



APPB-GG-0202-2016

Puerto Bolívar, 16 de mayo de 2016

Recibido
16/05/2016
[Handwritten signature]

Señor Economista

Santiago León

SECRETARIO DEL COMITÉ INTERINSTITUCIONAL DE ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS

Quito.-

De mis consideraciones.-

Dentro del trámite que se le está otorgando a la comunicación APPB-GG-075 de fecha 26 de febrero de 2016, y recibido con fecha 3 de marzo de 2016 por el Ministerio Coordinador de la Producción, en el cual se procedió a solicitar los incentivos estipulados en la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Publico Privadas, para el proyecto de Iniciativa Privada de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, por lo que atendiendo las observaciones realizadas, en reunión de trabajo del Comité con fecha 16 de mayo de 2016, le indico:

La motivación para la Circular Modificatoria No.-12, está estipulada, en el Memorando de Entendimiento suscrito con fecha el 4 de febrero de 2016, legalizado en el Palacio Presidencial, entre el MTOP, APPB y YILPORT N.V., en su numeral 3, subnumeral 3.1, literal a, (v).

Respecto de la información de los indicadores financieros comparativos del proyecto se observan (Anexo 1):

Si se contemplan tres incentivos en el flujo financiero: el Impuesto a la Renta por 10 años; exoneración de aranceles a la importación; y, exoneración del ISD a dividendos, se genera una TIR de 12,9% y un VAN de USD -10,37 millones;

Si se contemplan en el flujo financiero solamente la exención el Impuesto a la Renta por 10 años, se genera una TIR de 12,7% y un VAN de USD -17,58 millones;

[Handwritten signature]



Si no se contemplan en el flujo financiero ningún incentivo tributario, se genera una TIR de 12,4% y un VAN de USD -30,85 millones;

En los tres casos antes señalados se aplican dos constantes, la primera respecto de los años de concesión: 50 años; y, la segunda que es la inversión adjudicada: USD 750 millones (Anexo 2).

La afectación del proyecto en caso de no beneficiarse de la exención al Impuesto a la Renta supondría una disminución de la tasa interna de retorno de 0,3%. Esta sola consideración afecta mucho a la viabilidad del proyecto, ya que vuelve su Valor Actual Neto más negativo y pondría en peligro su ejecución; sobre todo considerando el riesgo país que aplican los bancos en su financiación, a modo de ejemplo, los bancos solicitan correr el modelo con el 13% y Yilport utiliza como estándar de rentabilidad 13,2% y se puede ver claramente con las cifras presentadas que es necesario contar con el beneficio tributario para generar incentivo a esta inversión. La presencia del incentivo permite acercar la tasa interna de retorno a la tasa de descuento.

Es importante tomar en cuenta que actualmente la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional define que los puertos estatales no tienen fin de lucro y sus ingresos son utilizados para el mantenimiento y reinversión en sus instalaciones. Con este proyecto, se contempla, un canon fijo acumulado (2016 – 2066) de USD 382 millones, canon variable acumulado (2016 – 2066) de USD 1158 millones, es decir, un canon total acumulado (fijo y variable): USD 1540 millones que el Estado percibiría. Además, el puerto, con la inversión de Yilport generaría aproximadamente USD 1.100 millones (valor presente) de Impuesto a la Renta durante la vida del proyecto, esta cantidad sería el costo de oportunidad que el Estado no percibiría en caso de que la concesión no se realice.

Es todo cuanto puedo informar con objetivo del análisis para el otorgamiento de los incentivos por parte del Comité de Alianzas Público Privadas.



Con sentimiento de consideración y estima.

Atentamente,


Dr. Vicente Guzman Barboto

GERENTE GENERAL DE AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR

Copia.- Archivo.

ANEXO 1

	Duración de la delegación por concesión	INVERSIÓN millones \$USD	Tasa de Descuento	Valor Actual Neto millones \$USD	Tasa Interna de Retorno
1. Todos los incentivos	50 años	750	13,20%	-10,37	12,9%
2. Solo exención al IR				-17,58	12,7%
3. Sin todos los incentivos				-30,85	12,4%





ANEXO 2

INFORMACIÓN DEL PROYECTO

Nombre del proyecto: Proyecto de diseño, financiamiento, equipamiento, ejecución de obras adicionales, operación y mantenimiento de la terminal portuaria de Puerto Bolívar.

Ubicación: Parroquia Puerto Bolívar, Cantón Machala, Provincia El Oro.

Duración de la delegación por concesión: 50 años.

Monto a invertir: USD 750 millones.

Entidad delegante: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Gestor Privado: Yilport N.V.

Tasa de retorno esperada por el gestor privado: 13,2%

Fases de la inversión:

FASE 1 (2016-2022):	USD 242 millones
FASE 2 (2023-2027):	USD 90 millones
FASE 3 (2028-2032):	USD 82 millones
FASE 4 (2033-2038):	USD 208 millones
FASE 5 (2039-2066):	USD 128 millones
TOTAL:	USD 750 millones

Canon fijo estimado: USD 382 millones (50 años).

Canon variable estimado: USD 1.158 millones (50 años).