PUERTO DE POSORJA

3.1 Historia y Antecedentes.

Hacia finales del año 2003, el grupo empresarial español Albacora, uno de los mayores grupos atuneros del mundo y que posee activos sobre 450 millones de dólares y representados en el Ecuador por Salica Ecuador, S.A. decidió empezar los trámites e indagaciones necesarias para lograr la construcción de un Puerto de Aguas Profundas debido a una serie de estudios y proyecciones de exportación de su principal rubro (atún). El sitio escogido fue Posorja a 90Km. de Guayaquil, puerto pesquero artesanal y con una ventaja natural insuperable por el puerto local: el calado de entre 12,5 a 15 metros de profundidad al pie del muelle.

Posorja y Puná forman el canal del Morro, una puerta de entrada al Golfo y al Puerto de Guayaquil. Una amplia extensión de terreno, óptimas condiciones de mar y clima, fácil acceso por carretera, posición central en las zonas industriales y de consumo, disponibilidad de mano de obra y terreno hacen que el proyecto sea

¹ Fuente de la información: Diario el Universo (entrevista al Sr. Marcelo Suárez), Página Web Ictsi, FIG 2.

factible y a costos aceptables. En Posorja se encuentra la sede de Salica-Alinport Ecuador filial de Albacora la cual ocupa 90.000 m², y su opinión fue decisiva en cuanto a la viabilidad del proyecto; así como también se tomó en cuenta la opinión de NIRSA y EMPESEC, ya que en la actualidad las tres empresas deben usar el servicio de tráfico de buques por el Puerto de Manta para sus operaciones de exportación.

Las tres empresas: Negocios Industriales Reales S.A. (Nirsa), la más grande del país; Empresa Pesquera Ecuatoriana S.A. (Empesec); y Salica del Ecuador procesan el 70 por ciento de la producción y exportación nacional de atún. Sólo Salica representa un negocio 50 millones de dólares al año².

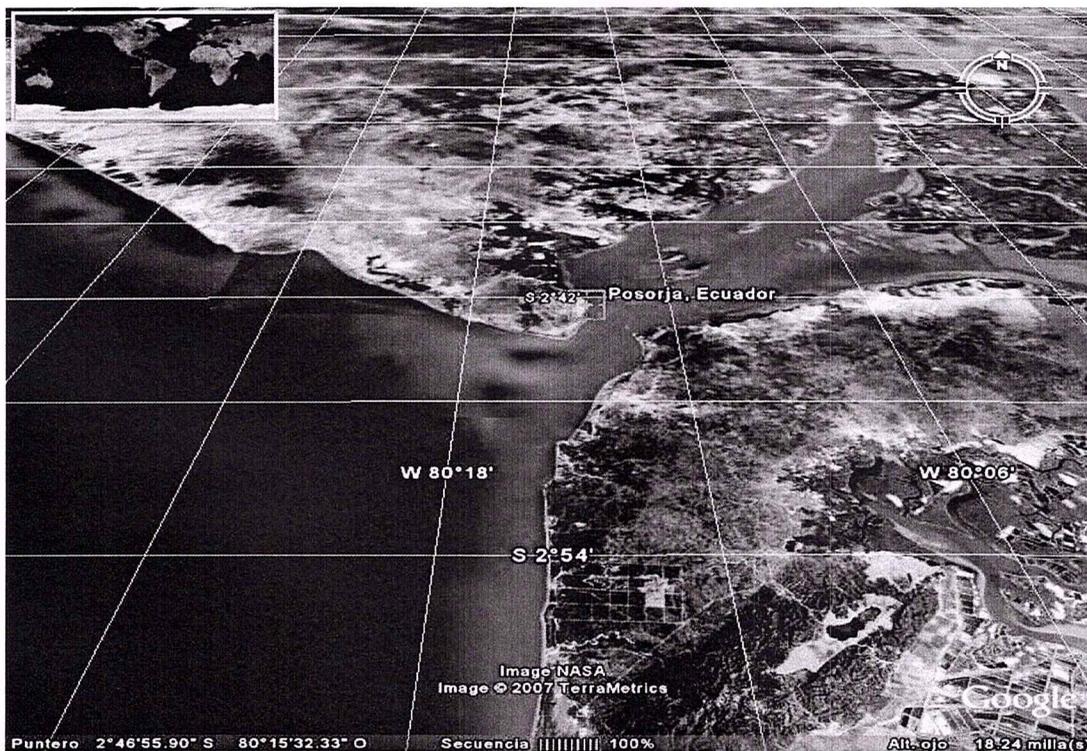


Figura N° 12. Puerto de Posorja. Fuente Google Earth.

² Fuente Revista Vistazo enero 2007 entrevista al Sr. Ignacio Lachaga Presidente del Grupo Albacora.

Luego de completar los estudios para el proyecto y los requisitos exigidos por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos y la DIGMER; el 02 de Agosto del 2006 el presidente del Grupo Albacora presentó el Proyecto de construcción del Puerto de Posorja a las autoridades competentes en Guayaquil. En la reunión estuvieron presentes: el Presidente de la República, altos miembros de la CNMM, de la DIGMER, el Alcalde Jaime Nebot, miembros de Autoridades Portuarias, de Salica-Alinport y demás interesados. Allí, se acordó exonerar del Impuesto sobre la renta al grupo inversor en el proyecto mientras dure la construcción del puerto, más no, una vez que empiece a operar como tal. Esto fue posible porque Alinport se acogió en la solicitud a la Ley de Beneficios Tributarios para las Inversiones Productivas³.

El 5 de octubre de 2006, por unanimidad, el Municipio de Guayaquil aprobó el proyecto de inversión presentado por la constructora española.

“...M.I. Consejo cantonal de Guayaquil por unanimidad resuelve: 1.- Aprobar el proyecto de inversión presentado por la compañía Alianza Internacional Portuaria S.A. para la construcción y operación del puerto de aguas profundas y de transferencia internacional de carga y contenedores en la parroquia Posorja, Cantón Guayaquil, conforme el art. 5 de la ley de beneficios tributarios, para nuevas inversiones productivas, generación de empleo y prestación de servicios, por cumplir con lo establecido en el Art. 1 literal E) y Art. 2 de la referida ley 2.- De conformidad con el Art. 4 de la ley de beneficios tributarios, para nuevas inversiones productivas, generación de empleo y prestación de servicios, en concordancia con la “ordenanza que disminuye los valores que correspondan pagarse por tributos municipales a las nuevas inversiones que se realicen en el Cantón Guayaquil, en el marco de la ley de beneficios tributarios para nuevas inversiones productivas, generación de empleo y prestación de servicios”,

³ Ver anexo

establece la disminución del 95% de los tributos municipales que correspondan pagar, en función de su inversión, a la compañía Alianza Internacional Portuaria Alinport S.A. por el desarrollo del proyecto aprobado. Los tributos a los cuales se aplicará la disminución serán los señalados en el Art. 1 de la citada ordenanza y regirá durante el tiempo de diez años contados a partir de la expedición del correspondiente decreto ejecutivo de la exoneración de la tributación nacional. Lo anterior, sin perjuicio de que en caso de incumplimiento por parte de la compañía Alianza Internacional Portuaria Alinport S.A., se resuelva la caducidad de los beneficios tributarios, conforme lo dispuesto en el Art. 5 de la "Ordenanza que disminuye los valores que correspondan pagarse por impuestos municipales a las nuevas inversiones que se realicen en el Cantón Guayaquil, en el marco de la ley de beneficios tributarios, para nuevas inversiones productivas, generación de empleo y prestación de servicios". Lo anterior en el marco de un procedimiento previo que garantice el debido proceso. 3.- Autorizar al Alcalde de Guayaquil para que actué en consecuencia y remita al Presidente de la República la aprobación del proyecto presentado por la compañía Alianza Internacional Portuaria Alinport S.A. lo que posibilitará que se expida el correspondiente decreto ejecutivo que permita la aplicación de las exoneraciones previstas en los literales A) B) y C) del Art. 3 de la ley 2005-20 de beneficios tributarios, para nuevas inversiones productivas, generación de empleo y prestación de servicios a favor de dicha empresa..."

El 10 de octubre de 2006, el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos aprobó el proyecto de construcción y operación de la obra.

En un acto realizado en la Gobernación del Guayas, Alinport recibió del presidente Alfredo Palacio el Decreto Ejecutivo que conceden los beneficios fiscales previstos en la Ley 2005-20; y de manos del ministro de Defensa, el Acuerdo Ministerial por el cual se otorga la concesión permanente para uso de la zona de playa y bahía.

Alinport S.A., una vez que cumplió con los trámites legales correspondientes, empezó las obras de construcción este año 2007 y para ello cuenta con la licencia ambiental otorgada por la Dirección de Medio Ambiente del Cabildo, el permiso de construcción emitido por la Dirección de Urbanismo, Avalúos y Registro del Ayuntamiento; autorizaciones de la Dirección General de la Marina Mercante y Litoral para colocación de balizas en el área adyacente y para la realización de movimiento de tierras con el propósito de colocar cargas de estabilización de suelos. También cuenta con la autorización otorgada por la Dirección Nacional de Hidrocarburos, por medio de la Dirección Regional del Guayas, autorización de la Corporación Aduanera Ecuatoriana y sobre especificaciones técnicas emitidas por el Cuerpo de Bomberos de Guayaquil.

Para el primer trimestre del 2007 Alinport con el monto de \$ 250.000,00 millones de dólares aportados por su filial Salica S.A. inició la construcción del Puerto de Posorja y se estima que en el primer trimestre del 2009 atraque el primer buque en ese puerto. El monto total de la inversión estimado hasta el momento es de \$ 450.000,00 millones de dólares.

Tractores, volquetas y retroexcavadoras a diario remueven la tierra de las áreas aledañas a la construcción. Dos retroexcavadoras retiran el lodo que llega a 2,5 metros de profundidad para luego ubicar piedras, arena y lastre, que son extraídos de los cerros ubicados a un costado de la orilla. La idea es que los 200.000 m² tengan bases sólidas y que superen los 4,5 metros sobre el nivel del mar, y se pueda construir la plataforma.

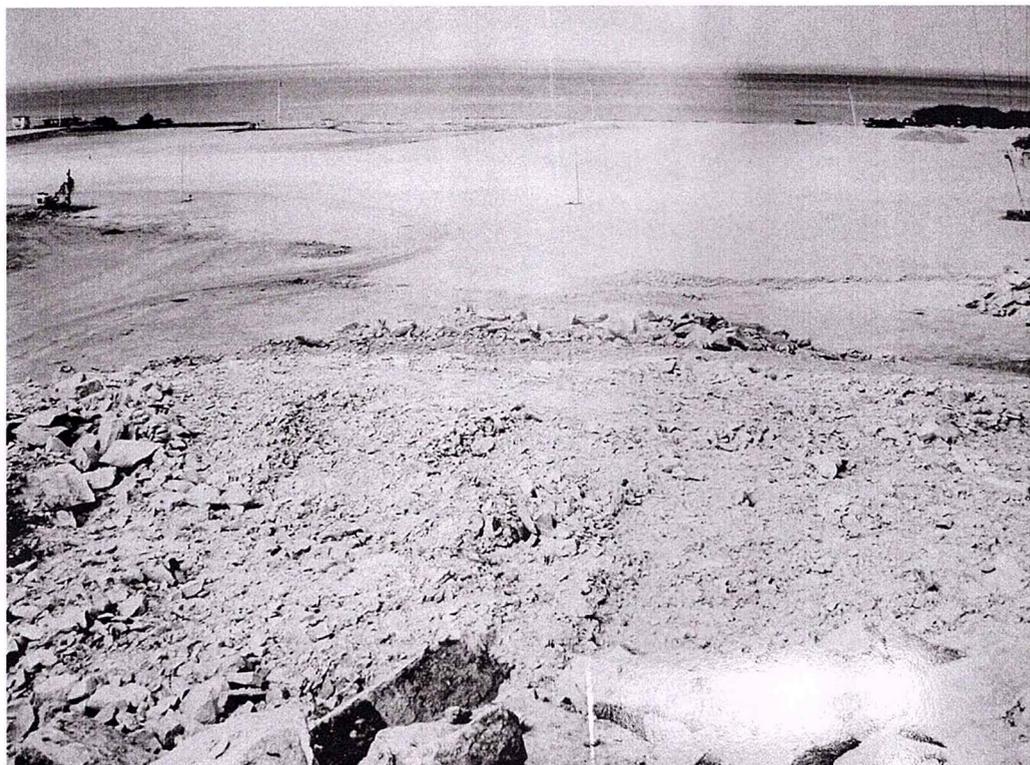


Figura N° 13. Obras del puerto de Posorja. Avance de Obra 7 sept 2007 fuente foto tomada en Salica/Alinport.
Fecha 17/09/2007

El Sr. Joaquín Gómez, coordinador general de las inversiones del Grupo Albacora en el Ecuador, explicó mediante reseña de prensa: que hay tres socios que participarán en la construcción del puerto. “Alinport será el promotor y los socios serán los inversionistas. Vamos a construir un polígono industrial donde el puerto tendrá industrias anexas para que busquen su posicionamiento”.

Según el Abg. José Cisneros, Gerente General de la empresa Alinport en Ecuador, se han retirado 300.000 toneladas de tierra. “Eso dará lugar a una superficie de 60.000 m², un tercio de los 200.000 m² previstos” y además dijo que: “Hasta ahora se han desembolsado US\$ 10 millones para la ejecución de las obras y para la continua ejecución de estudios técnicos”⁴.

⁴ Fuente: entrevista realizada al Abg Cisneros y a la Ing. Paola Rivas Salica /Alinport.



Figura N° 14. Obras del puerto de Posorja. Avance de obra 7 Sept 2007 foto tomada en Salica/Alinport. Fecha 17/09/2007.

En una entrevista con la Ing. Joyce de Ginatta, el empresario español Sr. Ignacio Lachaga, Presidente de Alinport, mencionó algunos aspectos importantes sobre la visión del proyecto del puerto de Posorja, p. ej.

“Nuestra pretensión es que el Puerto de Posorja esté dotado de las tecnologías más avanzadas en materias de grúas de última tecnología y con un manejo rápido, con total seguridad, que cumpla con todos los cánones internacionales e inclusive se espera contar con equipos de rayos X para verificar los contenedores.”

“El desarrollo de un puerto, trae consigo el desarrollo de centros industriales parejos al puerto, por la facilidad de la importación/exportación, cercanía de despacho de productos, etc. Cabe recalcar que ya que tenemos una zona franca, sería idóneo que dicha zona abarque todo el puerto, pues al estilo internacional que es el mundo real, todas las zonas portuarias son francas, con todas las seguridades y controles necesarios. Si la zona franca se extiende habrá intereses de empresas extranjeras de primera categoría para invertir en Ecuador.”

“Por otra parte el Ecuador es un país referente en la pesca del atún y la intención respecto a nuestras embarcaciones es que en algún momento puedan portar la bandera ecuatoriana una vez que Ecuador tenga las mismas condiciones que los otros países, lo cual ya lo hemos ofrecido en reiteradas ocasiones. Empero, lamentablemente es una pena que en lugar de facilitar la entrada a los medios de producción, la dificulten. Cabe indicar que las embarcaciones de Alinport cuentan con el trabajo de muchos empleados ecuatorianos”.

El presidente de Alinport, afirmó que el nuevo puerto será un proyecto privado y la empresa asumirá todos los riesgos y no pedirá ninguna exclusividad. El proyecto incluye el desarrollo de una zona franca, un parque tecnológico, un área industrial, una terminal de combustibles.

El Consejo Nacional de Zonas Francas (CONAZOFRA) en sesión ordinaria el día martes 23 de diciembre de 2003, emitió el Dictamen Previo para la concesión operación y administración de una nueva zona franca que se instalará en las provincia Guayas y específicamente en la ciudad de Posorja, cuyos potenciales usuarios se dedicarán a actividades comerciales, industriales, y a la actividad pesquera. La Zona Franca de Posorja Zofraport S.A. se localizará en la parroquia de Posorja, Cantón Guayaquil en un área de 72,907 m² con una inversión

estimada de USD. 726.204, que generará 1.138 nuevos puestos de trabajo, con un valor agregado nacional de USD. 2' 710.989.

Tras el anuncio de la construcción del puerto de Posorja, las autoridades han anunciado la ampliación de la vía Playas-Posorja. EL Prefecto del Guayas, Nicolás Lapentti ha presentado el proyecto de la construcción de las vías Progreso, Playas y Posorja.

La primera fase del proyecto comprende un distribuidor de tráfico elevado en el sector de Progreso vía a Playas; una nueva vía paralela de Progreso a Playas; un bypass en Playas vía a Posorja; y una nueva vía Playas-Posorja.

La segunda fase será la construcción y ampliación a 4 carriles de la vía Progreso-Playas-Posorja, y la construcción de dos bypass uno en Progreso y otro en Playas. El primero distribuirá el tráfico hacia el cantón Playas y el balneario Salinas, y el segundo, los vehículos que van a Posorja.

La intención de la obra según el Prefecto es distribuir el tráfico para que no ingrese al centro del cantón Playas, a fin de que no se convierta en un pico de botella con la afluencia vehicular que se dará una vez que se construya el puerto de aguas profundas de Posorja.

Se prevé que para septiembre del 2008 se termine todo el conjunto de obras, pero es posible que los bypass y la reconstrucción de las actuales vías se terminen antes. El costo total de los trabajos asciende a 56 millones de dólares financiados por la CAF y el Consejo Provincial.

Vía Playas-Progreso

Actualmente tiene 25 Km. y tendrá modificaciones del trazado original. La rehabilitación de esta vía durará 6 meses. La carretera nueva tendrá una estructura de 4 carriles, incluirá 8 puentes y su tiempo de ejecución será de 18 meses.

Vía a Posorja

La reconstrucción de la actual carretera no tendrá nuevo trazado porque atraviesa centros poblados. Se diseña una vía alterna a la actual que tendrá 21 Km. con 4 carriles de 22 metros de ancho.

Además, junto al nuevo puerto, se prevé la construcción de una subestación eléctrica, un regulador de agua potable y otros servicios industriales.

PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN POSORJA

Proyecto: Puerto de transferencia internacional de contenedores.

Inversión total :\$ 450 millones

Inversión inicial :\$ 250 millones

Características: Puerto de aguas profundas.

Calado en Posorja: 14 a 15 metros de profundidad (buques de hasta 45 pies).

Actividad en Posorja: Centro pesquero.

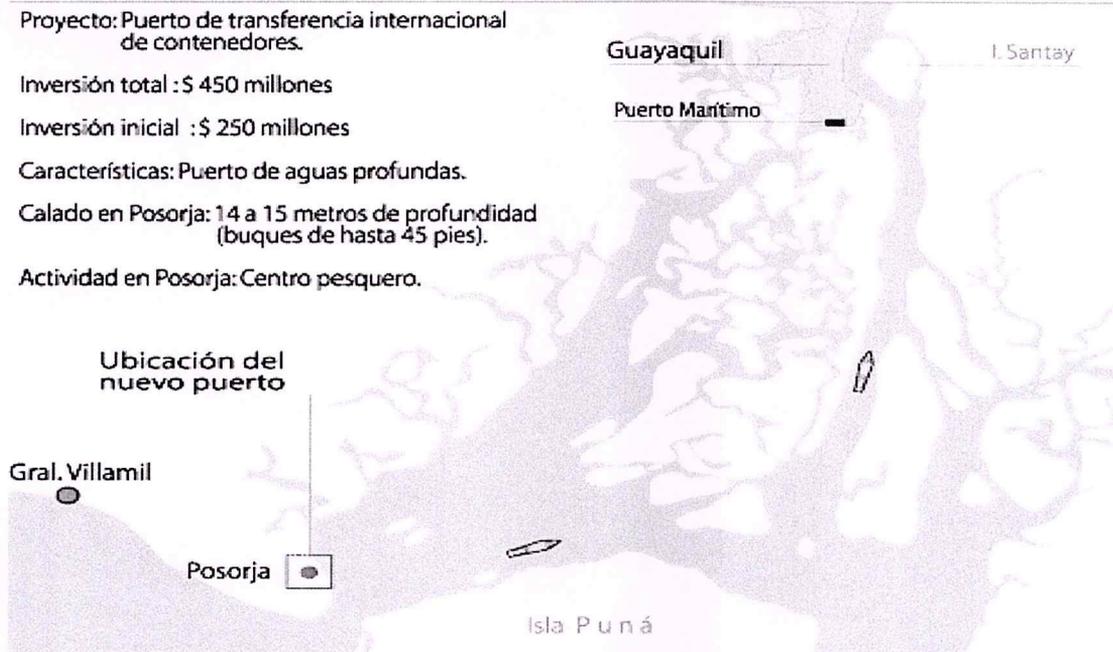


Figura N° 15. Ubicación del puerto de Posorja .Fuente tomada de reseña de Prensa de Internet año 2006

Entre tanto, el alcalde de Guayaquil, el Abg. Jaime Nebot dijo: "Este proyecto va a dar un importante movimiento económico en la zona. Antes, la influencia comercial venía del Atlántico, hoy viene del Pacífico". La Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil ha invertido en obras de regeneración urbana en la parroquia Posorja, una de ellas es el parque turístico en el centro del poblado, que está y a esto se suma la ubicación de un muelle en el malecón.

El Ing. José Antonio Louza, responsable del proyecto portuario, anticipó que junto a la terminal de aguas profundas, cuya inversión estimada es de \$ 450 millones, se levantarán una serie de instalaciones industriales, p. Ej. Se refirió a una subestación eléctrica que generará alrededor de 25 megavatios, un regulador de agua potable, redes de aguas servidas, sistemas de escáner y de verificación de contenedores, salas de conferencias y otros

3.2 Operaciones del Puerto de Posorja.

Alinport tiene proyectado construir un terminal Multipropósito, es decir un puerto con muelles acondicionados para despachar y recibir todo tipo de mercaderías y buques. Al puerto de Guayaquil arriban en la actualidad buques con no más de 800 a 1000 Teus, esto genera que mucha carga se desvíe a otros puertos del país y de la región como es el caso de los que atracan en Callao-Perú por las trabas que hay con el canal de acceso, calado y trámites aduaneros engorrosos etc. Posorja busca el Hinterland y el Volland al mismo tiempo y una sana competencia entre los puertos internos lo cual en gran medida es beneficioso porque incentiva a la inversión en acondicionamiento y modernización en las instalaciones portuarias existentes en el país, lo cual se traduce en eficiencia, competitividad y costos razonables para los servicios portuarios.



Figura N° 16. Terrenos de Salica en Posorja. Fuente foto tomada en Salica/Alinport 17/09/07

El proyecto contempla 3 fases la primera debe estar lista en el primer trimestre del 2009. El proyecto apunta a la llegada de barcos tipo Panamax y Post Panamax al país la mayoría procedentes de Asia que es hacia donde actualmente se concentran los nexos de envío y recepción de carga aprovechando la ubicación geográfica de Posorja. Cada una de estas embarcaciones es capaz de transportar alrededor de 9 mil contenedores de 20 pies, no obstante, no pueden atracar en las costas ecuatorianas por tener un calado de más de 14 metros de profundidad. Según los estudios técnicos Alinport contempla en su proyecto unos 262.730 metros de patio para los contenedores y otros 980 para sus muelles.

Fases de ejecución del puerto:

De las 200 hectáreas que ocupará el puerto, inicialmente se construirá sobre unas 20 ha para la primera fase del proyecto. En la primera fase se estima construir un muelle con delantal de 595 metros de largo, 36 metros de ancho, calado de 11 metros y un patio de contenedores de 262.730 m² que operaría potencialmente

730.400 Teus por año, un poco más de lo que recibe el puerto de Guayaquil en la actualidad.

Se supone que con esta adecuación del muelle Ecuador recuperará los 300.000 Teus que en estos momentos se quedan en Callao-Perú, debido a las limitaciones mencionadas anteriormente.

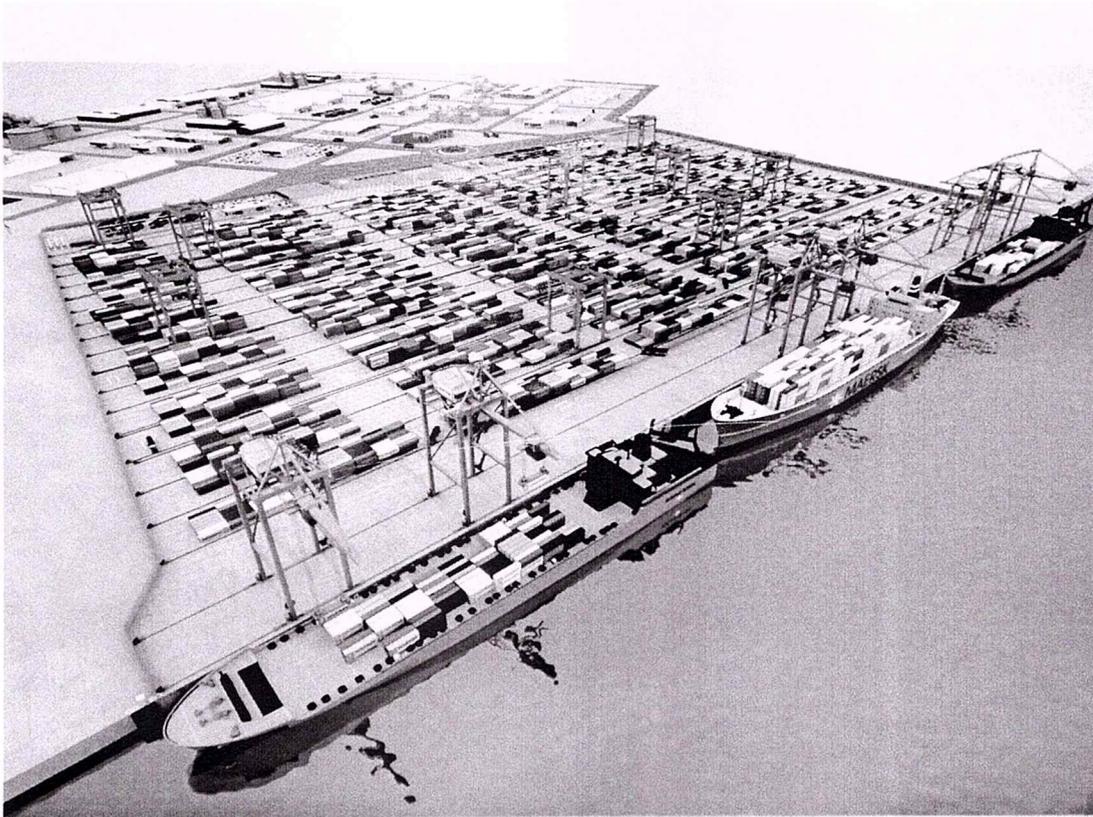


Figura N° 17. Esquema de la Fase 1 del Puerto de Posorja. Fuente Foto tomada en Salica/Alinport 17/09/07.

En la segunda fase el muelle se extenderá hasta 980 metros de delantal de muelle y el patio de contenedores aumentará gradualmente hasta completar el área de 432.820 m² y con capacidad para operar 1.137.400 Teus anuales.

Finalmente y para poder soportar la demanda futura estimada, existe suficiente terreno y frente de agua para la tercera fase que llegará a 1680 metros de delantal

de muelle, 537.620 m² de patio para albergar contenedores y podría tener un calado de 15 metros de profundidad siendo la capacidad de manejo de 1.559.000 Teus anuales, es decir tres veces más que todos los contenedores que actualmente se manejan en Ecuador.

Al momento, el lugar donde estará la infraestructura está relleno casi en su totalidad, por lo menos en los 400 ó 600 metros de muelle que tendrá en una primera etapa del proyecto, que estaría lista a finales de 2008, según el cronograma.

3.3 Complemento o Competencia del Puerto de Guayaquil.

La idea principal del proyecto del Puerto de Posorja es brindar servicios a buques que actualmente no arriban a Guayaquil debido principalmente a las limitaciones naturales de acceso al puerto existente. Posorja también contempla la posibilidad de captar el Volland de Perú, y Colombia (Buenaventura), ya que estos puertos se encuentran congestionados y Callao específicamente le resta carga a Ecuador, lo cual se traduce en costos altos para el importador local por no poder traer la mercadería a puertos del país y por consiguiente estos costos se trasladan al consumidor.

Salica/Alinport principalmente quieren ahorrarse costos al igual que Nirsa y Empesec; por solo citar un ejemplo, los costos por manejo de carga y transporte desde otros puertos como Manta bordean el medio millón de dólares, según informa Salica, la idea es que acercando los puntos de embarque a las empresas exportadoras se abarataran los costos y se aumenta la productividad y se vuelve eficiente el servicio.

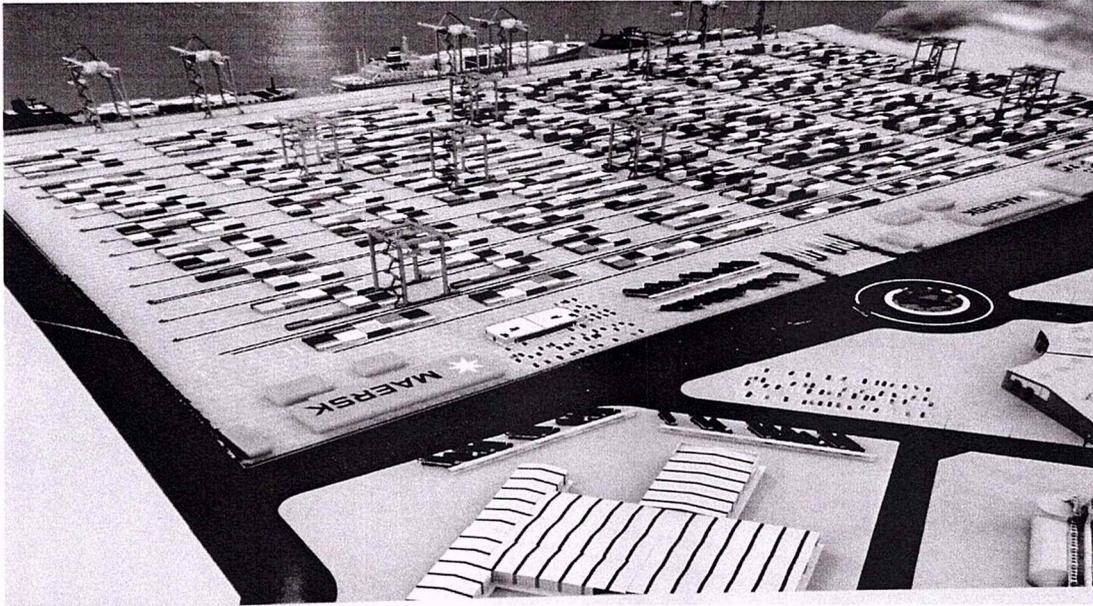


Figura N° 18. Esquema de la Fase 2 del Puerto de Posorja. Fuente foto tomada en Salica Alinport 17/09/07

Guayaquil y Posorja se encuentran a 10 horas de navegación el uno del otro y contrario a lo que se pensó, no resulta contradictorio tener 2 puertos, uno tan cerca del otro, ya que en algún momento se dijo que por motivo del proyecto en Posorja no se concesionaria el puerto de Guayaquil. Lo que muestra la intención de las autoridades y organismos competentes locales de adecuar el puerto para hacerlo competitivo frente al Proyecto del de Posorja y frente a otros del Ecuador y de la Región.

Según el empresario Lachaga, "El puerto de Posorja será complementario a la actividad comercial que hace el puerto de Guayaquil". La nueva infraestructura no crecerá a través de la carga del puerto de Guayaquil, sino con base en el flujo comercial que pasa frente a las costas ecuatorianas, además explicó que el incremento de un 10 por ciento anual del tráfico internacional de contenedores y la circulación de nuevos buques de transporte le animaron a desarrollar el proyecto. "Ecuador está perdiendo clientes porque los buques no pueden entrar. Vamos a recuperar ese tráfico que hoy no llega". La profundidad que tendrán los muelles será de entre 12,5 y 15 metros, lo que permitirá que atraquen buques de

gran calado que no pueden llegar a Guayaquil.

El presidente del Grupo Albacora señaló que su intención era que el nuevo puerto de Posorja trabajará en complemento con APG. *“Todos sabemos que Guayaquil estará congestionado y ya no tiene capacidad de crecimiento”.*

En Posorja se descargarán los barcos tipo panamax con un calado mayor a 12 metros, luego los contenedores pasarán a barcos pequeños, que llegarán a otros puertos por eso APG no perderá importancia.

El Ing. Diego Mantilla, coordinador de Alinport, sostiene que la intención del Puerto de Posorja es capturar el 12 % de la carga que circula por el Pacífico y que supera los cinco millones de Teus. Esos buques no se detienen en Guayaquil por falta de un muelle de gran calado. *“Con esa carga podemos garantizar la rentabilidad de la inversión que se haga”.*

El Director del proyecto de Alinport, José Antonio Louza-Barbeito, está especialmente satisfecho con el proyecto de la terminal de contenedores de Posorja, al que ha dedicado más de dos años de trabajo: *«La realización de esta infraestructura es imprescindible para Ecuador, puesto que cuando se construyó el puerto actual, hace cincuenta años, ya se apuntó la necesidad de hacer uno de aguas profundas. En 1971, la autoridad portuaria reiteró la importancia de afrontar la obra”.*

Ignacio Lachaga Presidente de Alinport dijo que *“En el mundo la medida de aumento del tráfico de contenedores es de aproximadamente un 9% anual por lo*

tanto, pensar que Guayaquil podría aumentar un 9% anual, no es posible ya que no tiene espacio físico para ello y, siendo Posorja parte integral del cantón Guayaquil, el Puerto de Guayaquil tendrá el recorrido para determinadas cargas y determinados tamaños de barcos; probablemente se racionalizará mejor el trabajo que tiene actualmente sin tanta congestión; a lo mejor Guayaquil necesita disminuir la cantidad de contenedores; es normal que se creen sinergias entre ambos puertos pero cabe indicar que el Puerto de Guayaquil tendrá su vida propia. Posorja está a una hora de Guayaquil y a tres cuartos de hora de los centros industriales que serán implementados igualmente esta cerca del nuevo aeropuerto, que será construido en Daular, a Posorja tomará media hora en llegar.”

CAPITULO 4

VENTAJAS, PROYECCIONES Y POSIBLES ESCENARIOS DE LOS PUERTOS DE GUAYAQUIL Y POSORJA.

4.1 Ventajas competitivas y comparativas del Puerto de Guayaquil.

El puerto de Guayaquil posee una infraestructura adecuada para el desarrollo del comercio internacional que le permite brindar los servicios requeridos por los buques y la carga, así como manipular y almacenar contenedores o cualquier tipo de carga seca o refrigerada y se supone que al estar ya concesionado, el proyecto de inversión y gestión que actualmente comenzó a implementar Contecon/ ITCSI representa la garantía del cumplimiento de las metas y objetivos planteados para la total modernización y óptimo funcionamiento del Puerto .

El puerto de Guayaquil cuenta con sistemas automatizados y alta tecnología que cubren las áreas de seguridad física e industrial a través de un sistema de control y vigilancia electrónica con el monitoreo de sus instalaciones las 24 horas del día durante todo el año. Además cuenta con la certificación al código de seguridad internacional PBIP (Protección de Buques e Instalaciones Portuarias), siendo uno

de los primeros puertos que ha obtenido esta importante certificación internacional, así mismo, acogiendo las exigencias de competitividad y seguridad a escala internacional, el Puerto de Guayaquil cuenta ya con la certificación BASC (Business Alliance For Secure Commerce).

En los alrededores del Puerto de Guayaquil se asienta el centro industrial más importante del país y actualmente se adelanta el funcionamiento de la denominada Zona Franca del Guayas.

El proceso de modernización en que ha estado inmerso el puerto de Guayaquil, al igual que su privilegiada ubicación geográfica, le ha permitido convertirse en uno de los puertos más competitivos de la región, lo cual ha facilitado el camino para alcanzar mayores índices en la movilización del comercio exterior, al ofrecer las siguientes ventajas:

- 1 Servicios portuarios óptimos en beneficio de los usuarios, mediante el concesionamiento de los mismos a la empresa privada
- 2 Mayor eficiencia operacional, la cual se traduce: en un menor tiempo de estadía de las naves en muelle, mayor número de naves arribadas y mayor número de contenedores movilizados.
- 3 Simplificación de los trámites administrativos; como consecuencia de la autoliquidación de los servicios portuarios, por parte de las agencias navieras, y de su cómoda recaudación a través de la banca privada.
- 4 Áreas portuarias conservadas en su ecosistema en excelentes condiciones bajo el lema: "aguas limpias y aire puro".
- 5 Excelente abrigo de la acción de corrientes, oleajes y vientos de mar abierto.
- 6 Disponibilidad de espacio para la construcción de muelles y facilidades.
- 7 Áreas de reserva.
- 8 Especialización en tráfico y carga.

- 9 Baja sensibilidad al manejo portuario respecto a fluctuaciones de la economía.
- 10 Solvente situación financiera.
- 11 Ausencia de sindicatos.
- 12 Prestación adecuada de servicios portuarios por la empresa privada.
- 13 Baja interferencia, en general con las áreas urbanas.
- 14 Cercanía con una ciudad que funciona como marca y atractivo turístico.

4.2 Ventajas competitivas y comparativas del Puerto de Posorja.

La ubicación estratégica de Posorja-Guayaquil, las condiciones naturales de los terrenos adquiridos por Alinport, el amplio espacio disponible, así como el entorno natural sin edificaciones que dificulten un planeamiento ordenado para la futura e inevitable expansión industrial y urbanística son las principales ventajas que hacen que este proyecto sea una alternativa distinta. El proyecto Alinport está ubicado en una zona económicamente deprimida del Ecuador, y ello constituye una excelente oportunidad para un desarrollo sostenible perfectamente planificado.

El Ab. Roberto Aguirre, Presidente de Nirsa, explica que las compañías ahorrarán tiempo y dinero con el nuevo muelle. Aunque no da cifras, el empresario señala que los costos bajarán porque la carga que sale e ingresa a las plantas industriales será menor, al no tener que ir hasta Guayaquil. La posibilidad de ahorrar costos en el envío de su mercadería al exterior, parece haber convencido a los empresarios de la conveniencia de la terminal de aguas profundas de Posorja.

Los buques que pasan frente a Posorja van al Puerto de Guayaquil y el tiempo que les toma ir desde la entrada del canal del Morro hasta los muelles bordea las siete horas, de acuerdo al estado de la marea y al peso del buque.(el recorrido varia de acuerdo al punto donde se encuentre el buque y las pleamares entre 7 y

10 horas)

En Posorja, el 80 por ciento de la población está empleada en actividades pesqueras. Sólo en Nirsa trabajan 3200 personas, tanto en las plantas de harina de pescado, como en la empacadora de camarón, y en las plantas de atún y de sardinas y en Salica laboran 1700 empleados. Un millar de sus trabajadores proviene de otras regiones⁵.

El día de agosto de 2007, en entrevista al Sr. Galo Vargas, presidente de la comuna, confirma que en la actualidad este puerto está habitado por 30.000 personas, pero es un pueblo que recibe a jornaleros de todo el país. “El nuevo puerto es nuestra esperanza”, dice la Sra. Magy Rodríguez, pues no siente que Posorja vaya al mismo ritmo de desarrollo de la capital provincial, Guayaquil.

La suma de las inversiones proyectadas en el sector portuario hará que Ecuador se ubique en primera línea para brindar servicios marítimos en el pacífico sur este, lo cual permitirá que el país sea un referente en materia de transferencia internacional de carga, aumentando la competitividad de los costos en las operaciones de comercio exterior. A todo esto se añade el desarrollo de la zona contigua, la generación de plazas de empleo y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población.

En Posorja se dan las condiciones para que buques de mucho mayor calado entren. Allí podrían entrar buques de hasta 14 y 15 metros de calado, lo que disminuiría los costos de transporte marítimo.

⁵ fuente Revista Informar y América Económica Sept 2007.



Figura N° 19. Muelle del Puerto de Posorja. Fuente Foto tomada en Salica/Alinport 17/09/07

El Ing. César Monge, Presidente de la Cámara de Acuicultura, explica que con la apertura del puerto de Posorja habrá mayor frecuencia de buques y los volúmenes de mercadería crecerán. También, el Ing. Eduardo Ledesma, Presidente de la Asociación de Exportadores de Banano del Ecuador, cree que con el nuevo puerto los costos portuarios serán menores para los exportadores.

El desarrollo de este proyecto repercutirá sin duda en Europa y en Galicia/España al influir en el tráfico marítimo internacional, y consecuentemente en las líneas de las navieras de contenedores de Galicia, porque contribuirá a mejorar el transporte con Sudamérica, ya que al puerto de Vigo, por ejemplo, llegan productos de Ecuador.

Entre las principales Ventajas y Oportunidades con las que cuenta el área de Posorja y su futuro puerto se mencionan:

- 1 Calado natural de 12,5 a 15 metros incluso con variación de mareas.
- 2 Excelente ubicación Geográfica.
- 3 Ubicación Marítima a una hora de la línea de tráfico internacional.

- 4 Entorno natural despejado para la construcción de muelles, manipuleo de carga y buques.
- 5 Cercanía de empresas exportadoras a posibles puntos de embarque (Camaroneras e industria de pesca blanca)
- 6 Cercanía con importantes centros industriales (Guayaquil/ Daule) y con otros puertos, y aeropuertos (Manta-Guayaquil zona Daular) lo cual facilitaría el multimodalismo e intermodalismo.
- 7 La Industria exportadora de pesca (Salica-Alinport) ya cuenta con los códigos PBIP Y BASC.
- 8 EL puerto de Aguas Profundas de Posorja tiene la posibilidad y la ventaja por todo lo antes mencionado de ser Puerto de transferencia internacional, desarrollar su Voland para Perú y Colombia y recuperar la carga que en los últimos años ha perdido el Puerto de Guayaquil la cual se ha ido a Callao por trabas y barreras geográficas, naturales y aduaneras (300.000 Teus por año aproximadamente)
- 9 Posorja queda justamente en el centro de un área de excelentes posibilidades de encontrar gas, que va de Progreso hasta Puná; de encontrarse gas se podría usar para generar electricidad y las industrias podrían firmar contratos directos de compra con la planta generadora y asegurar el abastecimiento.

4.3 Posibles escenarios del Puerto de Guayaquil y Posorja

4.3.1. Escenario internacional

En la actualidad, Singapur es un país de transferencia, cuenta con el aeropuerto y el puerto más moderno y eficiente del mundo. Si se toma un lápiz y se atraviesa el globo terráqueo desde Ecuador, se observa que casi sale a Singapur; es decir que ambos están en una posición geográfica espectacular, uno en América y otro en Asia. De ahí la urgencia y necesidad de tener un puerto de aguas profundas y ubicar aquellos servicios que traen desarrollo alrededor del mismo. En este caso, Ecuador tiene dos sitios de aguas profundas: Manta y Posorja.

El comercio marítimo por contenedores de América Latina y el Caribe ha aumentado de manera similar al resto del mundo (9,74%). La tasa media de incremento anual se vio influenciada por las exportaciones e importaciones y de tales datos se obtiene una tasa media de incremento anual, que para las exportaciones corresponde a un 9,41% y para las importaciones a un 10,08%⁶.

Las oportunidades en la actualidad para el desarrollo de un sistema portuario moderno y eficiente están dadas por:

- 1 Aceptable comercio y perspectiva macro en la región.
- 2 Buen desarrollo portuario, a nivel de terminal, a pesar de las diferencias entre los países
- 3 Alta demanda de servicios debido a un sostenido incremento en ambos comercios: internacional e interregional
- 4 Elevada demanda de servicios debido a los cambios operacionales en el servicio del transporte marítimo.

La economía de Asia Pacífico crece en forma sostenida, impulsada principalmente por la producción china, por su parte los países del pacífico latinoamericano muestran crecimientos menos homogéneos y, en general, algo menores que los asiáticos. La cuenca del Pacífico involucra 23 países, cuyo PIB combinado representa el 20% del total mundial, con un crecimiento del 10% anual⁷.

En el Pacífico latinoamericano el futuro está condicionado por:

- 1 La congestión en el Canal de Panamá,
- 2 Explosión del comercio con Asia,
- 3 Concentración de armadores,

⁶ Cifras extraídas de la CEPAL, www.eclac.org

4 Penetración y concentración de operadores de terminales.

Los servicios a Asia, antes vía EE.UU., y que actualmente, realizan escala en Manzanillo (México) debido a la congestión en los puertos de EE.UU. y el crecimiento del volumen intercambiado con Asia. En la medida que los volúmenes de exportación continúen creciendo podrían aumentar los servicios express entre la Dorsal y Asia, p. Ej. Actualmente existen servicios directos entre San Antonio (Chile) y Keelung, y la incorporación de otros armadores chinos al mercado (COSCO, China Shipping) acentuará esta tendencia.

La búsqueda de economías de escala puede provocar una concentración del tráfico de Asia en algunos puertos del Sur. La navegación Transpacífica con buques cada vez mayores favorecerá la adopción de patrones de servicio con menos escalas, para reducir tiempo en puertos, por tal razón las limitaciones de infraestructuras portuarias segmentará entre terminales que puedan recibir los buques de gran calado y los que no.

En un lapso de menos de 10 años, la flota mundial de buques celulares de contenedores ha crecido a ritmos extraordinarios y esto se debe a que la contenerización no sólo ha capturado el mercado de carga general, sino que también ha incursionado en productos de granel (líquidos y secos) y ha brindado la oportunidad de intercambiar bienes no tradicionales de exportación. Así, el transporte en contenedores se ha convertido en una forma de embalaje apropiada para el desplazamiento y distribución de variados bienes.

De acuerdo a estadísticas de la UNCTAD (Conferencia Naciones Unidas sobre

⁷ Ver anexo de los gráficos de la Cuenca del Pacífico

Desarrollo y Comercio), la actividad comercial marítima mundial crece a una tasa anual de 2.4%, mientras que la carga en contenedores lo hace al 8.4%, lo que claramente indica que el crecimiento de la carga en contenedores es mucho mayor que el comercio marítimo en general. Pronósticos de diversas fuentes en la industria indican que el mercado de carga en contenedores se va a triplicar o cuadruplicar en los próximos 20 años⁸.

En los inicios del 2003 ya navegaban entre los mercados de Asia y Europa los dos primeros buques de más de 8,000 TEU's de capacidad, ambos pertenecen a la compañía OOCL, una de las más grandes empresas de logística y transporte de contenedores, por razones económicas que se derivan del mercado (la demanda).

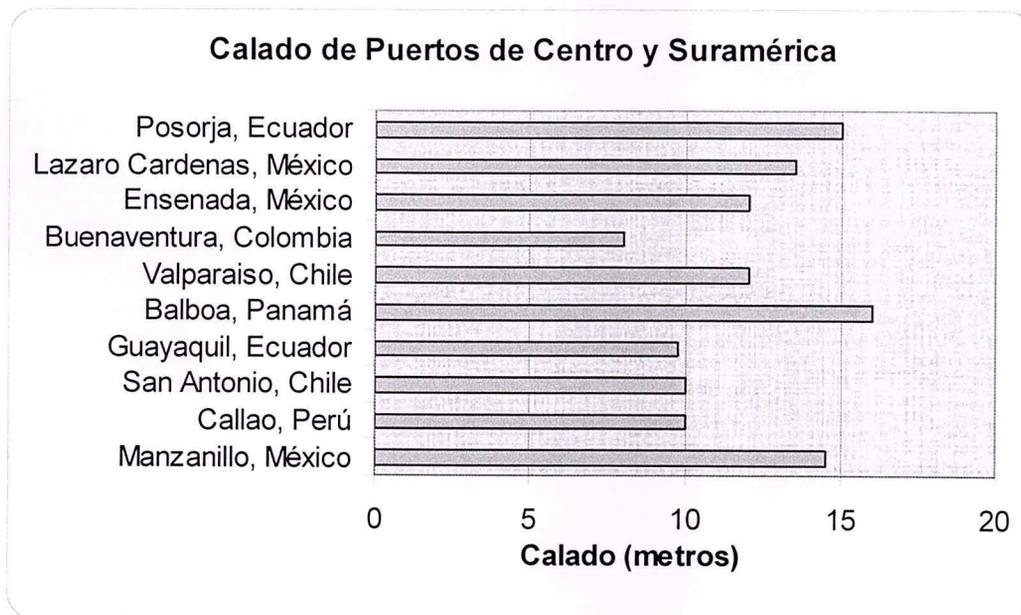


Figura N° 20. Calado Puertos de Centro y Sur América. Elaborado por Maria Fabiola Peña y Raquel Villavicencio.

El 31% de las órdenes al 2007 en los libros para construcción de buques de contenedores corresponden a los de Post Panamax; de ellos 58% tienen capacidad superior a los 7,000 TEU's, incluyendo las cuatro primeras órdenes

⁸ Fuente: Publicación de la CEPAL, www.eclac.org

emitidas por Seaspan para que Samsung Heavy Industries construya buques de 9,600 TEU's de capacidad y con opción de cuatro buques adicionales, los cuales han sido contratados bajo arrendamiento a largo plazo por China Shipping Container Lines (CSCL). De acuerdo con las prestigiosas firmas Clarkson Research, Drewry y a MOL Research, la demanda por los servicios de transporte en contenedores se mantendrá fuerte durante los próximos años⁹.

El transporte es un negocio y por lo tanto requiere de decisiones enfocadas a obtener utilidades. Las economías de escala que se generan en esta industria se alcanzan cuando los buques de mayor tamaño alcanzan a tener altos niveles de utilización con relación a su capacidad. Es decir, la decisión de construir buques más grandes esta debidamente justificada.

Análisis contratados por operadores de terminales portuarias indican en esa misma dirección, por lo que se encuentran trabajando en programas de inversión a largo plazo para satisfacer la demanda proyectada, por ejemplo: mayor calado. Estos programas de inversión, entre otros, contemplan la renovación y adquisición de grúas pórticos para el manejo de buques de entre 22 y 25 filas de contenedores a lo ancho del buque y ejecutando proyectos para atender buques con calado de 15 metros.

El Lloyd's Register of Shipping, líder mundial en clasificación de buques desde el año de 1.760, viene informando sobre la evolución de las naves que con el concepto de la economía de escala cada vez son más grandes, apareciendo los ULCS Ultra Large Container Ships o Ultra Post Panamax. Al final de esta década, estas naves alcanzarán dimensiones de 381 mts. de eslora 57 mts., de manga y 29 mts. de calado, los que requieren puertos amplios y profundos; por lo cual

⁹ Fuente Revista Informar Septiembre 2007 pagina Web cscl y Mol Research

queda pre-establecido que el transporte que de aquí a 10 años se hará con este tipo de embarcaciones¹⁰.



Figura N°. 21. Barcos Post Panamax. Foto tomada de Wikipedia.

Muchos barcos modernos (los conocidos post-Panamax), exceden a las medidas Panamax, (70.000 a 75600 DWT en algunos casos) y por tanto no pueden transitar por el canal. Este es el caso de los superpetróleos y de los grandes buques de contenedores modernos. No obstante, los cargueros de granel (grano, mineral etc.) siguen moviéndose principalmente en barcos Panamax.

Según algunos expertos en el área marítima el patrón dominante de servicio a la costa de la dorsal sería exclusivamente mediante servicios feeder a Panamá lo cual alargaría los tiempos de tránsito para las mercancías de toda la cuenca del Pacífico incrementando los costos de transporte, aislando la zona de sus

¹⁰ Ver anexo de la Características de los Buques. Fuente Revista Informar. Octubre, 2007.

mercados. El desarrollo de nuevos servicios directos que atiendan la Dorsal está claramente supeditado a los volúmenes de intercambio y la construcción de infraestructuras adecuadas que permitan a los armadores servir la región con mayor eficiencia tanto en el lado mar (buques mayores) como en la interfase mar-tierra (operaciones eficientes que minimicen el tiempo en puertos). Volúmenes insuficientes e infraestructuras inadecuadas pueden llevar a que la Dorsal quede totalmente subordinada a un número limitado de hubs portuarios, quizás extraregionales.

El crecimiento de los servicios feeder con hub en Panamá favorecerá la concentración de los servicios a Oriente en pocos puertos. El 70% del comercio contenerizado de la Dorsal Pacífico atraviesa el Canal de Panamá; Chile, Perú y Ecuador son el 4º, 6º y 7º cliente del Canal respectivamente en cuanto a volumen de carga movilizado. México es el 10º cliente del Canal, por lo tanto cualquier evolución negativa en el Canal tendrá el efecto de aislar geográficamente la cuenca de sus principales socios comerciales (EE.UU. y Europa).

En todos los países de la costa sudamericana del Pacífico existen expectativas de puertos hub. Se espera poder concentrar carga por vía terrestre y por vía marítima, proveniente del propio país y de países vecinos. Estas expectativas han llevado a amplios programas de inversión pública en infraestructura portuaria y de transporte terrestre, y también han influido directamente en las condiciones establecidas para las privatizaciones portuarias. Sin embargo, en un estudio de la CEPAL se concluyó que el potencial de puertos hub en la costa del Pacífico sudamericano es muy limitado. Para llegar a esta conclusión, se analizó el comercio de los países sudamericanos; la situación de puertos hub existentes en otras regiones del mundo; los servicios de líneas regulares de transporte marítimo, las distancias marítimas, los fletes, y, finalmente los volúmenes de tráfico portuario y las posibilidades de atraer carga ampliando el hinterland.

Extractos más importantes del Informe Cepal:

Los resultados de estos análisis expresados en el informe de la CEPAL son los siguientes:

- 1 Sudamérica es, después de Australia, la región con menos tráfico de trasbordo. En la actualidad, el movimiento total de contenedores y el porcentaje del tráfico de trasbordo dentro de este total son más bajos que en otras regiones. Sudamérica tiene una participación de sólo 0.5% del tráfico portuario de trasbordo del mundo.
- 2 Los fundamentos para un puerto hub son su ubicación y el volumen de carga de su hinterland. Para poder convertirse en hub, un puerto tiene que contar con amplias conexiones de transporte terrestre, estar ubicado en un lugar donde se conectan o cruzan rutas marítimas, o contar con altos volúmenes de carga que se generan en el entorno cercano del puerto. Ninguna de estas condiciones se da en el oeste de Sudamérica en la misma medida en que se da en puertos hub ya existentes en el mundo.
- 3 En los países sudamericanos, los servicios regulares de transporte marítimo reflejan sobre todo las necesidades del comercio nacional. Por los mayores volúmenes de comercio en los puertos de la costa sudamericana del Atlántico, allí funcionan más servicios, con barcos más grandes y una mayor frecuencia que en los puertos de la costa del Pacífico. La mayor relevancia relativa de servicios hacia Europa desde la costa oriental, y hacia América del Norte desde la costa occidental, corresponde al comercio exterior con estas regiones.
- 4 Los servicios marítimos desde Argentina, Brasil y Uruguay tienen ventajas sobre los servicios que salen de puertos del oeste de Sudamérica. Los países en la costa este de Sudamérica cuentan con dos veces más puertos, con un 56% más de servicios regulares que salen con mayor frecuencia y usan barcos más grandes, y cada servicio regular mueve un 35% más de contenedores. Los puertos de la costa del Atlántico mueven cinco veces más carga que los del Pacífico, y los fletes marítimos son más bajos. Estas ventajas son el

- resultado de los mayores volúmenes de comercio de los países del Mercosur y de ninguna manera se deberían interpretar como una crítica a los puertos o a la política portuaria y marítima de algún país sudamericano.
- 5 De todas formas, estas diferencias implican que un exportador que tiene igual acceso a puertos en ambas costas encontrará varias ventajas si opta por un puerto del oriente.
 - 6 La ubicación geográfica da una ventaja a los países del Pacífico sobre los del Atlántico en el comercio con América del Norte. Esto se debe a las distancias marítimas y también a que los servicios que conectan la costa sudamericana del Pacífico con Europa o Asia en gran parte pasan automáticamente por puertos norteamericanos. Un desvío por Los Angeles durante un viaje desde Chile, Colombia, Ecuador o Perú hacia Japón, Hong Kong o Singapur implica solamente un aumento de 1% a 5% de la distancia recorrida.
 - 7 La ubicación geográfica pone en desventaja a los países del Pacífico respecto al comercio con Europa. Las distancias desde puertos de la misma latitud en el este de Sudamérica son mucho menores y los barcos no tienen que pasar por el Canal de Panamá.
 - 8 La ubicación geográfica no da una ventaja a los países del Pacífico respecto al comercio con Asia. Yokohama (Japón) está más cerca de los países del Pacífico, Hong Kong está a la misma distancia de ambas costas sudamericanas, y Singapur está más cerca de Argentina, Brasil y Uruguay. Los servicios marítimos desde Santos o Buenos Aires hacia Asia pasan por Sudáfrica y Sri Lanka. Los servicios que salen de la costa oeste tienen la ventaja de poder conectarse en Los Angeles con servicios que conectan América del Norte y Asia, lo que les permite aprovechar los mayores barcos y frecuencias en esta ruta. En otras palabras, la única ventaja de los puertos de Chile, Ecuador y Perú en el comercio con Asia es justamente la posibilidad de conectarse con un centro de trasbordo fuera de Sudamérica.
 - 9 El hinterland de los puertos del Pacífico está restringido por la cordillera de los Andes. El impacto negativo de los Andes sobre el comercio bilateral equivale a una distancia de varios miles de kilómetros de terreno llano. Transportar un

contenedor desde Mendoza en el oeste de Argentina a Buenos Aires cuesta menos que transportarlo en camión a San Antonio (Chile) a pesar de que Buenos Aires está tres veces más lejos. En la actualidad los principales puertos registran porcentajes muy bajos de tráfico portuario de tránsito, y no se prevén mayores modificaciones de estos flujos de comercio.

- 10 No habrá puertos hub en el oeste de Sudamérica. Aunque existiera la infraestructura adecuada de transporte terrestre, por el lado marítimo no hay suficientes razones para justificar una mayor concentración de carga por vía terrestre en puertos del Pacífico. Aunque esté aumentando el uso de contenedores y el porcentaje de movimientos de trasbordo, los centros de trasbordo para la carga de los países sudamericanos del Pacífico se encuentran fuera de la región: son puertos en las Bahamas, los Estados Unidos, Jamaica y Panamá.
- 11 Estas conclusiones ciertamente parecen pesimistas y pueden ser una decepción para quienes creen o creían en nuevas posibilidades de generar ingresos y empleos con la exportación de servicios portuarios a países vecinos, sin embargo, las desventajas descritas deberían ser un incentivo para acrecentar los esfuerzos por mejorar los servicios de transporte. La intención de ofrecer servicios de transporte al comercio de los países vecinos ya es el resultado de un cambio de actitud muy positivo. Hasta hace pocos años se quería impedir que productos de otros países ganasen competitividad gracias a los puertos nacionales.
- 12 No se pueden forzar decisiones de empresas navieras u otros transportistas de concentrar carga en un lugar u otro. Se puede y debe reducir a un mínimo los obstáculos físicos y administrativos para que el transportista encuentre la solución más económica para su cliente. Mejoras en la infraestructura de transporte terrestre, la liberalización del cabotaje terrestre y marítimo, y la reducción de demoras en los pasos fronterizos beneficiarían directamente a los que quieren importar o exportar hacia otras regiones. Tales avances también beneficiarían al comercio entre los países sudamericanos. Más de la mitad del volumen (en toneladas) de las importaciones de los países sudamericanos

proviene de América Latina y el Caribe (CEPAL, 2000). Además, en los últimos años este comercio intrarregional ha crecido a una tasa mayor que el comercio interregional. Las inversiones en corredores bioceánicos dedicados a conectar los países con puertos hub que concentran la carga del comercio intercontinental parecen ser menos prometedoras que inversiones en corredores de comercio intrarregional que conectan los principales centros económicos de la región entre ellos.

13 En el pasado, los países competían con su comercio exterior y trataban de evitar que los países vecinos se beneficiasen de los puertos nacionales. Hoy en día, los puertos tratan de competir por el comercio de los países vecinos. Esta competencia es de por sí positiva. Sin embargo, en muchos casos se ha elevado a un nivel político que ha convertido una simple competencia interportuaria en una pugna internacional entre hipotéticos futuros puertos feeders. En vista de las bajas probabilidades de que el establecimiento de puertos pivotes sea exitoso, quizás convenga más buscar una mayor coordinación regional de políticas de transporte y de inversiones en infraestructura para fomentar la integración entre los países sudamericanos del Atlántico y del Pacífico.

4.3.2. Escenario regional

El Gerente de Naportec, operador portuario de Banana Puerto en Guayaquil, el Ing. Samuel Ramírez afirmó mediante entrevista realizada el día 17/09/07 que: *“No hay que subestimar las terminales de Colombia y de Perú”*, porque existen otros puertos que están interesados en crear un mega puerto, ellos son el puerto de Callao en el Perú y el de Buenaventura en Colombia. El segundo quiere orientarse al tráfico dirigido al Caribe, mientras que el de Callao tiene como objetivo principal competir con Manta. Al mismo tiempo, Panamá ha iniciado ya su proyecto de ampliar el Canal, de tal manera que puedan transitar por él embarcaciones mayores que las que lo usan actualmente, y unir en cierto modo la costa Pacífica (Balboa) con la costa Atlántica (Colón) y así evitar que precisamente el crecimiento

acelerado del comercio global se convierta en su principal enemigo, lo que al mismo tiempo es el principal elemento aliado del mega puerto de Manta.

El Puerto Callao (Perú) registró el ingreso de más de 725.490 Teus en sus muelles en el 2005, es decir 12'973.163 toneladas de varios productos, y el Gobierno también estudia una obra con similares características al sur en la isla de San Lorenzo. Callao fue concesionado el año pasado por Dubai Port, el segundo operador portuario más grande del mundo.

Por su ubicación geográfica en relación al país, el puerto del Callao posee una vasta zona de influencia que comprende los departamentos de Lima, Cerro de Pasco, Huánuco, Ayacucho, Junín y Huancavelica. Además, el puerto está ubicado en la zona central del litoral peruano, dentro de la Cuenca del Pacífico, al que acceden las rutas interoceánicas, cruzando el Canal de Panamá y el Estrecho de Magallanes. El Terminal Portuario del Callao está conectado con la zona industrial de la Capital y el resto del país, mediante vías de acceso que se dirigen al norte, sur y sierra central, se conecta con el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y se empalma con el Ferrocarril Central, el cual cruza la Cordillera de los Andes.

El Presidente de la Asociación de Operadores Portuarios del puerto de Callao Carlos Vargas Loret de Mola, manifiesta que es probable que este año 2007 se supere los 1,2 millones de TEU, lo cual sería un récord en la historia del puerto de El Callao, manteniéndose así su liderazgo en relación a otros puertos de la costa del Pacífico.

DP World Callao, integrado por P&O Dover/Dubai Ports World de capitales

ingleses y árabes, y Uniport de capitales peruanos, obtuvo en junio de 2006 la autorización para llevar a cabo el diseño, financiamiento, construcción, operación, administración, y mantenimiento de un nuevo terminal para contenedores, al sur del puerto del Callao en Lima, Perú. Administrarán la concesión por 30 años. La primera etapa que se concluirá en el año 2009 comprenderá un frente de atraque de 650 metros de largo con 2 amarraderos; dragado de suelo marino hasta alcanzar 14 metros de profundidad; instalación de 6 grúas pórtico de muelle; 10 grúas pórtico de patio, 24 tractocamiones, 2 reach stacker, y otros vehículos especializados. La inversión total será de US\$ 617 millones.

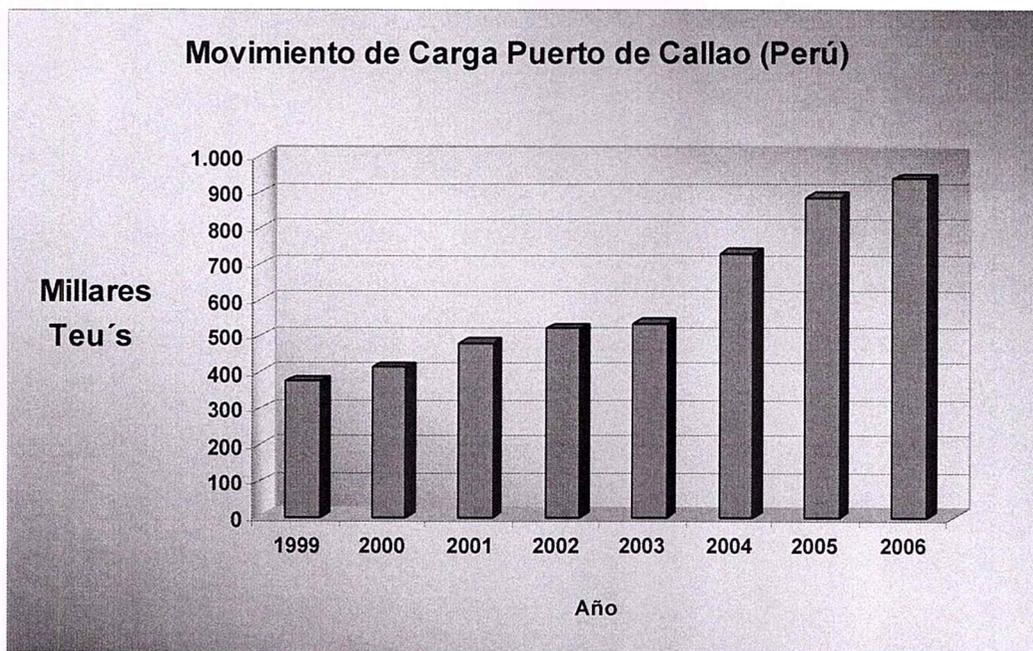


Figura N° 22. Movimiento de carga del puerto de Callao. Elaborado por Maria F. Peña y Raquel Villavicencio con datos de la página Web Puerto de Callao.

El puerto de Buenaventura maneja el 69% del comercio exterior en Colombia (351 mil Teus al año) y se están analizando propuestas de dos nuevos megaproyectos, de los cuales uno de ellos se concretaría en Bahía Málaga (norte de Buenaventura).

El puerto de Buenaventura se encuentra cerca del canal de Panamá, equidistante entre Vancouver y Valparaíso. Es uno de los puertos del continente americano más cercanos al Lejano Oriente, ubicado en el centro del mundo, cerca de las principales rutas marítimas que atraviesan el planeta de norte a sur y de oriente a occidente. Las condiciones geográficas le permiten ser un puerto concentrador y de trasbordo, optimizando el uso de los barcos de gran porte. El canal de acceso del Terminal Marítimo de Buenaventura tiene una longitud de 30 kilómetros, 18 millas náuticas; una profundidad de 8,7 metros en bajamar y 13,2 metros en pleamar. Se encuentra debidamente señalizado con 33 boyas luminosas sistema IALA.

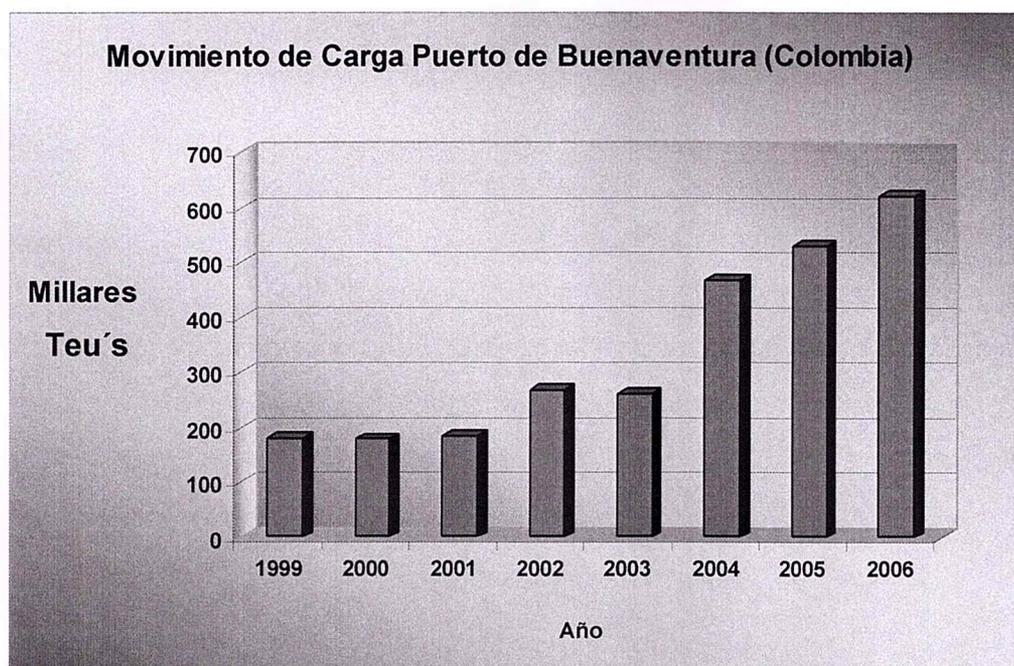


Figura N° 23. Movimiento de carga del puerto de Buenaventura. Elaborado por Maria F Peña y Raquel Villavicencio con datos página web Puerto de Buenaventura.

4.3.3. Escenario local

Los posibles escenarios para el puerto de Guayaquil en el futuro estarán ligados a una serie de factores internos y externos a Ecuador. En lo interno: el crecimiento

de la economía, las reformas políticas, el desarrollo del puerto de Posorja y la competencia con otros puertos locales como Manta y Esmeraldas, constituyen los factores básicos que incidirán sobre el funcionamiento del puerto de Guayaquil. Entre los factores externos que impactarán sobre el puerto de Guayaquil están el crecimiento del comercio internacional en un mundo que avanza indiscutiblemente hacia un proceso de globalización; el buen desempeño de la economía en la región en la última década y las perspectivas futuras de acuerdos regionales que faciliten el comercio interregional y Global.

En lo interno, el mercado portuario en el país se ha dinamizado debido a la propuesta de dos nuevos puertos de aguas profundas en Posorja y la de un mega puerto de transferencia de contenedores en Manta. Además del proyecto presentado por el grupo español Alianza Internacional Portuaria (Alinport), la firma Guebaja cuyos accionistas son la Corporación Puerto Latino de Panamá y el estudio jurídico Alvear & Rigail también se mostró interesada en invertir en un plan portuario en la zona denominado Posorja Sur y ubicado en Punta Arenas al sur de Posorja. La solicitud ya está siendo analizada por la DIGMER y según informaciones no oficiales el grupo Nirsa (Negocios Real) del Abg. Roberto Aguirre estaría detrás de esta solicitud y de confirmarse éste pedido se echaría por tierra las impresiones iniciales de que las tres empresas (Salica, Nirsa y Empesec) que apoyaban de manera única la construcción de un solo puerto en esa zona¹¹.

El subdirector portuario de la DIGMER, el Sr. Samuel Franco, indicó que la firma Guebaja recibió información sobre los requisitos y documentos que debe presentar para obtener los permisos de operación y de ocupación de playa y bahía. En el documento que entregó el representante de Guebaja, Pedro Bajaña, al organismo de control, no se especifica la inversión comprometida para la obra; sin embargo, sí señala que se ubicará en un área de 85 hectáreas, unos kilómetros más abajo de los terrenos de Alinport.

¹¹ Fuente revista Vistazo Enero 2007 y entrevista realizada a Ing Paola Rivas y Abg Jose Cisneros

Por otro lado las concesiones de los puertos de Manta y Guayaquil han dejado entrever una lucha de intereses por el sueño de convertirse en la puerta de Sudamérica para el ingreso de mercadería originaria de Asia, dicha lucha de intereses incluye los comerciales liderados por las operadoras portuarias y navieras hasta los políticos y particulares, p. Ej. Se ha mencionado “intereses” de Callao (Perú), puerto que fue dado en Concesion a la empresa Dubai Port, la segunda operadora de puertos a escala mundial y solo superada por la Hutchinson ya que la construcción del mega puerto de transferencia de Manta perjudica directamente a Callao. El gerente de Desarrollo de Negocios de Hutchinson Paúl Gallie, lo confirma: *“Es a ellos a quienes le vamos a quitar la carga, no a Guayaquil, más bien ese puerto ecuatoriano va a complementar a Manta”*. El puerto peruano recibe 800.000 contenedores, de los cuales 300.000 son enviados a Ecuador e ingresan por el puerto de Guayaquil, que anualmente recibe 600.000.

Manta aspira llegar a ser puerto de transferencia intercontinental; incluso manejar, vía Manaus, buena parte de la carga originaria en Asia con destino a Brasil y Brasil a su vez aprovechar la conexión y tener salida atlántico-pacífico atlántico. Hutchinson compró la única grúa pórtico de Guayaquil, que estaba semidestruida, la desarmó, reparó y la trasladó a Manta.



Figura N° 24. Patio de carga contenerizada. Fuente Wikipedia Internet foto referencial de un patio de contenedores.

El gerente general de APM, el Sr. Patricio Padilla, indicó que la Autoridad Portuaria de Manta (APM) no está preocupada por el proyecto portuario de aguas profundas de US \$450 millones que presentó la firma española Alianza Internacional Portuaria (Alinport). *"Manta no tiene canal de acceso; Manta está a 25 millas de las rutas internacionales; Manta está prácticamente en la línea equinoccial, latitud 0°, está en la mitad del mundo, con puertos hacia el norte y con puertos hacia el sur",* indicó el ejecutivo, regionalmente hablando, *Manta está en medio de Colombia y de Perú, que son los más cercanos y los que más probablemente recibirán la carga de transferencia".*

A su ventaja comparativa de ser un puerto de mar abierto, Manta sumaría la excelente infraestructura con que la dotará el Estado, y un manejo portuario de primer orden, con ello buscaría contrarrestar la ventaja comparativa de Guayaquil, de ser el principal destino de la carga que importa el Ecuador, y que la única carretera que une a Manta con el resto del país, pasa por Guayaquil. Si los costos

de importación por Manta son más bajos, los usuarios, incluso guayaquileños, preferirían utilizar el Puerto de Manta, y todo el país se beneficiaría del mejor servicio. De hecho la propuesta de **TIDE** a los industriales del Guayas es que estos pongan la carga y Manta pone el muelle con Tarifas bastante competitivas como para “pelearse” la carga entre ambos puertos esto lo informo el Ing. Gustavo Delgado empleado de **TIDE**.

Gran parte de la carga importada en el país llega directamente para Guayaquil y la Sierra por lo que es preciso tomar en cuenta el transporte terrestre y la construcción de nuevas infraestructuras portuarias también implica que se deba invertir en las redes viales terrestres, P. ej. Desde Manta el costo por cada contenedor importado cuesta unos 100 dólares más debido a los altos costos del flete terrestre como resultado del mal estado de las carreteras.

En la costa ecuatoriana hay 19 terminales portuarias, 15 de estas son privadas y en el 2005 se movieron 780 mil unidades Teus. De ese gran total, 568 mil se movilizaron por el Puerto de Guayaquil en naves pequeñas.

La firma española Alinport, el consorcio chino Hutchison y Guebaja, de capital panameño, plantean manejar un volumen de 1'600.000 cada uno por año, tres veces más la cantidad de carga que movilizan las 19 terminales que hay a nivel nacional; y en proyectos se planea una inversión aproximada de mil millones de dólares en los dos mega puertos.

Según las proyecciones, Hutchison (Manta) planea inicialmente mover 700 mil Teus, igual cifra que aspiran los de Alinport (Posorja). Entonces, surgen las interrogantes:

¿De dónde saldrá tanta carga?

¿Aumentarán las exportaciones?

¿Acaso se competirá y quitara carga a puertos de países vecinos?

¿Será tan atractivo el negocio en el futuro?

El asesor en Manta de Hutchison, Sr. Johnny Medranda, refiere que sí es factible que en Ecuador funcionen dos nuevos mega puertos, porque cada uno tendrá su propia carga. Actualmente, los grandes barcos asiáticos, especialmente de China, llegan al puerto del Callao (Perú) con su carga, de ahí, unos 300 mil contenedores traídos por esos barcos vienen a Ecuador en embarcaciones pequeñas. El objetivo de Hutchison que maneja 4 puertos en México, pero ninguno en la costa sudamericana del Pacífico es que cualquier barco que venga de Asia pueda venir a Manta y de aquí distribuir la carga a Perú y Colombia, pues los puertos del Callao y Buenaventura respectivamente están congestionados, el objetivo es apoderarse de la carga asiática y redistribuirla hacia otros puertos.

"La primera meta es traer los 300 mil contenedores que hoy van al Perú, porque a los importadores ecuatorianos esa transferencia les ocasiona un mayor costo para sus productos"

De su lado Alinport no ha informado sobre la factibilidad de manejo de carga de su proyecto que apunta a la llegada de barcos tipo Panamax y Post Panamax al país, cada una de estas embarcaciones es capaz de transportar alrededor de 9 mil contenedores de 20 pies, no obstante, no pueden atracar en las costas ecuatorianas por tener un calado de más de 14 metros de profundidad. La firma no posee mucha experiencia en el negocio portuario pero espera movilizar mucha carga, aunque todavía no especifica cómo lo va a lograr, sin embargo se ha mencionado que están estudiando una alianza estratégica con un operador, e informan que no descartan atender Maersk Sealand con un representante de esta

línea naviera que haga de operador portuario en el puerto de Posorja el empresario español Ignacio Lachaga, presidente de Alinport, señaló que busca un socio como operador pero que tenga experiencia mundial. *“Tenemos una lista de ofertas de varias empresas, pero aún no queremos entrar en compromisos.”*

La boya número 9 a la boya número 12 del canal de acceso de Guayaquil, cuya profundidad en la bajamar (punto más bajo de la marea) llega a los 8,7 metros representa una limitación al puerto de Posorja, como se puede observar en la figura No.12 Pág. 31 para enfrentar este inconveniente, la Fundación Dragados de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, dijo el Sr. Lachaga, trabajará para retirar los sedimentos hasta alcanzar los 10 y 13 metros de profundidad cuando la marea esté alta, 1,30 metros más que el actual. *“Si hacen esto, llegaríamos a los 13 metros porque Posorja tiene un calado natural de 11 metros, lo que significa que casi entrarían barcos Postpanamax”*, manifestó el empresario. Estos trabajos demandarán los servicios de dos dragas de la Armada Nacional que aún se están construyendo en España y dichos aparatos traen un dispositivo que ayudará a romper rocas.

Según el comandante Jaime Ramírez, presidente de la Cámara Marítima Ecuatoriana (Camae) la presencia de estos puertos no podría saturar en forma alguna el mercado portuario, por el contrario los proyectos que se analizan en Posorja serían una solución a las dos grandes limitaciones que tiene el Puerto de Guayaquil: el calado y la longitud del canal de navegación. En la actualidad ni Callao ni Buenaventura han desarrollado la infraestructura necesaria para convertirse en megapuertos; *“si Manta se adelanta en este objetivo podría desplazarlos como puertos de transferencia de carga”*.

El secretario de la Municipalidad de Guayaquil, Henry Cucalón dijo que: *“Hay*

países, con menor extensión territorial que Ecuador, que tienen varios puertos, con gran rédito para el país”.

Con estas obras, expertos del sector coinciden en que el puerto de Guayaquil no quedaría rezagado, más bien es una terminal diseñada para el atraque de buques de menor calado (10 metros) y no competiría con estas megas terminales. De allí que recibiría en sus muelles a los barcos pequeños en donde es transferida la carga que llevan los grandes buques.

4.3.4. Avance y dificultades en la gestión de ICTSI – CONTECOM

Con la concesión del puerto de Guayaquil se ha dado inicio a una serie de discusiones y opiniones encontradas sobre la manera en que se van desarrollando los cambios en la administración del puerto de Guayaquil, algunas a favor y otras en contra.

Después de dos meses de la concesión del puerto de Guayaquil a Contecon, la Autoridad Portuaria de Guayaquil se encuentra en proceso de reestructuración administrativa y cumpliendo sus funciones de ente controlador de la concesión; por lo cual aun es temprano para observar los cambios positivos que se han anunciado en varias oportunidades y que vendrían ligados al proceso de modernización y concesión. En entrevistas realizadas la opinión es que persiste la desorganización para funciones básicas y vitales en las operaciones portuarias como: Facturación y Despacho de containers, así como trabas para el ingreso de transportistas al recinto portuario (AISV). Las entrevistas fueron realizadas a empleados de Transoceánica Ing. Cesar Heras/ Dpto. Operaciones, Ing. Carlos Gordillo TBS, Sr. Ramiro Gonzáles Dpto Logística y Servicio de Trinipuerto, y el Tnlg. Ramiro Castro, Asistente del Sr. Andres Rizzo de Andinave¹².

¹² Entrevista realizada por Maria Fabiola Peña G y Raquel Villavicencio.

La empresa Contecon ha sido cuestionada por los retrasos en los trámites, lo que ha hecho que las cargas no se puedan embarcar a tiempo, razón por la cual pidió un lapso para solucionar los problemas suscitados durante los primeros días de su administración. En una reunión realizada en la Cámara de Comercio de Guayaquil, se definió que en el corto plazo llegará nueva maquinaria para manejar los contenedores que llegan a la terminal portuaria, además, los agentes afianzados de aduana podrán cancelar en efectivo los trámites de movilización de mercadería dentro del puerto y también se prolongará el horario de atención de las agencias bancarias ubicadas en la terminal portuaria, con lo cual se espera se descongestione la entrada y salida de contenedores.

El Director de operaciones de la firma Ictsi, Sr. Javier Hrycaniuk, afirmó que hay casos puntuales de aumento de tarifas, como el de la permanencia de un buque en el muelle, que pasó de \$0,50 a \$1 por hora, pero en general dijo que habrá una disminución de costos porque se unificarán procesos, se reducirá la permanencia de buques de 72 a 24 horas, y existirá un sólo almacén temporal para el aforo y almacenamiento de la carga.

El Presidente del Directorio de APG, Ing. Alex Villacrés, señaló que con la concesión se reactivará también la Zona Franca del Guayas (Zofragua), las Cámaras laboran desde junio en el proyecto y que se prevé tener un avance del 50% hasta este fin de año 2007.

Según el ex presidente de la Cámara Marítima Ecuatoriana y representante de agencias navieras, Emilio Aguiar, hay un alza promedio en las tarifas en cuanto a ofertas de servicios por parte de la líneas navieras entre un 30 % y 40 %, más de las que se pagaban anterior a la concesión portuaria. La medida de las navieras

es para protegerse ante las nuevas alzas de las tarifas. *“Ahora todos los servicios en el puerto tendrán costos diferentes y eso encarece los servicios portuarios finales. No hay ninguna reducción, sino más bien incrementos”*.

Según el presidente de la Asociación de Despachadores de Aduana, Ing. Jaime Lanata, sí hay una reducción en las tarifas para los aforos y los almacenajes de la mercadería. *“Ahora pagaremos 2,50 dólares por día de almacenaje y ya no los 4 dólares que se pagaba a los permisionarios. Nos dan tres días gratis para que la carga importada permanezca en las bodegas sin costo”*. En este sentido, APG defendió las nuevas tarifas que aplicará Contecon diciendo que: que no hay incrementos y más bien hay una reducción de costos para todos los usuarios.

El grupo de exportadores bananeros que envía su fruta por el puerto de Guayaquil, y que embarcó hasta julio 2007, 64 de las 153 millones de cajas del Ecuador, está pensando en desviar sus camiones hacia los muelles que actualmente construye Alinport, en Posorja.

Al séptimo mes de 2007, según los reportes de la Asociación de Exportadores de Banano (AEBE), el 60% de las 107 millones de cajas que se vendieron a través de Guayaquil salió por el Puerto estatal (hoy concesionado a Contecon) y el resto por los puertos privados, entre ellos, el de Dole (Bananapuerto) y Reybanpac (Fertisa). La misma fuente indica que el aumento de los costos, tras la aplicación de las tarifas en Guayaquil, vigentes desde agosto, implica un desembolso adicional de 15 centavos de dólar por caja, es decir, 9'630.000 dólares en total, sin contar con el aumento en las tasas para las compañías navieras, que son cargadas luego a los bananeros.

Según los bananeros la estiba de cada tonelada métrica al granel subió de 2,50 a \$ 5 y el acopio en bodega de 2,50 a 5,21 dólares, sin considerar que quienes

venden sus productos al Cono Sur deben consolidar su carga en almaceneras temporales, lo cual implica un gasto adicional, por contenedor, de 110 a 150 dólares, sin incluir el IVA.

La posible decisión de los exportadores de la fruta de desviar sus camiones hacia los muelles que actualmente construye Alinport, en Posorja no solo tiene que ver con las tarifas que aplica Contecon, también está relacionada con los posibles días de ahorro del atraque de los buques en dólares. Entrar al puerto de Guayaquil le tarda alrededor de 3 días a un buque, y ese tiempo representa al exportador 90.000 dólares, desde Posorja, por ser un puerto de mar abierto, ese tiempo se reduce a un día, tomando en cuenta que el buque entra a los muelles y embarca el banano, así compensaría, con creces los cien kilómetros adicionales que tendría que recorrer el camión desde el ingreso a Guayaquil por la vía perimetral hasta la playa posorjeña.

Por último con la reestructuración de APG se ha generado en cierto modo un problema social ya que APG redujo el 50% de su personal los cuales ingresan a la larga fila de desempleados del país aunque Contecon ha contratado algunos de esos trabajadores¹³..

4.3 Proyección de carga de los Puertos de Guayaquil y Posorja

Al completar la tercera fase del proyecto del Puerto de Posorja, el muelle contará con una línea de atraque de 1680 metros lineales lo cual permitirá dar servicio para atender simultáneamente hasta siete buques tipo Panamax y esta previsto que el primer buque atraque en el primer trimestre del 2009. Al terminar la tercera fase, la capacidad de manejo será de 1.559.000 Teus anuales, es decir tres veces más que todos los contenedores que actualmente se manejan en Ecuador.

¹³ Fuente Diario El Universo 2da quincena Julio 2007 y 1ra quincena Septiembre 2007

El proyecto está concebido para brindar servicios a buques que actualmente no pueden arribar a Guayaquil, debido a las limitaciones naturales de acceso al puerto existente; así como a ocupar un espacio referente en la transferencia de mercancías en el Pacífico Sur, en competencia con otros puertos de la subregión. Por todo ello, los porcentajes de carga no dependen de las actuales condiciones del país, sino que se encuentran sujetos a la evolución de los diversos factores relativos al comercio internacional.

**Fig. N° 25 Primeros 20 puertos de América Latina y el Caribe, 2003
(En Teus)**

Posición	Puerto	Carga (Teus)
1	San Juan	1.665.765
2	Santos	1.560.963
3	Colon	1.512.365
4	Kingston	1.137.798
5	Freeport	1.057.879
6	Buenos Aires	897.123
7	Manzanillo	707.404
8	Callao	627.902
9	Limon - Moin	611.984
10	Cartagena	573.477
11	Veracruz	571.765
12	Río Grande	541.250
13	San Antonio	524.376
14	Guayaquil	468.599
15	Itajai	466.771
16	Balboa	457.134
17	Puerto Cortés	399.612
18	Río Haina	395.664
19	Puerto Cabello	380.039
20	Montevideo	333.871

Fuente: Informe CEPAL

Por otra parte, el Puerto de Guayaquil en la actualidad ocupa el 15° lugar en la

región con un volumen de carga para el año 2006 de 603.696 Teus, mientras que en el año 2003 ocupó el 14º lugar con un volumen de carga de 468.599 Teus. El volumen de carga (Tn) que se movilizó en relación al periodo anterior (2005), se incrementó en 107,062 TM que en términos porcentuales representa un aumento del 2% aproximadamente. El total de naves arribadas en el periodo 2006 fue inferior al año 2005 en 168 naves, es decir que disminuyeron en un 10%. Entre las estadísticas que se manejan en la actualidad para el primer semestre de este año el puerto de Guayaquil movilizó entre 300.000 y 350.000 Teus, cifra similar a la del año pasado en ese mismo periodo de tiempo.

Hasta el año 2006, el volumen de carga (Teus) de los puertos de Ecuador sumados al volumen de carga de los puertos de Callao (Perú) y Buenaventura (Colombia) alcanzó la cifra de 2.373.386 Teus. El Sr. Luís Sabatini de Contecon/Ictsi afirma mediante entrevista realizada el día 18/09/2007 que aspiran crecer un 6% anual luego de superado el proceso de adaptación del cambio de administración de APG a Contecon.

Una proyección de un crecimiento anual de 6% del volumen de carga anual en los puertos del Ecuador y en el puerto de Callao (Perú) y Buenaventura (Colombia) y partiendo de los volúmenes manejados en el 2006 significaría que en el 2008, un año antes de la entrada en funcionamiento de la primera fase del puerto de Posorja, se manejarían aproximadamente 2.666.737 Teus.

Figura N° 26. Distribución de carga de puertos de la región (2006) Fuente Elaborado por Maria F.Peña y Raquel Villavicencio Septiembre 2007

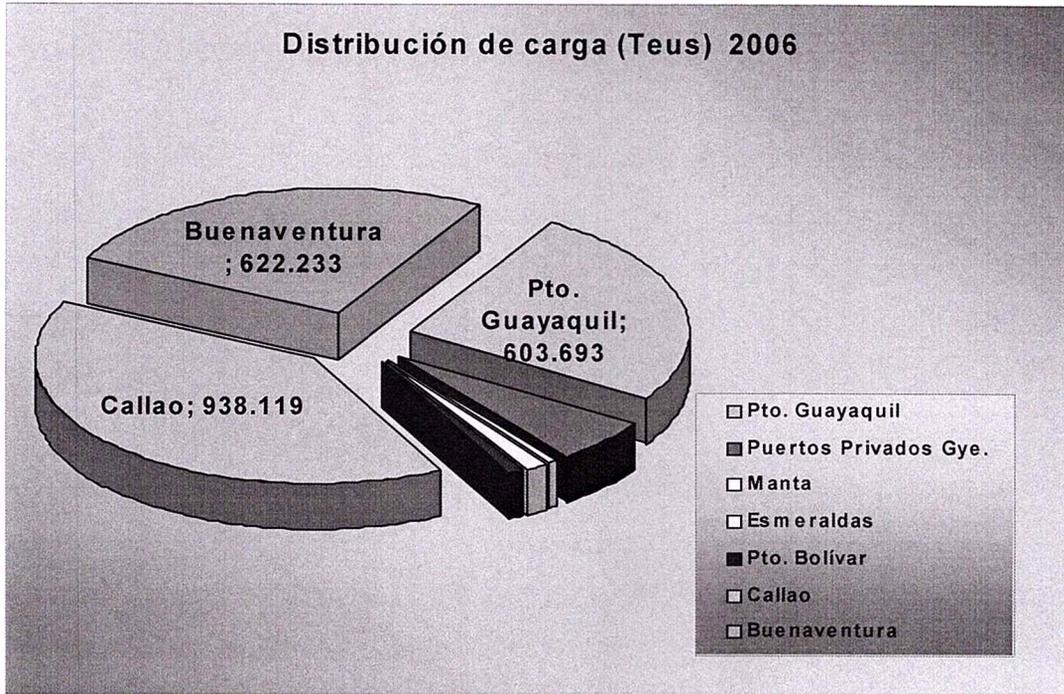


Figura N° 27. Distribución de carga de puertos de la región (Proyección 2008) Fuente Elaborado por Maria F.Peña y Raquel Villavicencio Septiembre 2007

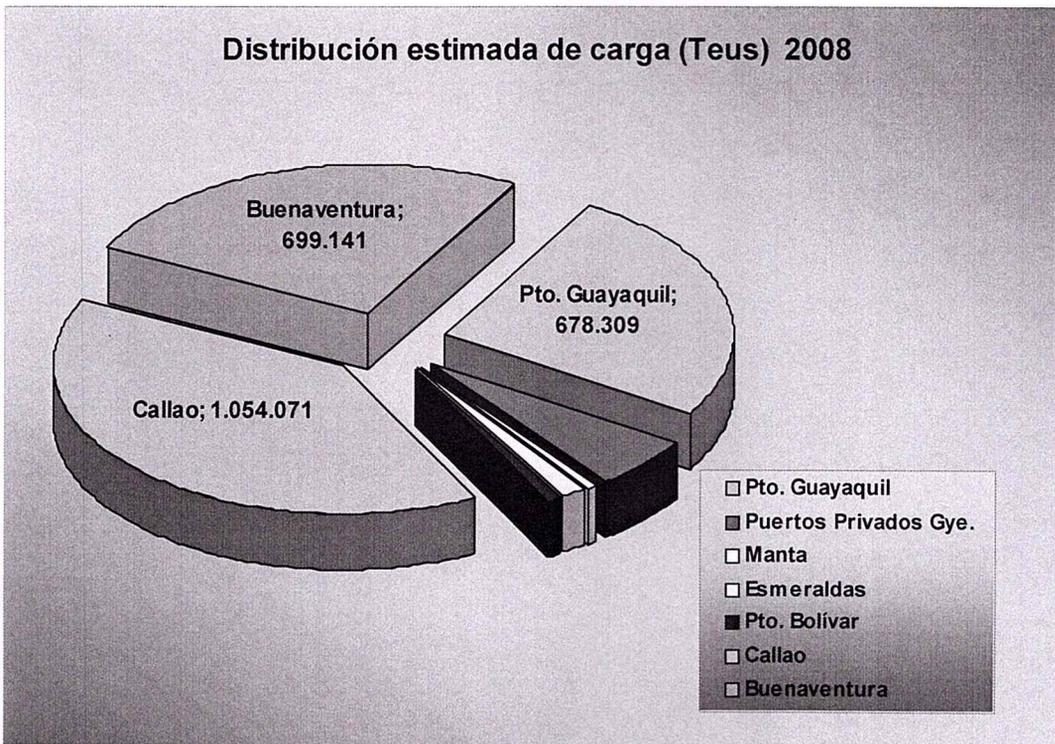


Figura N° 28. Proyección de distribución de carga de puertos de la región (Proyección 2009-2016) Fuente elaborado por María F Peña y Raquel Villavicencio Septiembre 2007

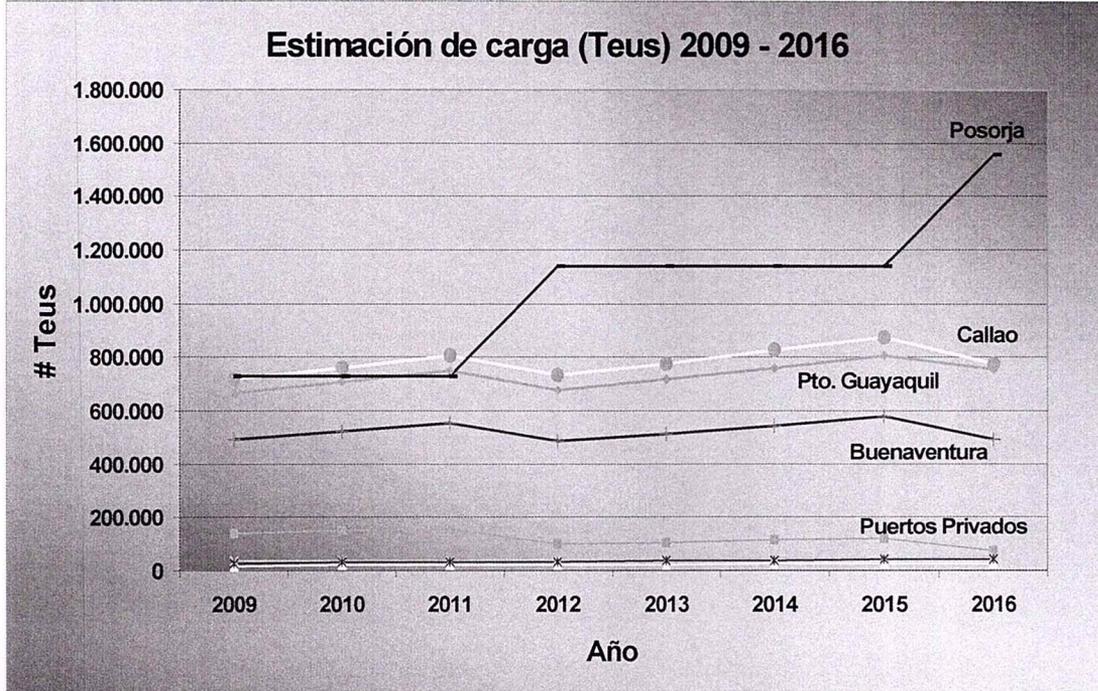
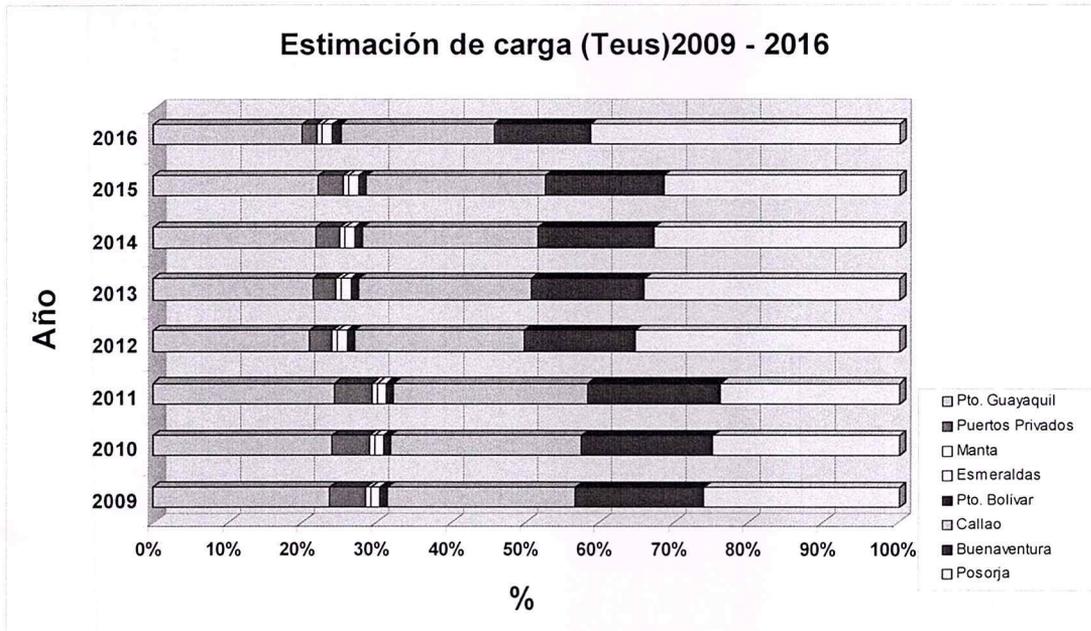


Figura N° 29. Proyección de distribución de carga de puertos de la región (Proyección 2009-2016) Fuente elaborado por María F Peña y Raquel Villavicencio Septiembre 2007



CONCLUSIONES

La empresa Alinport está apostando a capturar la carga que se moviliza en grandes barcos y que por su calado no pueden llegar al puerto de Guayaquil, al de Callao (Perú) o al de Buenaventura (Colombia), además la congestión de los puertos de la región y el aumento del comercio internacional que se estima en un 9 a 10% anual constituyen una oportunidad de negocio importante para este proyecto.

En el 2009 cuando esté terminada la primera fase del puerto de Posorja, el patio de contenedores tendrá una capacidad para operar potencialmente 730.400 Teus por año, un poco más de lo que recibe el puerto de Guayaquil en la actualidad. El principal objetivo de Alinport es recuperar alrededor de 300.000 Teus que en la actualidad llegan al puerto de Callao y cuyo destino final es Ecuador, y de los cinco millones de Teus que circula por el Pacífico Alinport aspira capturar el 12 % lo que equivale a 600.000 Teus.

El puerto de Guayaquil en el escenario anterior no representaría una competencia para el puerto de Posorja ni éste una amenaza para el primero ya que por razones de calado el puerto de Guayaquil nonunca podrá recibir embarcaciones de gran calado como los Barcos Panamax, Post Panamax y otros de mayor tamaño.

La modernización de la legislación marítima portuaria y su adaptación a las exigencias de los nuevos tiempos así como la apertura del sector portuario a la inversión privada es un signo positivo y la competencia que se ha generado en el país en los últimos años gracias al dinamismo del comercio internacional y al cambio de políticas y visión en el sector, sin duda alguna impulsara las mejoras

de servicios portuarios y logísticos que faciliten el comercio internacional y representen para las empresas ahorros en sus procesos, disminución de costos de producción y por ende mejora en la competitividad del país.

El dinamismo que el sector del comercio exterior ha experimentado en los últimos años asegura un futuro prometedor a los diversos puertos de la región, sin embargo sólo aquellos que puedan cumplir con las condiciones de calado adecuado y muelles para recibir buques post panamax y otros más grandes podrán recibir la carga que se transporte en este tipo de barcos, por esa razón Posorja competirá con puertos similares de la región que cumplan con esa característica, más no con el puerto de Guayaquil que a pesar de mejorar el calado con el dragado no podrá recibir barcos como los mencionados anteriormente.

Antes de que Posorja entre en funcionamiento (2009) y si los objetivos del plan integral de gestión (P.I.G.) se cumplen, el puerto de Guayaquil habrá dado un paso adelante en la competencia por captar carga en la región, por lo tanto el futuro del puerto de Guayaquil dependerá de cuan eficiente sea en ofrecer a los usuarios servicios de calidad a un costo competitivo que permitan a su vez contar con clientes cautivos que puedan asegurar un nivel de movimiento de carga y rentabilidad a la empresa ITCSI, concesionaria del puerto, además por las diferentes opiniones que se han manifestado al respecto todo apunta a que ambos puertos se complementaria y generarían una serie de sinergias que vayan en beneficio de ambos puertos y más allá de todo el sector de comercio exterior.

El futuro puerto de Posorja y el puerto de Guayaquil comparten varias ventajas p. Ej el estar cercano o equidistante a los principales polos de desarrollo económico del país, buenas vías terrestres y en el futuro la posibilidad de contar con una vía

férrea, si se concreta el proyecto de rehabilitación del tren que uniría a Guayaquil con Quito, por lo tanto las posibilidades de que estos puertos se complementen son mayores a la posibilidad de que Posorja signifique el fin del puerto de Guayaquil.

En el pasado, el puerto de Guayaquil y la ciudad fue reconocida como puerto limpio clase A, puerto modelo de sudamérica, motor del progreso y desarrollo nacional, seguro y confiable y tales calificativos eran el orgullo todas las personas inmersas o no en el comercio marítimo y sin duda en el futuro al sumar las potencialidades del puerto de Posorja más el espacio que ya tiene y mantiene el puerto de Guayaquil se podrá mantener el orgullo de ser una ciudad puerto de gran relevancia con todas las ventajas que ello representa para la economía local y de todo el país.

GLOSARIO

Aduana: Es un servicio público que tiene a su cargo principalmente la vigilancia y control de la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la República; la determinación y la recaudación de las obligaciones tributarias causadas por tales hechos; la resolución de los reclamos, recursos, peticiones y consultas de los interesados; y, la prevención, persecución y sanción de las infracciones aduaneras.

Agente de Aduana: Es la persona natural o jurídica cuya licencia otorgada por el Gerente General de la Corporación Aduanera le faculta a gestionar de manera habitual y por cuenta ajena, el despacho de las mercancías, debiendo para el efecto firmar la declaración aduanera.

Agente de Carga Internacional: Es la persona jurídica autorizada como tal por la C.A.E. (CORPORACIÓN ADUANERA ECUATORIANA), que puede realizar y recibir embarques, consolidar y desconsolidar mercancías, actuar como operador de transporte multimodal, sujetándose a reglamentos y acuerdos específicos, emitir documentos propios de su actividad, tales como conocimientos de embarque, guías aéreas, cartas de porte, manifiestos y demás.

Agente Naviero: Es la persona jurídica autorizada como tal que actúa dentro del territorio aduanero en representación de armadores o transportistas que operan en el país y en tal virtud son responsables ante la C.A.E. por las gestiones operativas que le son propias.

Aforo: Es el acto administrativo de determinación tributaria, mediante el cual el Distrito aduanero procede a la revisión documental o al reconocimiento físico de la mercancía, para establecer su naturaleza, cantidad, valor y clasificación arancelaria.

Atraque: Maniobra de llegada al puerto del buque casi siempre asistido por el práctico y los remolcadores.

Atracadero: Sitio de atraque y maniobra del buque.

Bajamar: Fin del reflujo del mar en el tiempo que dura.

Baliza: Señal fija o flotante que se pone de marca en el agua.

Balizamiento: Balizar, Señalizar.

Bandas transportadoras: Equipo de maniobra para transportar en la mayoría de los casos carga al granel del buque a las tolvas y silos y viceversa.

Bodega: La bodega es el centro logístico de la compañía, el centro donde producto e inventario de materiales se debe mantener eficientemente y exactamente. El embarque y el recibir suceden en la bodega. Las operaciones de la bodega se definen como funciones que incluyen recibir, empacar, embalar de nuevo, el despachar, y todos movimientos asociados con producto alimenticio y materiales (por ejemplo, cajas, cestas, cargaderos).

Boya: Cuerpo flotante que se pone en el agua como señal.

Cabotaje: La navegación o tráfico que se hace de puerto a puerto, por las inmediaciones de las costas, tomando como guías los puntos salientes de éstas.

Calado: Profundidad de la embarcación. Es la máxima dimensión sumergida del casco medida verticalmente, sin contar el timón, la orza, las colas de los motores y otros apéndices similares.

Carga General: Todo tipo de carga o mercadería a manipular: seca refrigerada contenerizada y al granel.

Carga a Granel, es aquella mercancía sólida, líquida o gaseosa que por su cantidad, o estado es transportada sin embalaje de ninguna clase, en medios de transporte especialmente diseñados para el efecto.

Carga seca o refrigerada: Mercadería diversa en el caso de la seca y refrigerada: aquella que debe conservar la cadena de fríos en la mayoría de los casos se transporta en contenedores reefers.

Certificación BASC: Bussines Alliance For Secure Commerce.

Concesión: Proceso de entregar a la administración privada un espacio y recursos (físicos y naturales) para la explotación económica con inversión y retorno de la misma.

Consolidación de Carga: Es el acto de agrupar mercancías correspondientes a varios embarcadores individuales para ser transportadas hacia o desde el Ecuador, para uno o más destinatarios, mediante contrato con un consolidador o agente de carga debidamente autorizado por la C.A.E.

CFS: Container Freight Station, Unidad o Estación de Consolidación de Carga.

Cucharas electro hidráulicas: Equipo para manipular carga al granel.

Dársena: Parte resguardada de un puerto para manipuleo de carga y descarga de mercaderías.

Delantal: Extensión en metros hacia delante y dentro del agua del área del muelle.

Desconsolidación: Despaletización de la mercadería paletizada y consolidada para ser entregada a cada uno de sus dueños.

Desembarque: Descarga de los contenedores y mercadería variada del buque, sacar de una embarcación personas y carga.

Dragado: Ahondar y limpiar con dragas los puertos de mar y río.

Desestiba: Desembarcar o descargar la carga.

Eslora: Longitud de la nave de proa a popa por la parte interna del barco.

Estiba: Cargar y colocar ordenadamente la carga dentro del barco.

Esclusas: Compartimientos con compuertas dentro del canal para que los barcos puedan superar niveles diferentes de agua.

Feus: Forty foot equivalent unit

Hinterland: Área de influencia territorial de un puerto para captar carga.

Handling: Manejo y control de la carga, monitoreo y manipuleo de la carga.

Importación a Consumo: Es el régimen aduanero por el cual las mercancías Extranjeras son nacionalizadas y puestas a libre disposición para su uso o consumo definitivo.

Infracción Aduanera: Es toda acción u omisión que viole normas sustantivas o adjetivas que regulen el ingreso o salida de mercancías por las fronteras y zonas aduaneras del país, sancionada con pena establecida con anterioridad a esa acción u omisión.

Land Lord Port: Modelo de concesión y privatización de un puerto, dónde el estado es dueño, señor y ente vigilante del cumplimiento de las leyes y la administración de dicho puerto es privada.

Licitación: Subastar ofrecer precio por algún bien o servicio ofertar.

Módulos de almacenamiento de contenedores: Espacio dentro del área del puerto para almacenar mercadería abierto o cerrado.

Muelle: Estructura sólida junto a un canal navegable, usado para cargar y descargar barcos.

Muelle de Espigon: Muelle para protección de oleaje casi siempre longitudinalmente lateral.

Muelle Marginal: Muelle al margen del puerto y casi siempre longitudinalmente al frente.

Norma ISO 9001 2000: Normas referentes a la Gestión de Calidad y de Aseguramiento de Calidad.

Norma ISO 14000: Normas que facilitan a las empresas metodologías adecuadas para la implantación de un sistema de gestión ambiental, similares a las propuestas por la serie ISO 9000 para la gestión de la calidad.

Normas ISO 18.000: Normas de Seguridad Industrial y Salud Ocupacional, para con los trabajadores y otras personas que se encuentren en el lugar de trabajo.

Paletizar: Agrupar y juntar carga en pallets y embalar.

Pleamar: Es el fin de la marea creciente en el tiempo que esta dura.

Practicaje: Maniobra del práctico para introducir al barco al canal de acceso y al muelle.

Peso muerto o DWT: Es la diferencia, expresada en toneladas métricas, entre el desplazamiento de un buque en agua de densidad, según la flotación en carga correspondiente al franco bordo asignado de verano, y el peso del buque vacío.

Puerto Feeder: puerto alimentador de carga.

Puerto Hub: puerto concentrador de carga.

Remolque: Maniobra de manejar al buque a través de los remolcadores y guiados por el practico.

Silos: Equipos cilíndricos para almacenar carga al granel.

Tarja: Es un Inventario a la descarga de una mercadería.

Teus: Acrónimo de la expresión inglesa "Twenty-foot Equivalent Unit". Es el tamaño que se ha establecido como base, tomando como unidad la capacidad de un contenedor de 20 pies. Sus dimensiones son: 20 pies de largo x 8 pies de ancho x 8,5 pies de altura, equivalentes a 6,096 metros de largo x 2,438 metros de ancho x 2,591 metros de alto. Su volumen exterior es de 1360 pies cúbicos equivalentes a 38,51 metros cúbicos. Su capacidad es de 1165,4 pies cúbicos equivalentes a 33 metros cúbicos. El peso máximo de la carga en su interior es de 28.230 Kilogramos

Terminal Multipropósito: Es una Terminal capaz de manejar y de almacenar una variedad amplia de productos. Se equipan normalmente de las grúas que pueden tener la capacidad de levantar cargas inusualmente pesadas.

Territorio Aduanero: Es el territorio nacional en el cual se aplican las disposiciones de esta ley y comprende la zona primaria y secundaria de Puertos y Aeropuertos.

Tráfico: Línea o espacio por donde transitan los buques y /o liners.

Transporte Multimodal: La movilización de mercancías por dos o más medios de transporte diferentes, fuera del territorio aduanero.

Trasbordo: es la operación aduanera de transferencia total o parcial de mercancías manifestadas provenientes del extranjero y con destino a él, de un medio de transporte a otro, dentro de la zona primaria y bajo control del Distrito respectivo.

Voland: Zona de influencia territorial-regional a través del mar de un puerto.

Zona Primaria: Es la parte del territorio aduanero en la que se habilitan recintos para la práctica de los procedimientos aduaneros.

Zona Secundaria: Es la parte del territorio aduanero, que no se encuentra contemplada como zona primaria.

Zona Franca: Es el régimen liberatorio que por el principio de extraterritorialidad, permite el ingreso de mercancías, libre de pago de impuestos, a espacios autorizados y delimitados del territorio nacional.

BIBLIOGRAFÍA

1. Albacora - Conoce Albacora / Sobre el Grupo. Disponible:
<http://www.albacora.es/es/conoce.asp>
2. Anexo de Proyecto de Inversión y Gestión. Concesión de servicio publico en las terminales de contenedores y multipropósito. Disponible:
<http://www1.puertodeguayaquil.com/noticias/ANEXO%20E%20Proyecto%20de%20Inversi%C3%B3n%20y%20Gesti%C3%B3n.pdf>
3. APG - Contecon Aspectos de carácter operativo que deben considerarse durante la transición. Revista Informar (Informativo marítimo) Año 10 / N° 12 / Septiembre 2007 Pág. 17
4. APG - Guayaquil Se inicio etapa de Data Room, Revista Informar (Informativo marítimo) Año 9 / N° 12 / Septiembre 2006 Pág. 16
5. Asociación de Exportadores de Pesca Blanca del Ecuador. Noticias publicadas: "Tres atuneras se beneficiarán con nuevo puerto de Posorja", 02 de Agosto del 2006. Disponible: <http://www.pescablanca.com/noti-pesca-blanca.php?id=88&gid=1>
6. Autoridad Marítima y Portuaria del Ecuador, Estadísticas portuarias Disponible: <http://www.digmer.org/portal/>
7. Autoridad Portuaria de Guayaquil, Estadísticas de APG. Disponible: <http://www1.puertodeguayaquil.com/main.asp?Pagina=Articulo&IdArticulo=826877&IdZona=1&IdServicio=19>
8. Autoridad Portuaria de Manta. Disponible: <http://www.apmanta.gov.ec/>
9. Autoridad Portuaria Puerto Bolívar. Disponible: <http://www.appb.gov.ec/>
10. Cámara Marítima de Panamá. Ecuador: "Empresa española construye puerto en Posorja". Enero, 10 del 2007. Disponible: http://www.camamaritima.org.pa/index.php?option=com_content&task=view&id=151&Itemid=109
11. Cámara Marítima del Ecuador, Ubicación geográfica de los puertos. Disponible: <http://www.camae.org/paginas/puertosindex.htm>

12. Cámara Marítima del Ecuador. Notas de prensa 2006 N°: 152 Diario Hoy, Sección Dinero Pág. 6. Agosto, 24-2006. Disponible:
<http://www.camae.org/extranet/Boletines/Boletin.aspx?id=531>
13. CEPAL, División de Comercio Internacional e Integración. Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente Ricardo J. Sánchez Diciembre de 2004 N° 82 79 pp. Disponible: <http://www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/7/20607/P20607.xml&xsl=/drni/tpl/p9f.xsl&base=/comercio/tpl/top-bottom.xslt>
14. Comisión Económica para América Latina y El Caribe. Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe. Disponible: <http://www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/2/5152/P5152.xml&xsl=/Transporte/tpl/p9f.xsl&base=/tpl/top-bottom.xslt>
15. Comisión Económica para América Latina y El Caribe. Perfil Marítimo de América Latina y El Caribe. Disponible:
<http://www.eclac.org/transporte/perfil/index.htm>
16. Consorcio Villacreses & Pinzón S.A. Agentes Nacionales y Fedatarios Aduaneros. "Posorja será transformada por obras del nuevo puerto". Diciembre 28, 2006. Fuente: www.eluniverso.com. Disponible:
<http://www.consorciovyp.com/noticias/noticia.asp?id=76&sc=1>
17. Contecon Guayaquil, S.A. Disponible: <http://www.cgsa.com.ec/home.aspx>
18. De la Itcsi Carta de Lectores, Respuesta al artículo: ("Mis tres preguntas" Artículo de opinión, Diario El Universo Guayaquil Ecuador, 17 de mayo 2007 Emilio Palacio) El Universo, Guayaquil Ecuador 3 de junio 2007 Pág. 7
19. Diario El expreso. La concesión afianza los puertos. Esmeraldas y Manta están en manos privadas, y Guayaquil lo haría en junio. Disponible:
<http://www.expreso.ec/abril/dia16/html/economia1.asp>

20. Diario El Mercurio. "Avanza proyecto sobre puerto Posorja" [2006-09-09].
Disponible:
http://www.elmercurio.com.ec/web/titulares.php?seccion=LPdYzLB&codigo=0aAxX8AJWa&nuevo_mes=09&nuevo_ano=2006&dias=09¬icias=2006-09-09
21. Diario El Universo 03 de agosto, 2006. "El desarrollo llega a Posorja con el puerto de aguas profundas". Disponible:
<http://www.eluniverso.com/2006/08/03/0001/18/ABA54780E10A400F8EBF306D4E593D16.aspx>
22. Diario El Universo 26 de Julio, 2006. "\$ 450 millones cuesta puerto en Posorja". Disponible:
<http://www.eluniverso.com/2006/07/26/0001/9/3DEE5723F7BF4D599D3980D3AE36BEF9.aspx>
23. Diario El Universo, 06 de Agosto 2007. Poder Ciudadano. Puerto de Guayaquil enfrenta el reto de ser competitivo frente a la región: Terminal marítima perdió el 30% de la carga, que va a los muelles privados.
Disponible: <http://www.poderciudadano.org.pe/?p=1160>
24. Diario El universo, Secc. Negocios - Pág. 8. "El paso de los buques por los puertos privados esta en alza ", Guayaquil Ecuador 4 de mayo 2007-09-23
25. Diario El Universo: "Ecuador vive una euforia portuaria", Septiembre, 17 de 2006. Redactores: José Olmos y Verónica Reyes. Disponible :
<http://www.eluniverso.com/2006/09/17/0001/9/603CE2B3E78743F68C8882FD11BEADFD.aspx>
26. Diario El Universo: "Ictsi quiere firmar contrato el 24", Mayo, 18 de 2007.
Disponible:
<http://www.eluniverso.com/2007/05/18/0001/9/98F1EC64D0624FB1A4CC5972D08B3405.aspx>
27. Diario El Universo: "Nueva firma interesada en construir puerto en Posorja", Agosto, 25 de 2006. Disponible:
<http://www.eluniverso.com/2006/08/25/0001/9/615860AF780D470BB9BA08077B11EFE9.aspx>

28. Diario Expreso, Sección Tema del día, Pág. 2-A. Puerto de Guayaquil en manos del sector privado, Disponible:
<http://www.camae.org/extranet//Contents/ContentView.aspx?Id=4449>
29. Diario Hoy online; Quito, 1 de Junio de 2007. Guayaquil: Ictsi invertirá \$170 millones en Puerto, Disponible:
http://www.hoy.com.ec/NoticiaNue.asp?row_id=268497
30. El Diario.com.ec. Puerto: "Posorja no tiene condiciones para transferir la carga", 31 de julio del 2006. Disponible: <http://www.eldiario.com.ec/noticias-manabi-ecuador/5457>
31. El Puerto Libertador Simón Bolívar, a la espera de los nuevos cambios, Revista Informar (Informativo marítimo) Año 10 / N° 12 / Septiembre 2007 Pág. 3.
32. Empresa Nacional de Puertos, S.A. Estadísticas, período 1999 - 2006. Disponible: http://www.enapu.com.pe/spn/tp_estadxpuerto.asp?prt=01
33. Entrevista de Joyce Ginatta al Sr. Ignacio Lachaga, Diciembre 28, 2006. Disponible:
http://www.fiepymes.com/espanol/descargas/task,doc_view/gid,54/Itemid,119/
34. FreshPlaza: Noticias del sector de frutas y verduras, Ecuador: el banano busca una ruta menos costosa en Posorja. Fuente Expreso.ec. Fecha de publicación: 13/09/2007. Disponible:
http://www.freshplaza.es/news_detail.asp?id=224
35. Grupo Spurrier, "SUEÑO IMPOSIBLE" Por Walter Spurrier Baquerizo. Disponible: <http://www.ecuadoranalysis.com/sp/html/articulos/wsb/U-sueno.php>
36. Hub Port para América del Sur, megaterminal multimodal Isla San Lorenzo corredor Callao - Pucallpa. Disponible:
<http://www.megapuerto.net/proyecto.htm>

37. International Container Terminal Services Inc., Container & Multipurpose Terminals, Guayaquil - Ecuador. Disponible:
http://www.lctsi.com/operations.aspx?p_id=3&category_id=72&operation_id=400&id=401
38. Mercado de Naves y Fletes, Revista Informar (Informativo marítimo) Año 10 / N° 12 / Septiembre 2007 Pág. 19.
39. Ministerio de Defensa Nacional de la Republica del Ecuador. "Alinport contemplará zona franca en puerto de Posorja." Fuente: El Universo - Internet.
<http://www.eluniverso.com/2006/09/08/0001/9/49E899B2EFF44E0DB7371043E9816341.aspx> . Disponible:
<http://www.midena.gov.ec/content/view/350/95/>
40. Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración. Boletín de prensa N°. 545. Quito, 23 de diciembre de 2003. "Canciller Zuquilanda preside reunión de CONAZOFRA". Disponible:
<http://www.mmrree.gov.ec/mre/documentos/novedades/boletines/ano2003/diciembre/bol545.htm>
41. Mis tres preguntas Artículo de opinión, Diario El Universo Guayaquil Ecuador, 17 de mayo 2007 Emilio Palacio.
42. Mundo Marítimo Toda la información Marítima de Chile: "Terminal marítima perdió el 30% de la carga, que va a los muelles privados. Puerto de Guayaquil enfrenta el reto de ser competitivo frente a la región". Edición del 6 de Agosto. Fuente: El Universo Disponible:
<http://www.mundomaritimo.cl/noticias/noticia.asp?idNoticia=5237>
43. Nuestro Mar. Ecuador: Establecen plazos para solucionar retrasos en el Puerto de Guayaquil. Fuente: elcomercio.com. Disponible:
<http://www.nuestromar.org/comment/reply/9887>
44. Políticas y procedimientos de la nueva concesionaria del puerto de Guayaquil, Revista Informar (Informativo marítimo) Año 10 / N° 12 / Septiembre 2007 Pág. 10
45. Posorja Portuaria, Revista Vistazo Pág. 44 Edición N° 946, Enero 19, 2007.

46. Presentación Puerto de Aguas Profundas de Posorja, Revista Informar (Informativo marítimo) Año 9 / N° 12 / Septiembre 2006 Pág. 13.
47. Proexport Colombia. Fuente: Panalpina / El Mercurio / El Comercio Agosto 2007 "Congestión en el Puerto de Guayaquil, causa incremento en Tarifa de THC". Disponible:
<http://www.proexport.com.co/VBeContent/NewsDetail.asp?ID=8512&IDCompany=16>
48. Puerto Comercial de Esmeraldas Consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A. Disponible: <http://www.puertodeesmeraldas.com/paginas/index.php>
49. Puertos colombianos: la marea empieza a cambiar, Revista Informar (Informativo marítimo) Año 10 / N° 12 / Septiembre 2007 Pág. 18
50. Puertos del Ecuador. Suplemento Comercial El Comercio, Quito-Ecuador.
51. Se aplazo la concesión del puerto de Guayaquil, El Mercurio y El Comercio, 3 de Agosto del 2006. Disponible: <http://www.maritimoportuario.cl/new/ver-noticia.php?pagina=2797>
52. Servicio de Información agropecuaria del Ministerio Agricultura y Ganadería del Ecuador. "El Puerto de Guayaquil" por Carlos Salazar Torres. Disponible:
<http://www.sica.gov.ec/agronegocios/Biblioteca/Ing%20Rizzo/puertos%20%20galapagos/maritimo/guayaquil.htm>
53. Servicio de Información agropecuaria del Ministerio Agricultura y Ganadería del Ecuador. "La puerta trasera del Puerto de Guayaquil" por Carlos Salazar Torres. Disponible:
http://www.sica.gov.ec/agronegocios/Biblioteca/Ing%20Rizzo/puertos%20%20galapagos/maritimo/puerta_trasera.htm
54. Servicontei - Servicontranse. "Hoy se colocará primera piedra en Puerto de Aguas Profundas de Posorja." 27 de Diciembre de 2006. Disponible:
<http://www.servicon-ec.com/noticias/noticia001.asp>
55. Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. Estadísticas Reporte de Movimientos Acumulados por Año. Disponible:
http://www.sprbun.com/comercio_exterior/estadisticas/acumulado_ano.php

56. Suplemento Día de la Armada Nacional del Ecuador, El Universo, 25 de Julio, 2007. Pág. 7.
57. Web Picking Logística en Internet (Fuente AP, 14 Septiembre, 2007):
Autoridad Portuaria de Guayaquil se achica y reorganiza para controlar la concesión. Disponible: <http://www.webpicking.com/ps/news.php?n=7052>
58. Web Picking Logística en Internet (Fuente APM, 25 Agosto, 2006):
"Operaciones de Posorja no afectarán al puerto de Manta". Disponible:
<http://www.webpicking.com/ps/news.php?n=4888>

ANEXOS

No se define traspaso de competencia de Digmer

En proceso

En unos quince días se prevé que la Dirección General de la Marina Mercante (Digmer) esté bajo dependencia de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo, con las atribuciones que contempla la ley que creó el nuevo organismo.

Así lo informó el subsecretario Patricio Velásquez, tras agregar que por el momento no se ha concretado nada. "Hay que hacer una transferencia ordenada, definir plazos y planes de entrega, y eso se está terminando en estos días", afirmó.

Aclaró que no se ha pensado cambiar su nombre por el de

Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (Dirnea).

"El presidente (Rafael Correa) no ha dispuesto la creación de una dirección con nuevo nombre, la ley no lo contempla, ha dispuesto una transferencia de competencia, no el nacimiento de una nueva dirección", sostuvo Velásquez.

Añadió que lo de la supuesta Dirnea lo ha expresado la Armada Nacional, ya que al pasar la Digmer a la Subsecretaría, tendrá algunas competencias y otras seguirán bajo control de la Marina, y para ello han pensado crear una nueva dirección.

El pasado 27 de septiembre, el comandante general de la Marina, Valm. Homero Arellano, dijo en un comunicado que

Más datos

CAMBIOS

Designación

Según Velásquez, el actual director de la Digmer, Milton Lalama, continuará en la dependencia hasta que se designe a la nueva autoridad junto con el traspaso de las competencias.

están viendo detalles técnicos y que "la Digmer ahora se llamará Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (Dirnea)".

Tanto Arellano como el director general de la Digmer, Calm. Milton Lalama, no se han referido al tema; el primero se en-

cuentra en Estados Unidos y el segundo llegó el pasado jueves de Dinamarca, luego de participar en un encuentro de la Organización Marítima Internacional (OMI), y voceros de la entidad señalaron que no hará todavía un pronunciamiento.

En tanto, Velásquez destacó que la Digmer continuará con el control del tráfico marítimo y portuario y con ello todas las actividades de transporte, incluso aéreo y terrestre, estarán bajo una autoridad.

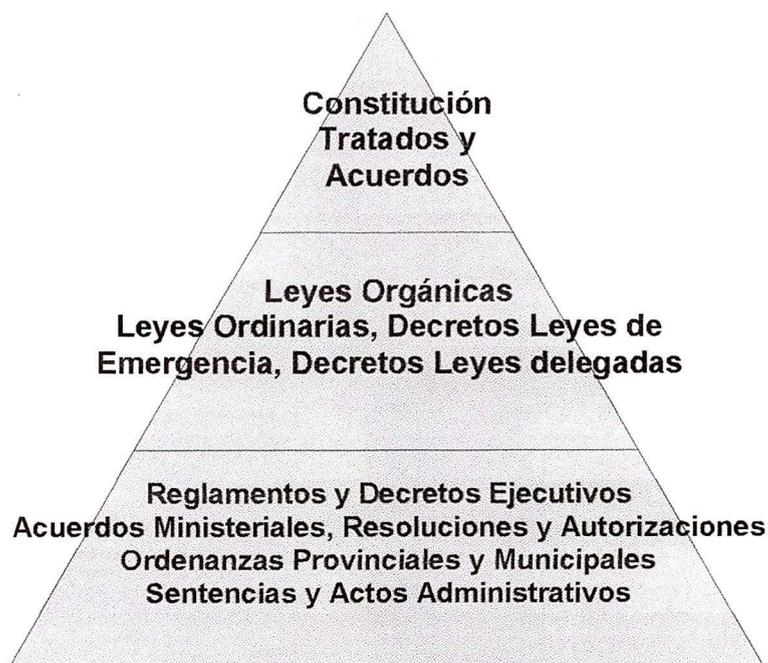
La Armada continuará con el Comando de Guardacostas para controlar actividades ilícitas en el mar, como narcotráfico, contrabando de combustible y coyotaje; también tendrá las capitánías de puerto.

La estructura de la Digmer será la misma, bajo una autoridad designada por el Ministro de Transporte. "Puede ser un ex marino de guerra o mercante o un agente naviero que conozca el tema", expresó Velásquez.

ENTREVISTAS REALIZADAS POR FABIOLA PEÑA Y RAQUEL VILLAVICENCIO A LAS SIGUIENTES PERSONAS:

1. Ing. Melida Benítez de Santos, Gerente Comercial de Atención al cliente de la Autoridad Portuaria de Manta –APM
2. Ing. Carmen Benítez, Gerente Comercial de Atención al cliente de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas- APE
3. Ing. María Eugenia Cercado, Gerente de Marketing de la Autoridad Portuaria de Manta–APM
4. Ing. Gustavo Delgado, Atención al Cliente-Consorcio TIDE-HPH
5. Sr. Hilario González, Asistente del Sr. Werner Pheten de Trinipuerto
6. Tnlg. Ramiro Castro, Asistente de Operaciones de Andipuerto
7. Ing. Carlos Gordillo, Operaciones- TBS
8. Transoceánica, Ing. Cesar Heras e Ing. Henry Pino, Operaciones
9. CONTECON, ICTSI, Ing. Luis Sabatini, Gerente Comercial
10. Autoridad Portuaria de Guayaquil –APG, , Ing. Cristobal Sánchez, Tesorería APG
11. Alinport – TCPA –Salica, Ing. Paola Rivas (Asistente de Gerencia), Ab. José Cisneros (Gerente Guayaquil), Ing, Robert Navas –Relaciones Públicas

Marco Legal Nacional Aplicable



Constitución Política del Ecuador

- Art. 272.- La Constitución prevalece sobre cualquier otra norma legal.
- Art. 252.- "El estado garantizará la libertad de transporte terrestre aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional o a través de él".

Ley General de Puertos

- Decreto Supremo No. 289 publicado en el RO # 67 del 15 de abril de 1976
- Art. 1.- Todas las instalaciones portuarias del Ecuador, marítimas y fluviales, así como las instalaciones relacionadas con sus operaciones que realicen organismos, entidades y personales naturales o jurídicas se registrarán por las disposiciones contenidas en esta ley.
- Art. 2.- Los organismos que ejercen la planificación, dirección, coordinación, orientación y control de la política naviera y portuaria nacional son:
 - a) CNMMP
 - b) DIGMER
 - c) EP
- Art. 4.- Principales atribuciones del CNMMP
 - a) Aprobar Reglamento Tarifario de EP
 - b) Decidir conveniencia de establecimiento de nuevos puertos

- c) Autorizar el uso con propósitos comerciales, de puertos o instalaciones marítimas o fluviales, por parte de personas naturales o jurídicas privadas o publicas
- h) Determinar jurisdicción de EP

Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos (CNMMP)

- De acuerdo al Art. 4 de la LGP el CNMMP es el más alto organismo de asesoramiento del gobierno en materia naviera y portuaria. (Art. 3 Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial)
- El CNMMP emite las políticas marítimas y portuarias para el Estado ecuatoriano.

Dirección General de la Marina Mercante y Litoral (DIGMER)

- Art. 5 LGP La DIGMER será la ejecutora de la política naviera y portuaria determinada por el CNMMP (Art. 7 Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial)
- Principales atribuciones de la DIGMER:
 - a) Informar al CNMMP el establecimiento de nuevos puertos
 - b) Aprobar Reglamentos de Servicios Portuarios que rijan a las EP
 - g) Fiscalizar el uso de todos los puertos o instalaciones marítimas concedidos a personas naturales o jurídicas, públicas o privadas
 - i) Resolver en tercera y última instancia las reclamaciones de los usuarios de los puertos
 - m) Otorgar los títulos y matrículas para el personal marítimo que labora en puertos nacionales

Fuente: Apuntes otorgados por el Ab. René Orbe- Octavo semestre

LEY DE MODERNIZACION DEL ESTADO.

Ley No. 50. RO/349 de 31 de Diciembre de 1993.

LEY DE MODERNIZACION DEL ESTADO, PRIVATIZACIONES Y PRESTACION
DE SERVICIOS PUBLICOS POR PARTE DE LA INICIATIVA PRIVADA

CAPITULO I

DISPOSICIONES Y PRINCIPIOS GENERALES

Art. 1.- OBJETO.- La presente ley tiene por objeto establecer los principios y normas generales para regular:

a) La racionalización y eficiencia administrativa;

b) La descentralización, la desconcentración y la simplificación; c) La prestación de servicios públicos y las actividades económicas por parte de la iniciativa privada mediante la desmonopolización, la libre competencia y la delegación de los servicios o actividades previstos en el numeral uno del artículo 46 de la Constitución Política de la República; y,

d) La enajenación en las circunstancias establecidas en esta ley, de la participación del Estado en las empresas estatales no revistas en el numeral uno del artículo 46 de la Constitución Política de la República o de las mixtas señaladas en el numeral dos del mencionado artículo 46.

Nota: El texto anterior es previo a la publicación de la Ley Trole II.

Art. 1.- OBJETO.- La presente ley tiene por objeto establecer los principios y normas generales para regular:

a) La racionalización y eficiencia administrativa;

b) La descentralización, la desconcentración y la simplificación; c) La prestación de servicios públicos, las actividades económicas y la exploración y explotación de los recursos naturales no renovables de propiedad del Estado, por parte de empresas mixtas o privadas mediante cualesquiera de las formas establecidas en la Constitución; y,

d) La enajenación de la participación de las instituciones del Estado en las empresas estatales de conformidad con la ley.

Nota: Literales c) y d) sustituidos por Art. 1 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000. Nota: Declarado Reforma Inconstitucional por Resolución Tribunal Constitucional No. 193 de 12 de Diciembre del 2000.

Art. 2.- AMBITO.- Las disposiciones contenidas en esta Ley se aplicarán a las entidades, organismos y dependencias del Estado y otras entidades del sector público, así como a las personas jurídicas creadas por Ley para el ejercicio de la potestad estatal o para la prestación de servicios públicos o para desarrollar actividades económicas asumidas por el Estado.

Art. 3.- PRINCIPIOS.- Los procesos de modernización se sujetarán a los principios de eficiencia, agilidad, transparencia, participación en la gestión pública y solidaridad social.

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

Nota: Artículo reformado por Art. 2 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 5.- AREAS DE APLICACION.- El proceso de modernización del Estado, comprende las siguientes áreas:

a) La racionalización y simplificación de la estructura administrativa y económica del sector público, distribuyendo de manera adecuada y eficientemente las competencias, funciones y responsabilidades de sus entidades u organismos;

b) La descentralización y desconcentración de las actividades administrativas y recursos del sector público; y,

c) La desmonopolización y privatización de los servicios públicos y de las actividades económicas asumidas por el Estado u otras entidades del sector público.

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

Nota: Ver Artículos 248 y 249 de la Constitución Política Vigente.

Nota: Artículo sustituido por Art. 3 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 7.- EJECUCION DE PROCESOS.- Para llevar a cabo los procesos mencionados en los literales a) y b) del artículo 5 de esta Ley, el Presidente de la República podrá de acuerdo con esta Ley transferir a los organismos del régimen seccional o de las entidades regionales de desarrollo las atribuciones, funciones o recursos de los organismos o entidades señalados en el artículo 2 de esta Ley.

Nota: Ver Artículos 248 y 249 de la Constitución Política Vigente.

Nota: Artículo reformado por Art. 4 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

CAPITULO II

DEL CONSEJO NACIONAL DE MODERNIZACION DEL ESTADO, CONAM

Art. 8.- BASE LEGAL.- Créase el Consejo Nacional de Modernización del Estado, CONAM, como un órgano administrativo encargado de dirigir, coordinar y supervisar los procedimientos establecidos en esta Ley para la modernización del Estado. EL CONAM es un organismo adscrito a la Presidencia de la República, sus facultades y deberes son los señalados en la presente Ley y los que determine el correspondiente Reglamento Orgánico y Funcional.

Se faculta al Presidente de la República para establecer un régimen especial de administración para el CONAM.

Art. 9.- COMPETENCIA.- Para dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en esta Ley, al Consejo Nacional de Modernización del Estado, CONAM, le corresponde:

- a) Definir las estrategias, normas y procedimientos para dirigir, coordinar, ejecutar y controlar los procesos que se establecen en esta Ley;
- b) Coordinar el proceso de modernización del Estado dentro del sector público; y,
- c) Dirigir y ejecutar, previa autorización del Presidente de la República, los procesos de modernización a los que se refiere la presente Ley, de los entes que no cumplan adecuadamente con los programas establecidos.

Art. 10.- ESTRUCTURA ORGANICA.- EL CONAM tendrá la siguiente estructura orgánica:

- a) Consejo Nacional;
- b) Presidencia; y,
- b) Dirección Ejecutiva.

Nota: Artículo reformado por Art. 5 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000

Art. 11.- EL CONSEJO NACIONAL.- El Consejo Nacional de Modernización del Estado, CONAM, estará conformado por los siguientes miembros:

- a) Un delegado del Presidente de la República, con voz y voto, quien lo presidirá. En caso de empate tendrá voto dirimente adicional;
- b) El Ministro de Economía y Finanzas o su delegado;
- c) El Gerente General del Fondo de Solidaridad o su delegado;
- ch) El Presidente de la Corporación Financiera Nacional o su delegado;
- d) Un representante de los trabajadores y servidores de las entidades públicas;
- e) Un representante de las cámaras de la producción; y,
- f) El secretario General de la Administración Pública o su delegado.

Los representantes señalados en los literales d), e) y f) del presente artículo durarán dos años en sus funciones; conjuntamente con el principal se elegirá a un suplente.

El Consejo sesionará con la presencia de por lo menos cuatro de sus miembros y sus decisiones se tomarán por mayoría de votos de los concurrentes.

Nota: Artículo reformado por Art. 6 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 12.- FUNCIONES DEL CONSEJO.- Son funciones del Consejo Nacional:

- a) Nota: Literal derogado por Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.
- b) Impulsar los mecanismos necesarios para obtener y canalizar los recursos financieros privados nacionales e internacionales para llevar a efecto la modernización del Estado;
- c) Nota: Literal derogado por Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.
- ch) Elaborar y disponer la ejecución de los programas de cambios estatales con sujeción a las políticas, planes económicos y sociales impartidos por el Presidente de la República, de acuerdo con la ley;
- d) Nota: Literal derogado por Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.
- e) Aprobar el presupuesto de operaciones presentado por el Director Ejecutivo, y tramitarlo de acuerdo con la Ley;
- f) Formular las políticas que fueren necesarias para llevar adelante los procesos de modernización a los que se refiere esta ley;
- g) Nota: Literal derogado por Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.
- h) Informar anualmente al Congreso Nacional sobre las actividades del CONAM;
- i) Ejercer las demás que determine la Ley.

Nota: Artículo reformado por Art. 7 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 12-A.- Funciones del Presidente.- Son funciones del Presidente, las siguientes:

- a) Presidir el Consejo;
- b) Dirigir y orientar las políticas del CONAM;
- c) Coordinar las actividades del CONAM con las demás instituciones del Estado: y,
- d) Las que le asigne el Consejo, de conformidad con la ley.

Nota: Artículo agregado por Art. 8 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 13.- DIRECCION EJECUTIVA.- El Director Ejecutivo que será designado por el Presidente de la República, tendrá la representación legal del CONAM y suscribirá los contratos que deban celebrarse para el cumplimiento de sus objetivos.

Responde por los actos que realice en ejercicio de esa representación.

Su cargo es de libre remoción.

Art. 14.- FUNCIONES DEL DIRECTOR EJECUTIVO.- Son funciones del Director Ejecutivo:

- a) Actuar como Secretario del Consejo Nacional con capacidad de informar y sin derecho a voto;
- b) Asesorar al Consejo Nacional en el estudio, diseño y factibilidad de los programas con el fin de cumplir con los objetivos de esta Ley;
- c) Informar sobre las actividades del Consejo Nacional;
- ch) Proponer al Consejo el programa anual de las actividades de la institución;
- d) Nombrar y contratar los servicios de profesionales y empleados requeridos para el cumplimiento de las actividades del CONAM;
- e) Contratar los estudios necesarios para cumplir con los objetivos de la presente Ley;
- f) Administrar el presupuesto del Consejo; y,
- g) Las demás atribuciones que determinen las leyes y el reglamento.

Art. 15.- COOPERACION CON EL CONAM.- Las entidades y organismos del sector público están obligadas a proporcionar al CONAM toda la información que solicitare para el acertado cumplimiento de sus objetivos.

CAPITULO III

DE LA RACIONALIZACION Y EFICIENCIA ADMINISTRATIVA

Art. 16.- TRAMITES INNECESARIOS.- El Consejo Nacional de Modernización del Estado, CONAM, identificarán las funciones que se desarrollan en forma repetitiva y los trámites administrativos y controles que resulten injustificados, a fin de tomar acciones, que agilicen y mejoren la administración pública.

Nota: Artículo reformado por Art. 9 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 17.- REORGANIZACION.- El Presidente de la República, tendrá la facultad de emitir disposiciones normativas de tipo administrativo dentro del ámbito de Gobierno Central para:

a) Fusionar aquellas entidades públicas que dupliquen funciones y actividades, o que puedan desempeñarse más eficientemente fusionadas;

b) Reorganizar y suprimir entidades públicas cuya naturaleza haya dejado de ser prioritaria e indispensable para el desarrollo nacional; o, que no presten una atención eficiente y oportuna a las demandas de la sociedad.

Se exceptúan de lo dispuesto en este artículo las entidades cuya autonomía está garantizada por la Constitución Política de la República.

Nota: Ver Artículos 248 y 249 de la Constitución Política Vigente.

Nota: Inciso último sustituido por Art. 10 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 17-A.- Las instituciones del Estado podrán establecer el pago de tasas por los servicios de control, inspecciones, autorizaciones, permisos, licencias u otros de similar naturaleza, a fin de recuperar los costos en los que incurrieren para este propósito.

Nota: Artículo agregado por Art. 11 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 18.- REQUISITOS LEGALES.- El Estado y las entidades del sector público que conforman la administración pública no exigirán a los administrados, personas naturales o jurídicas, pruebas distintas o adicionales de aquellas expresamente señaladas por la Ley, en los procesos administrativos.

En consecuencia salvo que lo ordene expresamente la Ley, el Estado y las entidades del sector público que integran la administración pública se abstendrán de exigir informaciones sumarias para probar hechos que no han sido controvertidos o puesto que admitirán, mientras que no se demuestre lo contrario en el proceso administrativo, la información declarada proporcionada por el administrador en su solicitud o reclamación.

Si la autoridad administrativa comprobare que el administrado ha faltado a la verdad al proporcionar tal información, enviará los antecedentes al Ministro Fiscal del respectivo Distrito para que excite el enjuiciamiento pertinente en razón de lo dispuesto por el artículo 354 del Código Penal.

Los funcionarios públicos son plenamente competentes para ejercer todas aquellas acciones que son compatibles con la naturaleza y fines del respectivo órgano o entidad administrativa que dirigen o representan. Se abstendrán, en consecuencia, de solicitar autorizaciones, dictámenes o informes que no sean los expresamente señalados en las leyes, o de exigir la presentación de documentos, la práctica de diligencias o la realización de otros procedimientos que no estén específicamente previstos para el respectivo asunto.

Art. 19.- SUPERVIVENCIA.- Salvo que la Ley exija expresamente otra clase de pruebas, la supervivencia de una persona se probará en la forma prevista en el artículo 18 numeral 4 de la Ley Notarial.

Art. 20.- PARTIDAS Y ACTAS.- Prohíbese el exigir para trámite alguno las denominadas partidas actualizadas de nacimiento, de estado civil o defunción, salvo el caso de cambio de estado civil. Por su carácter de instrumentos públicos las partidas y actas referentes al nacimiento, estado civil y defunción y sus copias certificadas prueban los hechos a que se refieren, con prescindencia de la fecha en que las mismas se han otorgado.

Art. 21.- CEDULAS DE IDENTIDAD Y CIUDADANIA.- El Estado y las entidades del sector público que conforman la administración pública así como las instituciones privadas se abstendrán de exigir las partidas de nacimiento cuando se les presente la cédula de identidad o de identidad y ciudadanía.

Art. 22.- CERTIFICADOS DE CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES.- Se prohíbe que las entidades del sector público exijan en sus trámites administrativos certificados de cumplimiento de obligaciones para con otras entidades o dependencias públicas o privadas distintas a las que realiza el trámite, salvo lo previsto en las Leyes de Contratación Pública, de Consultoría, de Ejercicio Profesional de la Arquitectura y de Ejercicio Profesional de la Ingeniería.

Nota: Artículo reformado por Art. 1 de Ley No. 111, publicada en Registro Oficial Suplemento 852 de 29 de Diciembre de 1995.

Nota: Artículo 1 de Ley No. 111, sustituido por Ley No. 34, publicada en Registro Oficial 194 de 14 de Noviembre de 1997.

Art. 23.- DOCUMENTOS OTORGADOS EN EL EXTRANJERO.- El estado y las entidades del sector público que conforman la administración pública no podrán exigir que los documentos otorgados en territorio extranjero, legalizados por agente diplomático o Cónsul del Ecuador acreditado en ese territorio extranjero, sean autenticados o legalizados por el Ministerio de Relaciones Exteriores. Tampoco requerirán nueva legalización o autenticación los documentos otorgados ante los Cónsules del Ecuador, en el ejercicio de funciones notariales. Sin embargo la calidad de Cónsul ad - honorem deberá ser certificada por el Ministerio de Relaciones Exteriores y constará en el respectivo documento.

Art. 24.- TRADUCCIONES.- El Estado y las entidades del sector público que conforman la administración pública admitirán como válidas, mientras no se demuestre lo contrario, las traducciones de documentos en idioma extranjero efectuadas extrajudicialmente por uno o más intérpretes siempre que la firma o firmas se encuentren autenticadas por un notario o por un cónsul del Ecuador o reconocida ante un Juez de lo Civil. En el evento de que se comprobare la falsedad de la traducción, la autoridad administrativa remitirá los antecedentes al Ministro Fiscal del respectivo Distrito para que excite el enjuiciamiento penal de conformidad con los artículos 354 al 360 del Código Penal.

Art. 25.- FOTOCOPIAS.- El Estado y las entidades del sector público que conforman la administración pública admitirá como prueba las fotocopias de documentos originales, públicos o privados, si es que se encuentran certificadas de conformidad con el numeral 5 del artículo 18 de la Ley Notarial, agregado mediante Decreto Supremo 2386, publicado en el Registro Oficial No. 564 el 12 de abril de 1978.

Art. 26.- DOCUMENTOS PERSONALES.- Para el canje o renovación de documentos personales no se requerirá sino de la presentación del documento anterior. Tampoco se requerirá de prueba alguna, para la reexpedición de documentos personales, sean éstos de personas naturales o jurídicas, salvo la declaración o información jurada del interesado o su representante cuando alegue su pérdida, deterioro o destrucción.

Art. 27.- PRUEBAS DE HECHOS.- El Estado y las entidades del sector público que conforman la administración pública se abstendrán de exigir más de una prueba con relación a un hecho; no exigirán documentos que hubieren sido presentados en el mismo órgano administrativo con anterioridad ni requerirán actualización de documentos presentados en el mismo trámite.

Art. 28.- DERECHO DE PETICION.- Todo reclamo, solicitud o pedido a una autoridad pública deberá ser resuelto en un término no mayor a quince días, contados a partir de la fecha de su presentación, salvo que una norma legal expresamente señale otro término. En ningún órgano administrativo se suspenderá la tramitación ni se negará la expedición de una decisión sobre las peticiones o reclamaciones presentadas por los administrados. En todos los casos vencido el respectivo término se entenderá por el silencio administrativo, que la solicitud o pedido ha sido aprobada o que la reclamación ha sido resuelta en favor del reclamante. Para este efecto, el funcionario competente de la institución del Estado tendrá la obligación de entregar, a pedido del interesado, bajo pena de destitución, una certificación que indique el vencimiento del término antes mencionado, que servirá como instrumento público para demostrar que el reclamo, solicitud o pedido ha sido resuelto favorablemente por silencio administrativo, a fin de permitir al titular el ejercicio de los derechos que correspondan.

En el evento de que cualquier autoridad administrativa no aceptare un petitorio, suspendiere un procedimiento administrativo o no expidiere una resolución dentro de los términos previstos, se podrá denunciar el hecho a los jueces con jurisdicción penal como un acto contrario al derecho de petición garantizado por la constitución, de conformidad con el artículo 212 del Código Penal, sin perjuicio de ejercer las demás acciones que le confieren las leyes.

La máxima autoridad administrativa que comprobare que un funcionario inferior ha suspendido un procedimiento administrativo o se ha negado a resolverlo en un término no mayor a quince días a partir de la fecha de su presentación, comunicará al Ministro Fiscal del respectivo Distrito para que éste excite el correspondiente enjuiciamiento.

Nota: Artículo reformado por Art. 12 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Nota: El inciso segundo del artículo 143 de la Constitución Política ordena que una Ley Ordinaria no podrá modificar una Ley Orgánica, en consecuencia el efecto positivo al reclamante del Silencio Administrativo Regulado en el artículo 28 de la Ley de Modernización, no afecta al silencio como denegación tácita del reclamo regulado en las Leyes Orgánicas. Ver Expedientes 8 y 16 de la Sala de lo Administrativo en Registro Oficial 332 de 23 de Mayo del 2001.

LINK:

Ver DENEGACION TACITA DE RECLAMO ADMINISTRATIVO, Gaceta Judicial. Año XCVI. Serie XVI. No. 5. Pág. 1391. (Quito, 24 de Marzo de 1996).

Ver SILENCIO ADMINISTRATIVO EN LO TRIBUTARIO, Gaceta Judicial. Año XCVII. Serie XVI. No. 8. Pág. 2194. (Quito, 29 de Enero de 1997).

Ver SILENCIO ADMINISTRATIVO EN MATERIA TRIBUTARIA, Gaceta Judicial. Año XCVII. Serie XVI. No. 8. Pág. 2217. (Quito, 19 de Mayo de 1997).

Ver EFECTOS DEL SILENCIO ADMINISTRATIVO, Gaceta Judicial. Año XCVII. Serie XVI. No. 10. Pág. 2716. (Quito, 10 de Diciembre de 1997). Ver SILENCIO ADMINISTRATIVO, Gaceta Judicial. Año XCVIII. Serie XVI. Nro. 12. Pág. 3226. (Quito, 10 de junio de 1998).

Ver SILENCIO ADMINISTRATIVO EN LO TRIBUTARIO, Gaceta Judicial. Año XCVIII. Serie XVI. Nro. 13. Pág. 3676. (Quito, 24 de junio de 1998).

CONCORD:

Ver: Módulo Público, ESTATUTO DEL REGIMEN JURIDICO ADMINISTRATIVO DE LA FUNCION EJECUTIVA, Registro Oficial Suplemento 411, 31 de marzo de 1994, Decreto Ejecutivo 1634, artículo 127.

Art. 28-A.- La formación, extinción y reforma de los actos administrativos de las instituciones de la Función Ejecutiva, se regirán por las normas del Estatuto del Régimen Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva.

Nota: Artículo agregado por Art. 13 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 29.- NOTIFICACION.- Las autoridades administrativas comunicarán al administrado las resoluciones que dicten, sean de trámite o definitivas, por el medio que consideren más rápida o expedito, siempre y cuando exista constancia plena en el proceso administrativo de la dirección para notificaciones y se pueda dejar prueba del hecho.

Art. 30.- INFORMES TECNICOS.- Cuando por disposición legal o reglamentaria expresa, se establezca que para la adopción de una disposición deban ser realizadas, previamente, evaluaciones técnicas de órganos o entidades afines, y tales órganos o entidades no expidan o realicen los actos pertinentes en los términos prefijados, o en su ausencia, dentro de los treinta días a partir de la recepción del requerimiento, el responsable del procedimiento administrativo o el administrado interesado en dicho procedimiento pedirán las mencionadas evaluaciones técnicas a otros órganos de la administración pública, entes públicos o entes universitarios, dotados de capacidad técnica equivalente.

Art. 31.- MOTIVACION.- Todos los actos emanados de los órganos del Estado, deberán ser motivados. La motivación debe indicar los presupuestos de hecho y las razones jurídicas que han determinado la decisión del órgano, en relación con los resultados del procedimiento previo. La indicación de los presupuestos de hecho no será necesaria para la expedición de actos reglamentarios.

Art. 32.- ACCESO A DOCUMENTOS.- Salvo lo dispuesto en leyes especiales, a fin de asegurar la mayor corrección de la actividad administrativa y promover su actuación imparcial, se reconoce a cualquiera que tenga interés en la tutela de situaciones jurídicamente protegidas, el derecho a acceso a los documentos administrativos en poder del Estado y demás entes del sector público.

Art. 33.- SANCIONES.- El funcionario o empleado público que violare cualquiera de las disposiciones previstas en este capítulo será sancionado con la destitución de su cargo, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales o administrativas previstas en otras leyes.

CAPITULO IV

DE LA DESCENTRALIZACION Y DESCONCENTRACION

Art. 34.- COMPETENCIA Y FINES.- El Concejo Nacional de Modernización del Estado, CONAM, coordinará, supervisará y controlará la ejecución de las políticas de descentralización que tiene por objeto la delegación del poder político, económico, administrativo o de gestión de recursos tributarios del gobierno central a los gobiernos seccionales, en coordinación con la Asociación Nacional de Municipalidades ANME y con el Consorcio de Consejos Provinciales CONCOPE, en lo que sea pertinente. Así mismo coordinará, supervisará y controlará la ejecución de las políticas de desconcentración cuya finalidad es transferir funciones, competencias, tributos y responsabilidades administrativas y de gestión tributaria del gobierno central a sus propias dependencias provinciales.

Art. 35.- DELEGACION DE ATRIBUCIONES.- Cuando la importancia económica o geográfica de la zona o la conveniencia institucional lo requiera, los máximos personeros de las instituciones del Estado dictarán acuerdos, resoluciones u oficios que sean necesarios para delegar sus atribuciones. En estos documentos se establecerá el ámbito geográfico o institucional en el cual los funcionarios delegados ejercerán sus atribuciones. Podrán, asimismo, delegar sus atribuciones a servidores públicos de otras instituciones estatales, cumpliendo el deber constitucional de coordinar actividades por la consecución del bien común.

Nota: Ver Artículos 248 y 249 de la Constitución Política Vigente.

Nota: Artículo sustituido por Art. 14 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 36.- TRASLADOS.- Los ministerios de Estado o los titulares de las entidades mencionadas en el artículo 2 de la presente Ley, podrán disponer el traslado de los funcionarios que consideren conveniente, cumpliendo las obligaciones previstas en la Ley, para atender las necesidades de las respectivas zonas geográficas.

Art. 37.- REGISTROS.- Los Ministerios y los demás organismos del Estado así como las entidades del sector público que por razón de su competencia administrativa tengan bajo su responsabilidad el mantenimiento de cualquier clase de registro necesario para la validez o eficacia de actos o contratos, están obligados, a establecer un mecanismo por medio del cual las inscripciones en tales registros se puedan realizar sin afectar su validez en las oficinas que dichas entidades u organismos deban tener en las diferentes provincias del País.

Nota: Artículo reformado por Art. 15 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 38.- Los Tribunales Distritales de lo Contencioso Administrativo y de lo Fiscal, dentro de la esfera de su competencia, conocerán y resolverán de todas las demandas y recursos derivados de actos, contratos, hechos administrativos y reglamentos expedidos, suscritos o producidos por las entidades del sector público. El administrado afectado presentará su demanda, o recurso ante el tribunal que ejerce jurisdicción en el lugar de su domicilio. El procedimiento será el previsto en la Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa o el Código Tributario, en su caso. No se exigirá como requisito previo para iniciar

cualquier acción judicial contra las entidades del sector público la proposición del reclamo y agotamiento en la vía administrativa. Empero, de iniciarse cualquier acción judicial contra alguna institución del sector público, quedará insubsistente todo el reclamo que sobre el mismo asunto se haya propuesto por la vía administrativa.

Nota: Artículo reformado por Ley No. 77 publicada en Registro Oficial Suplemento 290 de 3 de Abril de 1998, acreditando competencia a jueces de lo Civil.

Nota: Ley No. 77 derogada por Ley No. 4, publicada en Registro Oficial Suplemento 34 de 13 de Marzo del 2000. Competencia de Tribunales de lo Contencioso Administrativo.

Nota: Artículo sustituido por Art. 16 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Nota: Artículo sustituido por Art. 1 de Ley No. 56, publicada en Registro Oficial 483 de 28 de Diciembre del 2001.

LINK:

Ver PRESCRIPCIÓN ADQUISITIVA DE DOMINIO, Gaceta Judicial. Año XCV. Serie XVI. No. 2. Pág. 262. (Quito, 20 de Octubre de 1994).

Ver RESOLUCIÓN PREVIA ADMINISTRATIVA PARA LA IMPUGNACIÓN, Gaceta Judicial. Año XCV. Serie XVI. No. 3. Pág. 762. (Quito, 14 de Diciembre de 1994).

Ver RECLAMACIÓN ADMINISTRATIVA PREVIA, Gaceta Judicial. Año XCVI. Serie XVI. No. 5. Pág. 1170. (Quito, 2 de Abril de 1996).

Ver RECLAMO ADMINISTRATIVO PREVIO, Gaceta Judicial. Año XCV. Serie XVI. No. 2. Pág. 486. (Quito, 31 de Mayo de 1994).

Ver RECLAMACIÓN ADMINISTRATIVA PREVIA, Gaceta Judicial. Año XCVIII. Serie XVI. Nro. 12. Pág. 3203. (Quito, 23 de Junio de 1998).

Art. 39.- CUMPLIMIENTO DE SENTENCIAS.- Cuando cualquier órgano jurisdiccional declare, mediante sentencia ejecutoriada, la obligación del Estado o de cualquier entidad del sector público, a pagar cualquier suma de dinero o cumplir determinado acto o hecho, la ejecución de dicha sentencia se cumplirá de conformidad con lo dispuesto en el Código de Procedimiento Civil.

Art. 40.- RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DEL EJECUTIVO.- Dentro de los límites que impone la Constitución Política, declarase de competencia exclusiva del Ejecutivo la regulación de la estructura, funcionamiento y procedimientos de todas sus dependencias y órganos administrativos. En el plazo máximo de tres meses, contados a partir de la vigencia de esta Ley, el Presidente de la República, deberá mediante un Decreto Ejecutivo expedir y promulgar el nuevo Régimen Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva. En lo sucesivo, dicho Régimen Administrativo podrá ser modificado por el Presidente de la República a través de un Decreto Ejecutivo de acuerdo a las necesidades de la Administración Pública.

CAPITULO V

DE LA DESMONOPOLIZACIÓN, DELEGACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS

A LA INICIATIVA PRIVADA Y PRIVATIZACIÓN

Art. 41.- DELEGACIÓN.- El Estado podrá delegar a empresas mixtas o privadas la prestación de los servicios públicos de agua potable, riego, saneamiento, fuerza eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, facilidades portuarias, aeroportuarias y ferroviarias, servicio postal u otras de naturaleza similar. La participación de las empresas mixtas o privadas se hará mediante concesión, asociación, capitalización, traspaso de la propiedad accionaria o cualquier otra forma contractual "o administrativa" de acuerdo con la ley. El Estado cumplirá con su obligación de atender la educación y la salud pública de los ecuatorianos conforme los mandatos de la Constitución y sin perjuicio de la actividad que, en dichas áreas, cumpla el sector privado.

La exploración y explotación de los recursos naturales no renovables cuya propiedad inalienable e imprescriptible pertenece al Estado, podrá hacerse a través de empresas públicas, mixtas o privadas.

Nota: Ver Artículos 248 y 249 de la Constitución Política Vigente.

Nota: Artículo sustituido por Art. 17 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Nota: "o administrativa" Declarado Inconstitucional por Resolución Tribunal Constitucional No. 193 de 12 de Diciembre del 2000.

Art. 42.- PROCEDIMIENTOS.- Los procesos de desmonopolización, privatización, y delegación previstos en esta ley se realizarán mediante los siguientes procedimientos:

a) La reestructuración administrativa y reforma financiera de aquellas entidades e instituciones de derecho público que deban permanecer como parte del Estado, incluyendo la reforma de sus directorios, cambio de su adscripción, nombre y ejercicio de competencias; y,

b) La delegación total o parcial, o la transferencia definitiva al sector privado, de la gestión que desarrollan.

Nota: Inciso 1o. sustituido por Art. 18 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

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

- a) Aporte total o parcial al capital de sociedades por acciones;
- b) Arrendamiento mercantil "o negocios fiduciarios";
- c) Concesión de uso, de servicio público o de obra pública, licencia, permiso u otras figuras jurídicas reconocidas por el derecho administrativo;
- ch) Venta;
- d) Transformación, fusión, escisión y liquidación de empresas estatales o mixtas; y,
- e) Cualquier otra modalidad que mediante Decreto determine el Ejecutivo y que este amparada por la Ley ecuatoriana.

Nota: Ver Artículos 248 y 249 de la Constitución Política Vigente.

Nota: Artículo reformado por Art. 19 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Nota: "o negocios fiduciarios" Declarado Inconstitucional por Resolución Tribunal Constitucional No. 193 de 12 de Diciembre del 2000.

Art. 43-A.- Nota: Artículo agregado por Ley No. 000, publicado en Registro Oficial No. 693 de 11 de Mayo de 1995.

Nota: Artículo derogado por Art. 28 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 44.- ATRIBUCIONES DEL ESTADO.- Las modalidades contempladas en el literal c) del mismo artículo anterior, dentro de los gobiernos central (sic) y seccional, podrán aplicarse, para la contratación de estudios, diseños, construcciones, mantenimiento / explotación de obras públicas. Dichas modalidades deberán aplicarse y de ser necesario en combinación con las otras modalidades previstas en este artículo, para la explotación de recursos naturales no sujeta a leyes especiales y para la prestación de servicios públicos.

Los derechos y obligaciones entre las partes, establecidas en el artículo anterior, serán determinados en el Reglamento de la presente Ley, así como en los respectivos contratos.

Art. 45.- PROHIBICIONES.- Dentro de los procesos referidos en esta Ley, al Estado se le prohíbe:

- a) Conceder fianzas y avales en favor de los adquirentes de empresas públicas;
- b) Conceder créditos preferenciales para su adquisición, excepto el que se conceda con ese objeto a los trabajadores de la empresa que se transfiera; y,
- c) Conceder beneficios fiscales a los adquirentes.

Art. 46.- CONTRATOS.- Los contratos de delegación contendrán las cláusulas necesarias para asegurar que los servicios públicos a prestarse atiendan los intereses de los usuarios y la preservación del ambiente. En ningún caso, el Estado garantizará la rentabilidad del negocio ni establecerá tratamientos tributarios especiales o diferentes a los que rijan al momento de la celebración del contrato. Las condiciones contractuales acordadas entre las partes no podrán modificarse unilateralmente durante la vigencia del contrato por leyes ni otras disposiciones de carácter general que se expidieren con posterioridad a su celebración.

"Todo contrato de delegación incluirá, necesariamente, una cláusula de arbitraje para la solución de controversias".

Nota: Artículo sustituido por Art. 20 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Nota: Segundo Inciso entre comillas, Declarado Inconstitucional por Resolución Tribunal Constitucional No. 193 de 12 de Diciembre del 2000.

Art. 47.- MONOPOLIOS.- Prohíbese la existencia de monopolios en cualesquiera de sus formas y en consecuencia, se autoriza a terceros el establecimiento de actividades o la prestación de servicios de igual o similar naturaleza.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, para el caso de concesiones, licencias o permisos, éstas se podrán otorgar en condiciones de exclusividad regulada, solo por un período determinado, con la autorización, mediante Decreto Ejecutivo, del Presidente de la República o del organismo competente en el caso de los gobiernos seccionales.

Cuando la concesión de un servicio público implique una posición dominante en el mercado, su titular no podrá ser propietario, por sí mismo ni por terceras personas, de medios de comunicación colectiva o instituciones financieras. Cada una de estas actividades deberán ser desarrolladas, en forma exclusiva por sus administradores o propietarios.

Nota: Inciso último agregado por Art. 21 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 48.- Régimen.- Para todos los efectos, incluyendo el tributario y el laboral, las corporaciones, fundaciones, sociedades y compañías constituidas con el aporte total o parcial de capital o bienes de propiedad de instituciones del Estado, se someterán al régimen legal aplicable a las personas jurídicas de derecho privado.

Estarán exentos de todo tributo fiscal, municipal o especial, y no causarán gravámenes, impuestos, ni contribuciones generales o especiales de ninguna naturaleza, todos los actos y contratos para el perfeccionamiento de la conformación, aumentos de capital, fusiones o escisiones o cualquier otra reforma de estatutos de corporaciones, fundaciones, sociedades y compañías, en la parte que corresponda al aporte de capital o activos de propiedad de instituciones del Estado o la capitalización de cuentas a las que tuvieren derecho. En la parte correspondiente a la inversión de las instituciones del Estado, estos actos y contratos se considerarán como de cuantía indeterminada para efectos del pago de derechos notariales, derechos de inscripción o de registro, y costos de afiliación o inscripción en las entidades a las que deban pertenecer por mandato legal.

Nota: Artículo sustituido por Art. 22 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

CAPITULO VI

DE LOS PARTICIPANTES

Art. 49.- REPRESENTANTES.- En las modalidades de desmonopolización y privatización a la que se refiere el artículo 43 de esta Ley, intervendrán como representantes del sector público:

a) Las respectivas entidades u organismos o el Consejo Nacional de Modernización del Estado CONAM, según lo determine el Presidente de la República en el correspondiente Decreto Ejecutivo; y,

b) El órgano competente, en el caso de los gobiernos seccionales. Del sector privado, podrán intervenir personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras.

Art. 50.- PARTICIPACION LABORAL.- Los trabajadores o servidores públicos que presten sus servicios en las correspondientes entidades u organismos tendrán derecho a participar en las distintas modalidades de desmonopolización y privatización a las que se refiere el artículo 43 de la presente Ley. En estos casos, el Presidente de la República, podrá establecer forma de pago especiales.

Art. 51.- DERECHOS LABORALES.- El contratista o cesionario estará obligado a cumplir la estabilidad establecida en los respectivos contratos de trabajo individuales o colectivos y a respetar los derechos adquiridos de los trabajadores. En todo caso las relaciones entre contratista o cesionario y los trabajadores se regirán por las normas del Código del Trabajo.

Art. 52.- COMPENSACIONES.- Créase la compensación para los servidores, trabajadores y funcionarios que no sean de libre remoción del sector público que, dentro de los procesos de modernización y de conformidad a los planes que se establezcan para cada entidad u organismo se separen voluntariamente de cualquiera de las instituciones de las funciones del Estado a la que pertenezcan, dentro del plazo de 18 meses contados a partir de la publicación del reglamento a la presente Ley.

Queda facultado el Presidente de la República para ampliar, por una sola vez, mediante Decreto Ejecutivo, el plazo antes referido.

Esta compensación beneficiará a los trabajadores y servidores que hayan prestado sus servicios por más de dos años ininterrumpidos en la correspondiente entidad u organismo del sector público.

La Compensación será equivalente al valor de la última remuneración total promedio mensual, multiplicado por dos y por el número de años de servicio en el sector público, hasta un máximo de 400 salarios mínimos vitales generales vigentes a la fecha de la separación sin límite. Para determinar los años de servicio se considera el tiempo trabajado en el sector público sea con contrato o con nombramiento. El pago de esta compensación se la podrá realizar en efectivo si existen los recursos en el presupuesto de cada institución y también en bienes y acciones o participaciones.

Para los casos en que los beneficiarios de esta compensación cuenten en sus respectivas entidades u organismos con un fondo de cesantía u otro similar, creado anteriormente, y que hubiere sido alimentado con recursos de la institución, públicos y propios, no serán considerados como parte de la compensación por separación voluntaria, ni como indemnizaciones y deberán ser entregados al trabajador, empleado o funcionario dentro de un plazo máximo de 90 días independientemente de la compensación creada por esta Ley, de modo que la una no excluye a la otra. Estas compensaciones estarán exentas del impuesto a la renta.

Sin embargo los servidores que por razones de enfermedad, accidentes de trabajo u otra causa, fueren calificados por los organismos o por las comisiones pertinentes su condición de minusválidos o discapacitados, de manera que se encuentren en imposibilidad absoluta o relativa de continuar en el ejercicio de sus funciones o labores, podrán pedir a la autoridad nominadora, se les separe o retire de sus actividades administrativas, previo el pago de las compensaciones establecidas en esta Ley, sin que exista oposición o negativa por parte de autoridad alguna que represente a la entidad u organismo público correspondiente.

LINK:

Ver VENTA DE RENUNCIA, Gaceta Judicial. Año XCVIII. Serie XVI. Nro. 12. Pág. 3190. (Quito, 7 de septiembre de 1998).

Art. 53.- REINGRESO AL SECTOR PÚBLICO.- El personal que reciba la compensación a la que se refiere el artículo anterior, podrá volver a prestar sus servicios en el sector público, únicamente en cargos de ministros, subsecretarios, ministros jueces, presidentes, gerentes generales de empresas públicas, embajadores, profesores universitarios y cargos de elección popular; y, en los otros casos, previo Decreto Ejecutivo.

Las partidas correspondientes a las personas que se separen voluntariamente del servicio público, de acuerdo a lo estipulado en el artículo 52, serán suprimidas.

Se exceptúan de esta obligación las partidas que correspondan a cargos directivos, cuando las vacantes producidas sean cubiertas con personas que estén prestando sus servicios en la misma dependencia.

La autoridad nominadora que incumpliere con lo dispuesto en el inciso anterior, será destituida de su cargo y el nombramiento conferido quedará sin efecto.

Esta prohibición de reingreso al sector público no se refiere a los funcionarios, empleados y trabajadores de este sector que se vieron afectados por la extinción legal de las instituciones públicas o por la supresión de las partidas correspondientes, con excepción de aquellos funcionarios, empleados y trabajadores que vendieron sus renunciaciones.

Nota: Artículo reformado por Ley s/n, publicada en Registro Oficial 116 de 25 de Julio de 1997.

Art. 54.- SUPREMACIA DE LA LEY Y PROCEDIMIENTO VIGENTES.- En todo aquello que no se oponga a esta Ley, se declaran vigentes y de plena aplicación los procedimientos de desmonopolización y privatización establecidos en leyes especiales.

CAPITULO VII

DE LOS PROCEDIMIENTOS Y CONTROLES

Art. 55.- VALORES REFERENCIALES.- Los valores referenciales de las acciones, participaciones, bienes, activos, pasivos y derechos de las empresas o entidades sometidas al proceso de desmonopolización o privatización, serán establecidos sobre la base de informes de expertos nacionales o extranjeros calificados, quienes deberán sujetarse a las normas que se establezcan en el Reglamento.

No podrán participar ni directa ni indirectamente en los procesos a que se refiere al artículo 43 de la presente Ley, quienes intervengan como expertos o peritos, ni los funcionarios públicos, ni los representantes de elección popular, ni sus cónyuges, ni sus parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, ni las compañías o empresas en las que cualquiera de ellos tenga interés.

El informe del valor referencial será puesto en conocimiento del Contralor General del Estado.

Los miembros y el Director Ejecutivo del Consejo Nacional de Modernización del Estado, sin perjuicio de las sanciones penales a que hubiere lugar, serán personal y pecuniariamente responsables de toda acción u omisión dolosa, que tienda a perjudicar los intereses nacionales en todo lo relativo a los sistemas de valoración.

En caso que en los procesos detallados en el artículo siguiente de la presente Ley, hubiere un sólo oferente, no se podrán adjudicar por debajo del valor referencial.

Art. 56.- MECANISMOS.- Los procesos de desmonopolización y privatización de las actividades del Estado, se realizarán mediante uno o más de los siguientes mecanismos:

- a) Por licitación pública nacional o internacional para la presentación de ofertas;
- b) Por oferta de la Bolsa de Valores de una parte o la totalidad de las acciones de propiedad de la entidad u organismo que se oferte;
- c) Por suscripción pública de acciones o subasta pública; y,
- ch) Por cualquier otro mecanismo jurídico siempre que se encuentre amparado y reconocido por la Ley ecuatoriana.

Los mecanismos que se utilicen para la delegación, en cualesquiera de sus modalidades, serán siempre públicos y contarán con una adecuada promoción en los medios nacionales de comunicación y el conocimiento por parte de los posibles interesados de las especificaciones, modalidades, condiciones y características de la delegación, a fin de permitir la participación y competencia de todos los interesados.

Nota: Inciso final agregado por Art. 23 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 57.- CONTROL.- Los procesos de modernización del Estado previstos en esta Ley, serán controlados en la respectiva esfera de sus actividades, por los organismos señalados en el título X de la Constitución.

No serán aplicables las disposiciones contenidas en la Ley de Contratación Pública, la Ley de Consultoría, ni el artículo 43 de la Ley de Presupuestos del Sector Público. Para efectos de control deberán aplicarse las disposiciones de esta Ley y

especialmente los artículos 45, 46, 55, 56 y 57, debiendo en el Reglamento, obligatoriamente normarse los respectivos procedimientos.

Nota: Artículo reformado por Art. 24 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 58.- VENTA DE OTROS ACTIVOS FIJOS.- En el plazo de 180 días, a partir de la publicación de la presente Ley en el Registro Oficial, los diferentes organismos y dependencias administrativas del Estado, señaladas en el artículo 2 de la Ley de Presupuestos del Sector Público, publicado en el Registro Oficial No. 76 de noviembre 30 de 1992, deberán sacar a remate en pública subasta, los clubes, sedes sociales y centros de capacitación, considerados como bienes improductivos que estén al servicio de aquellas y que se encuentren fuera de los edificios donde funcionan las mismas, al igual que los bienes inmuebles y muebles que se hubieren adquirido para tal objeto.

Art. 59.- En concordancia con el artículo anterior, se prohíbe la adquisición de bienes inmuebles, muebles y enseres con el objeto de construir o adecuar clubes, sedes sociales y centros de capacitación para los empleados, trabajadores y funcionarios de las entidades señaladas en el artículo 2 de la Ley de Presupuestos del Sector Público.

Art. 60.- Los diferentes organismos y dependencias administrativas del Estado señaladas en la Ley de Presupuestos del Sector Público, en el plazo de 180 días, a partir de la publicación de la presente Ley en el Registro Oficial, deberán sacar a remate en pública subasta los vehículos de propiedad de aquellas que se encontraren a su servicio y que no sirvieran como medio de transporte colectivo o para cumplir funciones específicas que tengan relación con proyectos de desarrollo a cargo de las mismas.

Art. 61.- Forma y plazo de pago: El precio, forma de pago y demás condiciones para la transferencia de propiedad de los bienes de las instituciones del Estado deberán ser establecidos por la correspondiente institución del Estado en coordinación con el CONAM.

No podrán aceptarse como forma de pago de los bienes a transferirse, títulos o papeles de la deuda externa.

Si el pago se hiciere a plazos el Estado exigirá del adquirente las garantías suficientes que permitan la puntual y segura recuperación de la deuda insoluta. Mientras no se cancele la totalidad del precio no podrán grabarse los bienes adquiridos. Ante varias ofertas se preferirá aquella que ofrezca el mayor valor presente.

Nota: Inciso primero sustituido por Art. 25 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 62.- DESTINO DE LOS RECURSOS.- Los ingresos que se produzcan como resultado de los procesos mencionados en esta Ley, tendrán el siguiente destino:

a) Los que provengan de entidades y organismos del gobierno central y venta de las empresas públicas, se depositarán en la Cuenta Corriente Unica del Tesoro Nacional;

b) Los que provengan de ventas de acciones y más activos y traspasos de las entidades y organismos de las Fuerzas Armadas, se depositarán en una cuenta auxiliar de la Cuenta Corriente Unica del Tesoro Nacional, para ser administrada por el Ministerio de Defensa Nacional, en coordinación con el Ministerio de Finanzas y Crédito Público;

c) Los de las entidades y organismos del Estado previstos en el literal c) del artículo 128 de la Constitución Política de la República, excepto las creadas por actos legislativos seccional para la prestación de servicios públicos, se depositarán en una cuenta auxiliar de la Cuenta Corriente Unica del Tesoro Nacional que será administrada de conformidad con la Ley de Presupuestos del Sector Público;

ch) Los de las entidades y organismos seccionales, ingresarán a las cuentas de sus propios gobiernos; y,

d) Los provenientes de ventas de acciones o demás activos del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social y de las entidades financieras públicas, se depositarán en las cuentas propias de esas instituciones.

En todos los casos, los ingresos que se recauden por los procesos mencionados por esta Ley no podrán destinarse a gastos corrientes, ni al pago de la deuda externa. Tales ingresos serán destinados exclusivamente a proyectos de desarrollo social a fin de fortalecer la educación y la salud pública, los programas de vivienda, electrificación rural, agua potable, alcantarillado y demás servicios básicos; la construcción de carreteras y caminos vecinales así como cualquier otra obra de inversión o financiamiento de gastos de capital.

Nota: Ver Artículos 248 y 249 de la Constitución Política Vigente.

Art. 63.- CONTROVERSIAS.- Las controversias que se suscitaren en relación a los procesos contemplados en esta Ley, se resolverán en juicio verbal sumario, en primera instancia ante el Presidente de la Corte Superior del respectivo Distrito, y en segunda y definitiva instancia, ante una Sala de la Corte Superior de Justicia correspondiente determinada mediante sorteo. Los asuntos que versaren sobre materia comercial podrán resolverse a través de arbitraje nacional o internacional, según se establezca en el respectivo contrato y de acuerdo con las Leyes vigentes.

Art. 64.- DECLARACION JURAMENTADA.- Para cualquier caso de delegación previsto en esta ley el Contralor General del Estado, de acuerdo a lo que determine el reglamento, obtendrá de los miembros del CONAM y de la entidad contratante del sector

público, una declaración juramentada en la que conste que no tienen interés en la transacción a realizarse ni por sí, ni por tercera o interpuesta persona, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 55.

Nota: Artículo reformado por Art. 26 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 64-A.- Los bienes inmuebles que estén en posesión material de buena fe, no interrumpida, de las instituciones del Estado por más de cinco años, y que carecieren de títulos de propiedad legalmente inscritos a nombre de dichas instituciones, pasarán, por mandato de esta Ley, a ser de propiedad de las poseedoras. Los registradores de la propiedad de los cantones en los que dichos inmuebles se hallaren ubicados inscribirán las transferencias de dominio, previo auto que, al efecto, expedirán los jueces competentes, a petición de parte.

Nota: Artículo agregado por Art. 27 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Art. 65.- REGLAMENTO.- El Presidente de la República dictará el correspondiente Reglamento de conformidad con lo dispuesto en el literal c) del artículo 79 de la Constitución Política de la República, sin perjuicio de expedir los correspondientes decretos ejecutivos a los que hace referencia esta Ley.

Art. 66.- DEROGATORIAS Y REFORMAS.- La presente Ley tiene el carácter de especial y por tanto prevalecerá sobre cualquier otra que se le opusiere.

Las disposiciones del Código Tributario y de otras leyes se entenderán modificadas en cuanto se opusieren a la presente.

DISPOSICION GENERAL.- Para la resolución de las controversias derivadas de los actos, contratos y hechos administrativos realizados antes de la vigencia de esta Ley, los peticionarios podrán hacer uso de la facultad establecida en el inciso segundo del artículo 38 de la presente Ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Hasta tanto se expida el nuevo régimen jurídico administrativo de la Función Ejecutiva, se estará a lo dispuesto en la Ley de Régimen Administrativo.

SEGUNDA.- Las entidades, organismos y más dependencias del sector público referidas en el inciso primero del artículo 2 de la presente Ley, en el término de 90 días contados a partir de la publicación de la presente Ley están obligadas a realizar un inventario de todos los bienes raíces de su propiedad, detallando la naturaleza, ubicación y uso actual de los mismos. Copia certificada de estos inventarios se enviarán al Concejo Nacional de Modernización del Estado, CONAM.

El funcionario responsable del incumplimiento de la obligación prevista en el inciso anterior o de la falsedad de la información será destituido del cargo, sin perjuicio de las acciones civiles y penales a que hubiere lugar.

TERCERA.- Los contratos colectivos que se hayan suscrito en las instituciones públicas y empresas del Estado, continuarán vigentes y serán respetados.

TERCERA-A.- A efectos de cumplir con lo dispuesto en la Constitución respecto del transporte terrestre, aéreo, marítimo, fluvial y de las actividades aeroportuarias y portuarias y hasta cuando se reformen las leyes respectivas, se faculta al Presidente de la República para reorganizar los directorios de las entidades y empresas respectivas a fin de convertirlas en entidades autónomas. En la integración de los directorios se observará lo dispuesto en el Art. 123 de la Constitución Política para evitar conflictos de intereses. En los directorios podrán participar delegados de las entidades de la fuerza pública.

Nota: Disposición agregada por Art. 29 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

TERCERA-B.- Los procesos para la solución de controversias iniciados con anterioridad a la vigencia de esta ley, que actualmente se encuentren en trámite ante los jueces de lo civil y cortes superiores, continuarán sustanciándose hasta su terminación y ejecución en esos mismos órganos judiciales. Los recursos de casación interpuestos serán resueltos por las mismas salas que los conocen a la vigencia de esta ley.-.

Nota: Disposición agregada por Art. 29 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

TERCERA-C.- Los directivos, funcionarios, empleados y trabajadores que hubieren sido sancionados legalmente con destitución en cualesquiera de las instituciones y empresas del Estado y sector público, no podrán ser reincorporados a estas, sin excepción alguna. Quienes se encontraren incurso en esta prohibición y estuviesen cumpliendo funciones públicas, cesarán automáticamente en el cargo, sin derecho a indemnización ni recurso legal alguno.

Nota: Disposición agregada por Art. 29 de Ley No. 000, publicada en Registro Oficial Suplemento 144 de 18 de Agosto del 2000.

Nota: Incluida Fe de Erratas, publicada en Registro Oficial 168 de 21 de Septiembre del 2000.

LEY GENERAL DE PUERTOS.

Decreto Supremo No. 289. RO/ 67 de 15 de Abril de 1976

Art. 1.- Todas las instalaciones portuarias del Ecuador, marítimas y fluviales, así como las actividades relacionadas con sus operaciones que realicen organismos, entidades y personas naturales o jurídicas se regirán por las disposiciones contenidas en esta Ley.

Art. 2.- Las funciones de planificación, dirección, coordinación, orientación y control de la política naviera y portuaria nacionales se ejercerán a través de los siguientes Organismos:

- a) Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos;
- b) Dirección de la Marina Mercante y del Litoral;
- c) Entidades Portuarias.

Art. 3.- El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, estará integrado por los siguientes miembros: el Ministro de Defensa Nacional, quien lo presidirá; el Comandante General de la Marina; los Ministros o Subsecretarios de Relaciones Exteriores, Obras Públicas, Finanzas, Industrias, Comercio e Integración; el Presidente o Director Técnico de la Junta Nacional de Planificación y Coordinación Económica; el Jefe de la Primera Zona Naval y el Director de Desarrollo Marítimo de la Armada. El Director de la Marina Mercante y del Litoral formará parte del Consejo como Asesor con voz informativa pero sin voto.

En caso de empate, el voto del Presidente será dirimente.

En caso de ausencia o impedimento del Ministro de Defensa Nacional, presidirá el Consejo el Comandante General de la Marina.

En caso de ausencia de cualesquiera de los otros miembros titulares del Consejo, actuará a su nombre solamente quien lo estuviere subrogando en sus funciones.

Art. 4.- El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos es el más alto Organismo de asesoramiento del Gobierno en materia naviera y portuaria y le corresponde, las siguientes atribuciones:

- a. Aprobar el Reglamento Tarifario de las entidades portuarias y los cambios o modificaciones que se pusieren a su consideración;
- b. Decidir sobre la conveniencia del establecimiento de nuevos puertos, de acuerdo con los intereses nacionales, tomando en cuenta las zonas de influencia, la Política Nacional de Transporte y el Plan de Desarrollo.

c. Autorizar el uso con propósitos comerciales, de puertos o instalaciones marítimas o fluviales, por parte de personas naturales o jurídicas privadas o públicas.

d. Conocer y aprobar la programación anual de actividades del Sistema Portuario Nacional, que deberá ser presentada por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral hasta el 31 de Diciembre de cada año.

e. Disponer la realización de estudios y proyecciones sobre la influencia de las instalaciones portuarias en el Sistema Nacional de Transportes.

f. Aprobar el Plan General de Inversiones del Sistema Portuario Nacional y presupuestos anuales de las entidades portuarias, los cuales serán puestos a su consideración por la Dirección de la Marina Mercante del Litoral, a más tardar el 31 de Diciembre del cada año.

g. Conocer y dictaminar sobre el informe de Actividades del Sistema Portuario Nacional que será presentado por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral en el primer trimestre de cada año.

h. Determinar la jurisdicción de las Entidades Portuarias;

i. Presentar al Presidente de la República la propuesta en terna, de entre cuyos componentes será elegido el Vocal Presidente del Directorio de cada una de las Entidades Portuarias, por el Presidente de la República.

j. Las demás que le confieran la Ley o los Reglamentos.

Art. 5.- La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral será la ejecutora de la política Naviera y Portuaria determinada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos y, tendrá las siguientes atribuciones:

a) Informar al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos la conveniencia del establecimiento de nuevos puertos de carácter nacional o sobre el uso de puertos o instalaciones marítimas o fluviales, con propósitos comerciales, por parte de personas naturales o jurídicas, privadas o públicas.

b) Aprobar los Reglamentos de Servicios Portuarios, Manuales de Organización, y demás, que rijan con carácter uniforme, a todas las Entidades Portuarias.

c) Estudiar las mejoras en los sistemas de organización, administración, operación, mantenimiento y contabilidad de los puertos comerciales. Las recomendaciones correspondientes, serán notificadas a las Entidades Portuarias;

d) Realizar inspecciones periódicas a las Entidades Portuarias y formular las recomendaciones del caso;

e) Aprobar los Orgánicos de Personal de las Entidades Portuarias, que serán puestos en su consideración hasta el 30 de Noviembre de cada año;

f) Supervisar el cumplimiento de la programación anual de actividades aprobadas por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, la construcción de nuevos puertos y la ampliación de los existentes;

g) Fiscalizar el uso de todos los puertos o instalaciones marítimas o fluviales concedidos a personas naturales o jurídicas, privadas o públicas;

h) Promover la capacitación, calificación y entrenamiento, en el país o en el extranjero, del Personal Portuario que se estime conveniente y ventajoso para el desarrollo de las actividades portuarias;

i) Resolver en tercera y última instancia las reclamaciones de los usuarios de los puertos, en todo lo concerniente a los servicios respectivos cuando tales reclamaciones no hayan sido solucionadas por las Entidades Portuarias;

j) Conocer y estudiar las estadísticas mensuales de operación y rendimiento, los balances anuales y otros documentos que obligatoriamente presentarán a su consideración, las respectivas Entidades Portuarias;

k) Asesorar al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos en materia portuaria en general;

l) Velar por el principio de autoridad, responsabilidad y disciplina de los puertos nacionales con un criterio básico de unidad y coherencia;

m) Otorgar los títulos y matrículas para el Personal Marítimo que labora en los puertos nacionales; y,

n) Actuar como Coordinador de las Entidades Portuarias y promover el intercambio de informaciones y la cooperación administrativa y técnica.

Art. 6.- La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral contará en su Organización con el Departamento Nacional de Puertos que tendrá a su cargo el estudio y análisis de las actividades portuarias en materia administrativa, operativa, de explotación, construcción y mejoramiento de los puertos comerciales ecuatorianos, y, los órganos técnicos administrativos que fueren necesarios para el cumplimiento de su misión.

Art. 7.- Las Entidades Portuarias en cuanto a su organización y administración se regirán por las disposiciones contenidas en la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional.

Art. 8.- Los servicios y actividades a cargo de los Organismos determinados en el Artículo 2, literal a) y b) de esta Ley, se financiarán con las siguientes contribuciones:

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

b) Con el 5% (cinco por ciento) de los ingresos totales, provenientes del cobro de tasas a la mercadería y a la nave o de cualquier otro ingreso proveniente del uso de las instalaciones portuarias, que percibieren las personas naturales o jurídicas, privadas o públicas autorizadas para operar puertos o instalaciones marítimas con fines comerciales;

Estos fondos serán recaudados y administrados por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral con sujeción a las Leyes y Reglamentos que la rigen.

Art. 9.- Para la aplicación de esta Ley se consideran Entidades Portuarias, tanto las actuales Autoridades Portuarias, como las Organizaciones que hubiere conformado o se conformaren en el futuro para la administración de los puertos.

Art. Final.- Deróganse todas las disposiciones que se opongan a la presente Ley y en especial la Ley General de Puertos expedida mediante Decreto No. 545 del 30 de Septiembre de 1970, publicado en Registro Oficial No. 75 de Octubre 6 de 1970 y sus reformas contenidas en los Decretos Nos. 1525 y 166, de Octubre 14 de 1971 y de Febrero 12 de 1974, publicados en los Registro Oficiales No. 336 y 496 del 22 de Octubre de 1971 y 18 de Febrero de 1974, respectivamente.

LEY DE BENEFICIOS TRIBUTARIOS.
Ley 20, Registro Oficial 148 de 18 de Noviembre del 2005.

EL CONGRESO NACIONAL

Considerando:

Que mediante el establecimiento de estímulos tributarios, es posible atraer importantes montos de inversión destinados a la producción de bienes y servicios, a precios competitivos y de calidad, que generarían directa e indirectamente una gran cantidad de empleos en el país;

Que el Ecuador debe alcanzar su progreso y crecimiento económico y social sostenido, a través de la inversión productiva, para lo cual se requiere otorgar incentivos tributarios en forma temporal y focalizada;

Que las actividades financiadas con las nuevas inversiones, al no existir, no generan actualmente ningún ingreso tributario, pero una vez efectuadas las inversiones se crearán nuevos empleos, se producirán nuevos bienes y servicios, se dinamizará la economía ecuatoriana y el Estado aumentará sus ingresos tributarios derivados de los nuevos puestos de ocupación y compra y venta de bienes y servicios;

Que los países que han creado coherentemente estímulos tributarios y políticas de apertura a la inversión han logrado la generación de empleo, la investigación y la innovación empresarial, así como el incremento de la producción, importantes niveles de desarrollo humano, estabilidad económica y un acelerado progreso; actitud digna de ser emulada;

Que la inversión en altos montos constituye una actividad de interés nacional por su positivo impacto en la economía ecuatoriana;

Que la Constitución Política de la República dispone en el artículo 256, que: "Las leyes tributarias estimularán la inversión, la reinversión, el ahorro y su empleo para el desarrollo nacional"; y, en concordancia con esta disposición constitucional, el artículo 6 del Código Tributario dispone que los tributos, además de ser medios para recaudar ingresos públicos, servirán como instrumento de política económica general, estimulando la inversión, la reinversión, el ahorro y su destino hacia los fines productivos y de desarrollo nacional;

Que el artículo 243, numerales 3 y 4 de la Carta Política, establece que son objetivos permanentes de la economía, "El incremento y la diversificación de la producción orientados a la oferta de bienes y servicios de calidad que satisfagan las necesidades del mercado interno; La eliminación de la indigencia, la superación de la pobreza, la reducción del desempleo y subempleo";

Que de conformidad al artículo 244, numeral 1 de la Constitución Política de la República, le corresponde al Estado garantizar el desarrollo de las actividades económicas mediante un orden jurídico e instituciones que las promuevan, fomenten y generen confianza;

Que el artículo 271 de la Carta Política, consagra que la ley podrá conceder tratamientos especiales a la inversión en actividades de interés nacional;

Que el Presidente Constitucional de la República, en ejercicio de la facultad que le otorga el artículo 147 de la Constitución Política de la República, presentó al Congreso Nacional este proyecto de ley en materia tributaria; y,

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, expide la siguiente:.

LEY DE BENEFICIOS TRIBUTARIOS PARA NUEVAS INVERSIONES PRODUCTIVAS, GENERACION DE EMPLEO Y PRESTACION DE SERVICIOS

Art. 1.- Establécense los beneficios tributarios temporales y focalizados que se determinan en esta Ley, a las nuevas inversiones que se realicen en el país, destinadas exclusivamente a las siguientes actividades productivas:

- a) La generación hidroeléctrica nueva y la eléctrica no convencional, que se produzca y venda a precios competitivos a nivel internacional. Exclúyase expresamente a la generación termoeléctrica a base de bunker, diesel, asfalto y cualquier otro combustible contaminante;
- b) La refinación e industrialización de hidrocarburos y la producción de bienes de la petroquímica, cuyo proceso industrial demanda tecnología de avanzada. Exclúyense las actividades relativas a exploración, explotación y extracción de petróleo;
- c) La fabricación industrial de aparatos electrónicos de alta tecnología y de fibra óptica y otros dispositivos de comunicación digital y electrónica. Plantas industriales de ensamblaje de circuitos electrónicos y digitales integrados, microprocesadores, memorias, tarjetas electrónicas y computadoras portátiles, sensores científicos, software y hardware;
- d) El desarrollo, implementación, instalación y operación de centros de distribución regional de tráfico aéreo y/o carga de interconexión de los vuelos internacionales;
- e) La construcción y operación de puertos de aguas profundas y de transferencia internacional de carga y contenedores. Igualmente la construcción de puertos secos y fluviales;
- f) La fabricación de maquinaria y equipos para uso agropecuario o agroindustrial inexistentes en la actualidad en el país, así como la producción de bienes inexistentes a partir de procesos de transformación como consecuencia de inversiones agroindustriales nuevas; y,
- g) La protección del medio a través de inversiones productivas orientadas a la preservación y mejoramiento del potencial hidráulico para la generación hidroeléctrica, así como las nuevas inversiones para la producción de aditivos oxigenados provenientes de materia prima renovable, tal como el etanol anhidro.

Los beneficios tributarios se otorgarán únicamente a las empresas que se instalen en el país para desarrollar nuevos proyectos e inversiones en los sectores y las actividades indicadas en los literales anteriores.

Art. 2.- Los beneficios tributarios establecidos en la presente Ley se otorgarán únicamente a las personas jurídicas nacionales que se constituyan y a las empresas extranjeras que se domicilien legalmente en el país a partir de la vigencia de esta Ley y que tengan un capital social equivalente al 10% de la inversión señalada en este artículo y, que se obliguen a invertir en activos fijos un mínimo de siete millones y medio de dólares en el caso de los literales a), b), c) y e); y de dos millones de dólares para el caso de los literales d), f), g) y h), durante los dos primeros años contados desde la vigencia del correspondiente Decreto Ejecutivo de concesión de los beneficios tributarios.

Los beneficios de esta Ley se otorgarán también a nuevas inversiones en proyectos hidroeléctricos, que entren en producción a partir de la vigencia de la presente Ley y sean emprendidos por empresas existentes, siempre y cuando produzcan y vendan a un precio menor que el precio referencial de generación vigente a la expedición de la presente Ley.

Para efectos de esta Ley, se entiende por activos fijos: el área física que se requiera para el proyecto; las construcciones; maquinarias; y, equipos nuevos.

Art. 3.- Las empresas que se acojan a la presente Ley, tendrán los siguientes beneficios:

- a) Exoneración del Impuesto a la Renta, siempre que se hubieren realizado las inversiones señaladas en el artículo anterior;
- b) El Gobierno Nacional mediante Decreto Ejecutivo y previo el cumplimiento del procedimiento que se contemplará en el Reglamento a esta Ley, exonerará el pago de los derechos arancelarios a las importaciones de maquinarias, equipos y repuestos nuevos y materias primas que no se produzcan en el país, y que se requieran para la producción de los bienes y servicios a los que se refiere el artículo 1. Para el control de las importaciones señaladas, se dictará el reglamento correspondiente por cada una de las actividades productivas.

Para la aplicación de la exoneración del pago de los derechos arancelarios no será necesario el criterio del COMEXI ni trámite alguno ante organismo público o privado.

Las tasas por servicios aduaneros deberán corresponder al servicio que se reciba; y,
c) Exoneración total de los derechos e impuestos que gravan los actos constitutivos de las sociedades o compañías.

Los beneficios tributarios establecidos en la presente Ley, se aplicarán a los tributos vigentes y a los que los sustituyan.

Art. 4.- Los municipios podrán disminuir hasta un 95% los valores que correspondan a los tributos de que son titulares, de conformidad con el quinto artículo innumerado agregado al artículo 314 de la Ley Orgánica de Régimen Municipal, por el artículo 36 de la Ley 2004-44, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 429 de 27 de septiembre del 2004, por el tiempo de diez años contados a partir de la expedición del Decreto Ejecutivo correspondiente.

En el caso de los tributos a la transferencia de dominio de bienes inmuebles que se adquieran para la explotación del proyecto, la reducción tributaria será desde la expedición del Decreto Ejecutivo respectivo.

Art. 5.- Para el otorgamiento de los beneficios tributarios establecidos en esta Ley, los alcaldes de los cantones, previa aprobación de los correspondientes concejos municipales en cuya jurisdicción se vaya a realizar el proyecto de inversión, aprobarán dichos proyectos en el plazo máximo de 60 días y solicitarán al Presidente de la República la expedición del correspondiente Decreto Ejecutivo a favor de la empresa beneficiaria.

Art. 6.- Los estímulos tributarios que establece la presente Ley benefician exclusivamente a las personas jurídicas referidas en el artículo 2. Las operaciones económicas, comerciales, de servicios, de transferencia de bienes y otras que realicen terceras personas naturales o jurídicas, con las empresas beneficiarias de esta Ley, estarán sujetas al pago de todos los tributos.

Art. 7.- Los beneficios tributarios que se otorguen al amparo de esta Ley, deberán mantenerse durante el tiempo de diez años, en las provincias de Pichincha y Guayas; y, de doce años en el resto del país, contados a partir de la expedición del Decreto Ejecutivo correspondiente.

Los bienes adquiridos al amparo de esta Ley, no podrán transferirse a otras personas durante el período de los beneficios tributarios; en caso de incumplimiento de esta disposición, los beneficiarios de las exoneraciones estarán obligados a pagar todos los tributos de que han sido exonerados, con los intereses respectivos.

Art. 8.- El incumplimiento de las obligaciones que se adquieran al acogerse a los beneficios de esta Ley que constarán en el Decreto Ejecutivo correspondiente, dará lugar a la caducidad de los beneficios tributarios y a la liquidación y pago de la totalidad de los tributos exonerados, con los intereses respectivos.

Art. 9.- Las empresas que realicen las inversiones nuevas que señala esta Ley, están obligadas a prevenir los daños al ambiente y en caso de producirlos, serán responsables por los mismos en los términos establecidos en la legislación vigente, sin perjuicio de remediar las causas que los provocaron y asumir las responsabilidades que les corresponda.

Art. 10.- Al final del artículo 9 de la Ley de Régimen Tributario Interno codificada, reemplácese el punto por una coma y agréguese lo siguiente: "con excepción de lo previsto en la Ley de Beneficios Tributarios para nuevas Inversiones Productivas, Generación de Empleo y de Prestación de Servicios."

Art. 11.- Reformase la Ley de Fortalecimiento y Desarrollo del Transporte Acuático y Actividades Conexas, de la siguiente manera:

a) A continuación del literal b) del artículo 6, añádase lo siguiente: "Para la aplicación de los beneficios tributarios establecidos en este literal, no se tomarán en cuenta los años de construcción de los buques o naves."; y,

b) En el artículo 7, a continuación de las palabras: "... estarán exoneradas de derechos arancelarios,", añádase: "para lo cual el Gobierno Nacional expedirá el correspondiente Decreto Ejecutivo, en un plazo no mayor a sesenta días, ...".

Art. 12.- Para dar cumplimiento a las disposiciones del segundo inciso del artículo 271 de la Constitución Política de la República, esta Ley autoriza al Presidente de la República para que, mediante Decreto Ejecutivo, conceda tratamientos tributarios especiales en las zonas menos desarrolladas, especialmente en las fronterizas y Galápagos. Estos tratamientos especiales se concederán por una sola vez, por el tiempo que se estime necesario para fomentar las zonas con menor desarrollo relativo y podrán incluir exoneraciones de impuestos o deducciones especiales.

Art. 13.- Esta Ley prevalecerá sobre toda otra ley similar o igual que se oponga a su contenido o la contradiga. Las resoluciones del Servicio de Rentas Internas que contradigan sus preceptos, carecerán de valor jurídico.

Art. 14.- No se otorgarán los beneficios establecidos en esta Ley:

1. A las personas jurídicas cuyos socios o accionistas fueren deudores de la AGD, de instituciones financieras cerradas o del Fisco, ya sea directamente o sus parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad;
2. Si las personas jurídicas previstas en el numeral anterior o los parientes de los socios o accionistas integraren con posterioridad esas compañías, en cuyo caso, perderán dichos beneficios y reintegrarán aquellos de los cuales se hubieren beneficiado;
3. Los fideicomisos de los cuales formaren parte personas jurídicas, socios o accionistas que se encontraren en la situación prevista en el numeral 1 de este artículo; y,
4. Las personas naturales que fueren deudoras de la AGD, de instituciones financieras cerradas o del Fisco.

DISPOSICION GENERAL

Los incentivos y beneficios tributarios que se conceden a través de la presente Ley, así como los previstos en la Ley de Zonas Francas relativos a la exoneración del Impuesto a la Renta y del Impuesto al Valor Agregado, solo podrán ser modificados o eliminados por una ley dictada expresamente para tal finalidad.

Art. Final.- La presente Ley entrará en vigencia a partir de la publicación en el Registro Oficial. Dada, en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, en la sala de sesiones del Congreso Nacional, a los nueve días del mes de noviembre del año dos mil cinco.

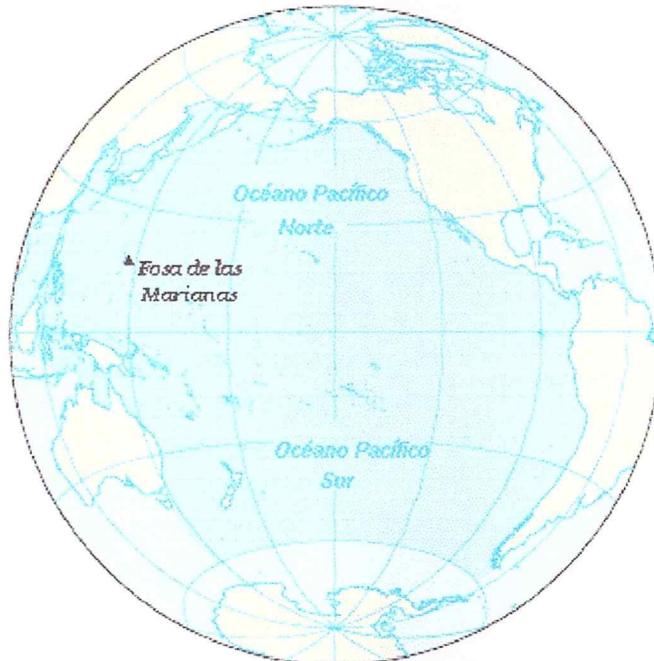
ANEXOS

	Movimiento de Carga / Año (Teus)										
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Pto. Guayaquil	375.878	407.434	378.450	414.088	453.646	462.609	468.599	521.798	567.608	603.693	
Puertos Privados				8.038	20.155	53.789	101.861	99.908	115.638	142.437	
Manta				4.671	9.513	21.048	29.630	25.458	39.233	14.629	
Esmeraldas							1.524		3.335	28.650	
Pto. Bolívar							23.827	22.503	22.546	23.625	
Callao			376.045	413.646	480.706	521.382	533.138	727.840	887.035	938.119	
Buenaventura			179.914	178.624	185.169	269.257	259.658	468.490	531.795	622.233	

	Movimiento de Carga / Año (Tn)										
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Pto. Guayaquil	5.784.280	5.708.269	4.902.195	4.631.106	5.072.885	5.316.481	5.585.509	6.549.137	6.434.295	6.541.357	
Puertos Privados				1.573.686	1.468.955	2.856.626	3.071.834	3.321.706	3.313.593	4.481.049	
Manta				360.019	445.341	517.718	597.777	557.756	689.198	782.713	
Esmeraldas				817.040	1.136.679	1.262.158	762.211	893.706	689.198	807.487	
Pto. Bolívar				1.743.288	1.571.333	1.521.543	1.610.848	1.552.154	1.428.173	1.503.866	
Callao				10.873.588	11.336.762	12.112.582	13.544.070	12.973.163	13.740.675	14.727.698	
Buenaventura				6.543.645	6.194.362	8.489.000	7.644.589	7.964.249	8.011.718	8.691.025	

Proyección de Movimiento de Carga / Año (Teus)											
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Pto. Guayaquil	639.915	678.309	668.608	708.725	751.248	676.323	716.902	759.916	805.511	753.842	
Puertos Privados	150.983	160.042	139.645	148.023	156.905	99.319	105.278	111.595	118.291	73.788	
Manta	15.507	16.437	17.423	18.469	19.577	20.752	21.997	23.316	24.715	26.198	
Esmeraldas	30.369	32.191	34.123	36.170	38.340	40.641	43.079	45.664	48.404	51.308	
Pto. Bolívar	25.043	26.545	28.138	29.826	31.616	33.513	35.523	37.655	39.914	42.309	
Callao	994.406	1.054.071	717.315	760.354	805.975	734.333	778.393	825.097	874.603	777.079	
Buenaventura	659.567	699.141	491.089	520.555	551.788	484.895	513.989	544.828	577.518	492.169	
Posorja			730.400	730.400	730.400	1.137.400	1.137.400	1.137.400	1.137.400	1.559.000	

CUENCA DEL PACÍFICO



Fuente: Wikipedia, La Enciclopedia Libre. <http://es.wikipedia.org>



Fuente: www.soberaniachile.cl/argent15.html

Características de los Buques

Cuadro No. 3

Tipo	Peso muerto	Eslora	Manga	Calado	Puntal	Observaciones
ULCC - Ultra Large Crude Carrier	> 320,000 DWT	370 mts.	62 mts.	28 mts.	36 mts.	Tanqueros: Transporte de combustible.
V.L.C.C - Very Large Crude Carrier	200,000 - 315,000 DWT	350 mts.	58 mts.	25 mts.	32 mts.	
Suezmax	120,000 - 200,000 DWT	> 300 mts.	60 mts.	16 mts.	24 mts.	
Aframax - Average Freight Rate Assessment	80,000 - 120,000 DWT	270 mts.	40 mts.	15 mts.	20 mts.	
Panamax (Máximas dimensiones - tránsito por Canal de Panamá)	50,000 - 80,000 DWT	290 mts.	32 mts.	12 mts.	16 mts.	Tanquero, Graneles Secos y Carga General