



INFORME DE GESTIÓN



2020

INFORME DE GESTIÓN

El presente informe tiene como objetivo el presentar a las Autoridades, medios de comunicación, usuarios y terceros interesados en general las memorias del proyecto de Gestión Delegada del Terminal Internacional del Puerto de Manta.

Se deja constancia que este informe es realizado con fines informativos y que el mismo no responde a una obligación legal, contractual o de cualquier otro tipo de parte de Terminal Portuario de Manta TPM S.A. ("TPM"), sus accionistas, principales, representantes legales o personal en general. Terminal Portuario de Manta TPM S.A. ha cumplido y seguirá cumpliendo estrictamente con sus obligaciones de reporte, información, socialización y, en general, de informar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas ("MTO"), a la Autoridad Portuaria de Manta ("APM") y, en general, a las autoridades competentes en las vías, métodos y períodos oportunos y legal o contractualmente relevantes.

En este sentido, este informe es únicamente una manifestación adicional de la transparencia y apertura que Terminal Portuario de Manta TPM S.A. ha demostrado desde el inicio de sus operaciones y en base a la cual ha actuado desde el inicio de la Gestión Delegada del Terminal Internacional del Puerto de Manta. Se busca mediante este documento transparentar y hacer conocer a la ciudadanía los hitos más importantes del proyecto así como aclarar cualquier duda respecto al proceso de delegación, la participación de AGENCIAS UNIVERSALES AGUNSA S.A. ("AGUNSA") como inversionista internacional y parte contractual del Contrato de Gestión Delegada y, en general, aclarar en beneficio de los interesados de buena fe que el Puerto de Manta está en buenas manos y encaminado en convertirse en un GRAN PUERTO PARA UNA GRAN CIUDAD.

I. ANTECEDENTES

I.a. EL PUERTO DE MANTA Y SUS PROCESOS FALLIDOS

1. El actual proceso exitoso de Gestión Delegada del Terminal Internacional del Puerto de Manta no es el primer intento de modernizar el puerto de los mantenses. Antes de lograr la actual delegación que está finalmente permitiendo la modernización del Puerto de Manta, existieron 3 intentos fallidos que impidieron, por casi 10 años, que el Puerto de Manta reciba inversiones en su infraestructura y, sobre todo, que se vuelva el puerto competitivo en el que se ha convertido luego de solo 3 años de delegación.
2. La búsqueda de inversión privada en el Puerto de Manta resulta de la falta de recursos económicos, comerciales y especializados para el desarrollo y modernización del Puerto. Esto tiene como consecuencia no solo que el Puerto de Manta haya arrojado números rojos durante los períodos de administración pública sino que, especialmente, no se hayan realizado inversiones en la infraestructura y equipamiento del Puerto de Manta. Es justamente esta necesidad la que da origen a la declaratoria de excepcionalidad con la que inicia el proceso de búsqueda de inversionista privado en el Puerto de Manta.

I.a.i. CONCESION A TIDE/HUTCHINSON

3. El primer intento de delegar el Puerto de Manta a inversión privada para generar su desarrollo se dio en el período entre el año 2007 y el 2009, mediante la concesión del Puerto a la empresa Hutchinson Ports a través de la subsidiaria local Terminales Internacionales del Ecuador TIDE. Pese a que este proyecto de concesión implicaba la inversión, como aporte inicial del Estado ecuatoriano, de USD55 millones, el proyecto no fue exitoso al ser un proyecto sobredimensionado, que no consideró el *hinterland* y la demanda de carga regional y que contenía propuestas de imposible cumplimiento, confirmado por la falta de ejecución de obras o inversiones significantes durante el período de concesión.
4. Como consecuencia de los errores conceptuales y sobredimensionamiento del proyecto respecto a las necesidades reales de carga, la concesión culminó en la terminación del contrato y múltiples demandas cruzadas entre el Estado ecuatoriano y la concesionaria, procesos que según información pública disponible seguirían abiertos y a la espera de resolución en distintas jurisdicciones.
5. Durante el período de concesión a TIDE, no se ejecutaron las obras de infraestructura necesarias para el Puerto de Manta tales como el dragado, ampliación de muelles y otras obras fundamentales para la competitividad del Puerto de Manta.

I.a.ii. PROCESOS DESIERTOS Y FALLIDOS

6. Luego de la fallida concesión, el Estado ecuatoriano continuó en su búsqueda de concesionar o delegar el Puerto de Manta por la necesidad de generar inversiones privadas que permitan la modernización, mantenimiento y, en muchos casos, reparación de la infraestructura portuaria, abandonada por varias décadas ante la falta de capacidad de inversión pública.
7. Para ello, en función de lo establecido en la legislación ecuatoriana, concretamente el Artículo 316 de la Constitución de la República del Ecuador y el Artículo 100 del Código Orgánico de la Producción se declaró, por parte del Presidente de la República, la excepcionalidad para la delegación del Puerto de Manta, considerándose necesaria la inversión privada ante la falta de capacidad técnica y económica del Estado ecuatoriano y, principalmente, considerando que la demanda del servicio no podía ser cubierta por empresas públicas o mixtas. Esta declaratoria de excepcionalidad está contenida en el Decreto Ejecutivo número 897 de 26 de septiembre de 2011, el mismo que fue debidamente reformado con el Decreto Ejecutivo 1127 de 5 de abril de 2012, reconociendo de forma específica en dicha reforma que el proceso a seguir para la delegación que *“el proceso a seguir no se ciñera exclusivamente a la licitación”*.
8. En función de esta declaratoria de excepcionalidad, debidamente declarada, el Estado ecuatoriano inició su búsqueda de delegar el Puerto de Manta a la inversión privada. Sin embargo, previo a la culminación exitosa de este cometido, existieron 3 procesos

fallidos que, pese a contar con inversión pública, debieron ser declarados desiertos por la falta de interés de la inversión privada.

9. Así, en el año 2012 se realizó la licitación para la concesión del Puerto de Manta, que contaba con un aporte inicial del Estado incluso superior al de la concesión con TIDE. En este caso, el Estado ecuatoriano ofrecía invertir USD180 millones de recursos públicos. Sin embargo, el proyecto una vez más era sobredimensionado, apartado de las realidades y necesidades del Puerto de Manta, que implicaba una inversión que no correspondía con las realidades del Puerto y, sobre todo, que hubiera supuesto el incremento de tarifas en perjuicio de los usuarios, los sectores productivos locales y la competitividad del Puerto de Manta.
10. Como consecuencia de estos errores conceptuales y sobredimensión del proyecto, el mismo culminó desierto al no haber interesados en ofertar aún a pesar de la importante inversión pública a realizarse por el Estado ecuatoriano.
11. El siguiente proyecto lanzado en el 2014 mantuvo las mismas características sobredimensionadas y la misma inversión estatal de USD180 millones, con el mismo resultado: no hubo interesados en ofertar y el mismo se tuvo que declarar desierto.
12. Durante este período de tiempo, el Estado ecuatoriano no derogó la declaratoria de excepcionalidad pues necesitaba delegar el Puerto a la inversión privada al ver que el mismo seguía deteriorándose en su infraestructura y, sobre todo, perdiendo competitividad bajo el manejo público. Sin embargo, la falta de conocimiento técnico especializado por parte de las autoridades encargadas de los procesos descritos llevaron a que se incluyan requisitos, inversiones, cálculos y, en general, presupuestos sin fundamento, desconociendo el *hinterland* y las realidades de carga de Manta y la región, así como las necesidades de los usuarios del Puerto de Manta. Esto a su vez llevó, como se ha explicado, a que los procesos anteriores hayan sido fallidos y declarados desiertos, al ser imposible presentar una oferta seria en esas condiciones.
13. AGUNSA compareció como interesado en todos los procesos descritos pero no presentó ninguna oferta justamente por las consideraciones anteriores.

I.b. LA INICIATIVA PRIVADA DE AGUNSA

14. En vista de que tanto la declaratoria de excepcionalidad para la delegación del Puerto de Manta como el interés de AGUNSA de invertir en el Puerto de Manta se mantenían vigentes, con fecha 5 de enero de 2016 se presentó un proyecto de Iniciativa Privada denominado “Proyecto de Modernización del Puerto de Manta”.
15. La Iniciativa Privada contenía las consideraciones técnicas, económicas y comerciales que AGUNSA, en su vasta e importante experiencia internacional en el manejo de terminales portuarias, consideró eran las adecuadas para poder culminar con éxito el proceso de delegación de la modernización del Puerto de Manta a la inversión privada.
16. A diferencia de los procesos anteriores, la iniciativa privada de AGUNSA no implicaba inversión alguna por parte del Estado ecuatoriano, esto es, por primera vez la inversión

necesaria para la modernización del Puerto de Manta se realizaría de forma 100% privada.

17. Así mismo, la iniciativa privada corregía errores de los procesos fallidos anteriores que evitaban la realización de un proyecto sobredimensionado y, crucialmente, no requerían la elevación de las tarifas portuarias a sus usuarios. La iniciativa privada de AGUNSA se enfocó en mejorar la competitividad del Puerto de Manta sin afectar a sus usuarios y, por el contrario, generando las condiciones técnicas, comerciales y económicas que permitan atraer nuevos usuarios nacionales y regionales.

II. AGENCIAS UNIVERSALES AGUNSA S.A.

18. AGENCIAS UNIVERSALES AGUNSA S.A. es una empresa mundial de origen chileno que forma parte del grupo **GEN (Grupo Empresas Navieras)**, empresas que cotizan en la bolsa Chilena, siendo un Grupo con 60 años en el negocio naviero, portuario y de logística en general.
19. AGUNSA otorga servicios portuarios de alto nivel, con inversiones y terminales en varios países de América, dentro del más alto contexto del comercio exterior, desarrollando actividades de representación a compañías de transporte aéreo y marítimo, agenciamiento, servicios de logística portuaria, equipos terrestres y a flote, servicios de logística y distribución para cargas/mercaderías y de servicios de administración, operación y mantención de terminales de transferencia, tanto de pasajeros como de cargas. Dada la constante preocupación de la empresa por innovar y mejorar la calidad de sus servicios en todos los ámbitos donde participa, la organización se encuentra integrada por unidades de negocios complementarias entre sí, que abarcan todos los eslabones de la cadena de valor a las cargas. AGUNSA logra de este modo, focalizar su gestión hacia la adaptación continua a las crecientes necesidades de sus clientes y a la permanente investigación y desarrollo de nuevos negocios en el contexto de su misión, la que gira entorno a ofrecer una oferta efectiva y sustentable agregando valor a clientes, proveedores, empleados y accionistas.
20. AGUNSA participa en cuatro sectores industriales de gran importancia para el desarrollo comercial nacional e internacional, estos son:

Puertos • Logística • Agenciamiento • Concesiones Aeroportuarias
21. Parte de las empresas que forman parte del grupo empresarial al que pertenece AGUNSA son las siguientes:

HOLDING – GRUPO EMPRESAS NAVIERAS - GEN
ESTRUCTURA

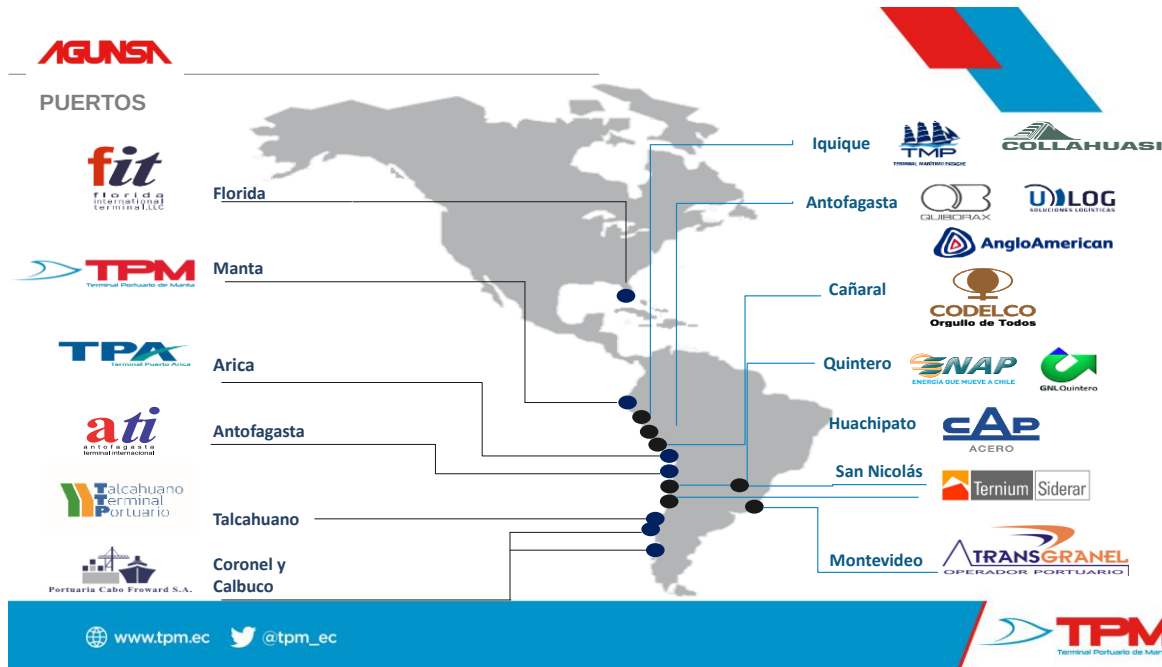


www.tpm.ec [@tpm_ec](https://twitter.com/tpm_ec)



22. AGUNSA, si bien cuenta con domicilio principal en Chile, es una empresa verdaderamente mundial, al contar a la fecha con 86 oficinas en 21 países incluido Ecuador, donde realiza operaciones y presta servicios a escala global, contando con casi todas las líneas navieras mundiales como sus clientes y, en algunos casos, socios estratégicos.
23. En lo que concierne a la operación de puertos, AGUNSA ha participado activamente en el diseño, construcción, habilitación, asesoría, concesión, operación y administración de terminales portuarios a todo tipo de cargas, logrando agilizar y optimizar la transferencia para generar las condiciones necesarias con el fin de fortalecer la conectividad, con el compromiso y cooperación de todo su personal interno y externo.
24. Los más de 30 años de experiencia en operación de puertos a nivel internacional atendiendo armadores, importadores y exportadores con distintos tipos de cargas (contenedores, graneles, automóviles y carga fraccionada), le han permitido ser un prestador de servicios muy activo en distintas industrias, tales como forestal, minera, agrícola, pesquera, entre otras.
25. AGUNSA opera de manera directa o a través de sus filiales en terminales concesionados y privados con los servicios de estiba y desestiba, acopio y almacenaje, amarre y desamarre de naves, manejo de contenedores, servicios a contenedores refrigerados y a cargas de proyecto y mantención de instalaciones de puerto, equipamiento y sistemas. AGUNSA posee la capacidad de entregar servicios integrales que abarcaran desde la descarga de los productos en la nave, hasta la entrega de éstas en las bodegas del cliente.

26. A nivel continental, el grupo empresarial AGUNSA maneja varios terminales portuarios generales y especializados, lo que permite al grupo contar con la experiencia en el manejo de todo tipo de carga. Esta experiencia es uno de los principales elementos que hacen perfecta la participación de AGUNSA en un puerto multipropósito como el Puerto de Manta, pues el grupo maneja en sus distintos terminales portuarios todas las cargas que maneja el Puerto de Manta, incluyendo pesca, pasajeros, graneles, vehículos y contenedores:



27. Adicional a su experiencia global y regional, AGUNSA cuenta con experiencia específica local, operando en el Ecuador desde el año 1992 a través de su filiales Ecuatorianas Marglobal, Aretina, Portrans, entre otras. De forma particular, entre sus múltiples operaciones en terminales portuarios nacionales, AGUNSA fue permisionario del Puerto de Manta con su filial Aretina, realizando operaciones portuarias en este Puerto, lo que le ha permitido conocer en particular detalle las necesidades, dificultades y oportunidades de este Puerto.
28. Así mismo, el grupo confió en el Puerto de Manta con la operación de una de sus líneas navieras, CCNI. Esta línea fue la última que mantuvo su operación de contenedores en Manta, incluso luego de los problemas que el Puerto tuvo relacionados con los estibadores locales y que ahuyentaron a muchas líneas que cancelaron su ruta por Manta. Luego de la partida de CCNI (por la venta de la línea naviera) al Puerto de Manta no llegaron contenedores en línea regular sino hasta el año 2019, ya operando TPM la delegación y gracias a las inversiones y gestiones comerciales de TPM y de líderes productivos locales.
29. La confianza de AGUNSA en el Ecuador se ha visto manifestada en acciones: las inversiones del grupo en el país, al 2019, alcanzan aproximadamente USD55 millones

de dólares. Estas inversiones se han realizado en Centros Logísticos, Terminal de Cruceros, infraestructura de muelles, dragado, infraestructura portuaria en general, patios extraportuarios, depósitos de contenedores, equipamiento como grúas portuarias, portacontenedores, equipo portuario en general, entre otras importantes inversiones en el sector portuario y logístico del país.

III. PROCESO DE DELEGACIÓN DEL TERMINAL INTERNACIONAL DEL PUERTO DE MANTA

III.a. PRESENTACION Y VIABILIDAD DE INICIATIVA PRIVADA

30. Como se mencionó anteriormente, con fecha 5 de enero de 2016 AGUNSA presentó una Iniciativa Privada denominada “Modernización del Puerto de Manta”, encaminada a realizar una propuesta seria, real y beneficiosa para conseguir la generación de inversiones privadas y modernización del Terminal Internacional del Puerto de Manta.
31. Habiéndose declarado legalmente la excepcionalidad para la delegación del Puerto de Manta, la presentación de la Iniciativa Privada se ceñió al procedimiento de Asociación Público-Privada, contenido al momento de su presentación en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones y de forma particular en el Decreto Ejecutivo número 582.
32. Recibida por parte de la Autoridad Portuaria de Manta, órgano competente para la delegación en nombre del Estado ecuatoriano, esta entidad puso la misma a disposición y conocimiento de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (“SPTMF”) para la correspondiente declaratoria de interés público.
33. Una vez declarado el interés público por el organismo competente, correspondía legalmente que la APM analice la Iniciativa Privada a fin de determinar si la misma era viable técnica, económica y jurídicamente. Luego del análisis correspondiente, con fecha 10 de marzo de 2016, APM determinó la viabilidad técnica, económica y jurídica de la iniciativa propuesta, debiendo convocar a un concurso público para la delegación del Terminal Internacional del Puerto de Manta.

III.b. CONCURSO PÚBLICO

III.b.i. LOS PLIEGOS Y LA INICIATIVA PRIVADA

34. Una vez que APM analizó la propuesta de iniciativa privada presentada por AGUNSA, consultó si la misma era de interés público y, ante la respuesta afirmativa del órgano competente, procedió a analizar y declarar su viabilidad técnica, económica y jurídica, con fecha 14 de abril de 2016 convocó al Concurso Público Internacional número 001-2016-APM.
35. La declaratoria de viabilidad supone la aceptación, por parte de la Autoridad Portuaria de Manta, de que el procedimiento y el contenido económico de la Iniciativa Privada (“IP”) eran aceptados como viables y, en consecuencia, debían constituir las bases de

los pliegos del concurso, de conformidad con el procedimiento de delegación en Asociación Público Privada (“APP”).

36. Sin embargo, pese a que de conformidad con el Artículo 12 del Reglamento del Régimen de Colaboración Público Privada (Decreto 582), el pliego del concurso público debía elaborarse en función de la Iniciativa Privada aprobada y declarada viable por la APM, inexplicablemente con fecha 14 de abril de 2016 se publicaron pliegos que diferían sustancialmente con la IP y que, en consecuencia, contradecían el procedimiento legal pertinente.
37. Pese a que APM decretó que la Iniciativa Privada era viable jurídica, técnica y económicamente, el Pliego publicado realizó modificaciones trascendentales y que desnaturalizaban el proyecto aprobado, pues modificaban en más del 300% los elementos económicos de la IP, haciendo inviable el proyecto. Estas modificaciones sustanciales contradecían el Artículo 12 del Reglamento pues al superar el 25% en la cantidad o presupuesto de las obras, en los plazos de duración del proyecto o en los aportes que deba efectuar el Estado.
38. Este incumplimiento legal fue debidamente comunicado por parte de AGUNSA, haciendo notar que la consecuencia del incumplimiento de los criterios legales mencionados tendría como resultado un nuevo proceso fallido y otra oportunidad desperdiciada para la modernización del Puerto de Manta.
39. En consecuencia, en vista de que los pliegos originales no respondían a los presupuestos legales contenidos en el Decreto Ejecutivo 582 ni al procedimiento de delegación mediante Asociación Público Privada, modificando sustancialmente la IP cuya viabilidad se había declarado en base a dicho régimen de APP, APM procedió a expedir la circular modificatoria número 004-2016-APM, la misma que se encuadró a las propias facultades modificatorias legales y contenidas en el mismo pliego del concurso público internacional.
40. Esta modificación incluyó el máximo incremento legalmente permitido para los valores de canon, esto es, subiendo en un 25% el valor de los cánones frente a la Iniciativa Privada.
41. En este sentido, las “modificaciones” que grupos opositores al Puerto de Manta refieren como cambios a los pliegos son justamente las modificaciones realizadas por APM en el primer pliego de bases concursales, al modificar en más de 300% el proyecto contenido en la IP y declarado viable por ellos mismos. Esta modificación tenía como consecuencia que una vez más se declare como inviable y fallido el proyecto, negando al Puerto de Manta por una nueva ocasión de la oportunidad de desarrollarse, modernizarse y recibir inversión extranjera.

III.b.ii. MODIFICACIONES AL CRONOGRAMA

III.b.ii.1. MODIFICACIONES POR EL TERREMOTO

42. Con fecha 16 de abril de 2016, la ciudad de Manta sufre un devastador terremoto que trágicamente se llevó vidas humanas, generó devastación personal y a la propiedad pública y privada y, en general, paralizó de forma drástica la normalidad de la ciudad, región y del país entero.
43. Como consecuencia de esta tragedia nacional, se declaró la emergencia y el estado de excepción, mediante Decreto Ejecutivo 1001 del 17 de abril de 2016.
44. Por lo anteriormente expuesto, mediante resolución de APM de fecha 22 de abril de 2016, estando facultada legalmente para hacerlo, se modificó el cronograma y extendió el plazo del concurso público internacional.

III.b.ii.2. MODIFICACIONES POR GRUPOS DE PRESIÓN LOCALES

45. Una vez reanudado el concurso público, habiendo culminado todas las fases previstas en el concurso público internacional y, sobre todo, habiendo contado todos los interesados con igualdad de tiempo y condiciones para la presentación de sus ofertas, con fecha 20 de septiembre de 2016 AGUNSA presentó su oferta en 11 cartones que contenían todos los requisitos legales de elegibilidad, oferta económica y técnica, así como las garantías requeridas.
46. Pese a que el tiempo para la presentación de ofertas había fenecido habiendo sido AGUNSA la única empresa que presentó una oferta válida y con todos los requisitos pertinentes, se hizo pública la petición de grupos de presión locales de dar una prórroga para la presentación de supuestas ofertas de parte de empresas interesadas.
47. De documentación públicamente disponible, se tiene conocimiento que con fecha 19 de septiembre de 2016, esto es, el día anterior a la presentación de ofertas, la Presidenta de la Cámara de Comercio de Manta presentó una solicitud a la Presidencia de la República pidiendo que se modifique el cronograma para poder presentar ofertas.
48. Esta extensión de plazo se dio aún en perjuicio de AGUNSA, quien había participado y presentado su oferta dentro de los plazos correspondientes. Sin embargo, pese a que se extendió la fecha para la presentación de ofertas hasta el 7 de octubre de 2016, ninguna otra empresa presentó una oferta siendo nuevamente AGUNSA la única oferente. En la sesión pública de presentación de ofertas, acudieron grupos que sin tener ninguna representación y mucho menos una oferta que presentar, buscaron generar incidentes y pedir la postergación del proceso.
49. En consecuencia, pese a que las modificaciones a los plazos y cronograma del concurso estaban permitidos por los propios pliegos, resulta inverosímil que opositores al desarrollo del Puerto de Manta públicamente utilicen estas modificaciones como supuestos argumentos en beneficio de AGUNSA, cuando la modificación al cronograma extendiendo el plazo para la presentación de ofertas se produjo con la intención de beneficiar a grupos de presión local que decían tener interesados en ofertar pero que,

aún contando con más plazo que el otorgado a AGUNSA, no participaron ni presentaron oferta alguna.

III.b.iii. REVISIÓN DE OFERTAS, NEGOCIACIÓN Y FIRMA DE CONTRATO

III.b.iii.1. CALIFICACIÓN DE OFERTA DE AGUNSA

50. Luego de la extensión de plazo para que supuestos nuevos oferentes presenten sus ofertas, con fecha 7 de octubre de 2016 AGUNSA presenta nuevamente su propuesta, la misma que es debidamente calificada por APM para constatar que cumpla con los requisitos de elegibilidad, técnicos y económicos.
51. Así, de conformidad con el cronograma, el 11 de octubre de 2016 se verifica que la oferta de AGUNSA cumplió con los requisitos de elegibilidad establecidos en el concurso público. Estos requisitos incluían la demostración de experiencia internacional en el manejo de terminales portuarios, experiencia en el manejo de cada uno de los tipos de carga que se operan en el Puerto de Manta y, en general, la verificación de requisitos que permitan confirmar si AGUNSA era una empresa apta, capaz y con la experiencia suficiente para la gestión delegada del Terminal Internacional del Puerto de Manta.
52. Habiéndose confirmado la elegibilidad de AGUNSA, de conformidad con los requisitos legales correspondientes, se procedió a realizar la apertura de las ofertas y su respectiva calificación.
53. En función de la oferta técnica y económica presentada por AGUNSA, se la declaró como ganadora del concurso, debiendo realizarse la fase concursal de negociación.

III.b.iii.2. NEGOCIACIÓN: SOLICITUD A AGUNSA DE AYUDAR CON EL FINANCIAMIENTO DE LAS REPARACIONES DE LOS DAÑOS DEL TERREMOTO E INCREMENTO DEL CANON

54. Durante la fase de Negociación, APM solicitó a AGUNSA dos puntos principales: la asistencia con el financiamiento de las reparaciones a los daños sufridos por la infraestructura portuaria como consecuencia del terremoto del 16 de abril y un aumento en el canon. Adicionalmente, se acordaron una serie de puntos adicionales relacionados con la presentación de estudios y evaluaciones por parte de AGUNSA.
55. Sobre el primer punto, por cuanto el proceso no contemplaba la reparación de daños por cuenta del terremoto que ocurrió en la mitad del proceso concursal, la oferta se presentó en función de un puerto en funcionamiento, esto es, que requería inversiones en obras nuevas y equipamiento pero no en reparaciones.
56. Sin embargo, ante el pedido del Estado ecuatoriano ante la ausencia de fondos y las demoras en recuperación de los valores correspondientes al seguro de infraestructura del Puerto de Manta, durante la fase de negociación las partes acordaron que sea el Gestor Privado quien realice por cuenta de APM la reparación de los daños y

afectaciones a los Muelles 1 y 2. En contraprestación a los pagos a efectuarse por dicha reparación, las partes acordaron contractualmente que el Gestor Privado percibiría los ingresos del Fondeadero de APM hasta recibir el pago por parte de APM de los valores incurridos por concepto de estas reparaciones, aplicando la correspondiente tasa de descuento y de conformidad con la fórmula contractual establecida.

57. El resto de las reparaciones debían ser realizadas por APM y las obligaciones del Gestor Delegado en las inversiones en el Puerto de Manta no iniciaban sino hasta la culminación de estas reparaciones, como expresamente se señala en el Contrato de Gestión Delegada.
58. Pese a lo anterior, entendiendo los impedimentos presupuestarios, administrativos y de gestión existentes en la APM al momento de la toma física, TPM inició sus inversiones pese a que APM se encontraba en incumplimiento de sus obligaciones de reparación del Puerto de Manta. Es más, TPM realizó inversiones para la reparación de áreas portuarias que, pese a que debían ser reparadas por APM, requerían de trabajos urgentes para poder operar de forma eficiente y segura el Puerto de Manta.
59. Así mismo, TPM cumplió con su obligación de realizar la reparación a los daños y afectaciones a los Muelles 1 y 2, aún cuando APM de forma unilateral paralizó el cobro por parte de TPM de los valores del fondeadero, pese a la obligación contractual existente.
60. Por otro lado, APM durante la fase de negociación solicitó un incremento del canon a pesar de que este era uno de los puntos de la oferta económica con los que AGUNSA había resultado ganador. Este incremento solicitado era aún superior al 25% de incremento en relación a la Iniciativa Privada. AGUNSA acordó durante esta fase el aumento del canon fijo al valor establecido en el Contrato de Gestión Delegada.

III.c. FIRMA DEL CONTRATO

61. Habiéndose cumplido todos los requisitos, formalidades y plazos legales y concursales, con fecha 16 de diciembre de 2016 se firmó ante el Notario Sexto de Manta, doctor Fernando Vélez Cabezas el “Contrato de Gestión Delegada para el Diseño y Planificación, Financiación, Equipamiento y Construcción de Obras Adicionales, Operación y Mantenimiento de la Terminal Portuaria de Manta”.
62. Tal como consta de la escritura pública celebrada para el efecto, suscriben dicho contrato por un lado, en representación del Estado ecuatoriano, la Autoridad Portuaria de Manta como Entidad Delegante y; por otro lado, la empresa Terminal Portuaria de Manta TPM S.A. como el Gestor Privado y la empresa chilena AGENCIAS UNIVERSALES S.A. AGUNSA como Adjudicataria.
63. En este sentido, contrario a afirmaciones malintencionadas y erradas emitidas por grupos opositores al desarrollo del Puerto de Manta, tal como puede confirmarse de la escritura pública correspondiente, están obligadas contractualmente no solo la subsidiaria local de AGUNSA, la empresa manabita Terminal Portuario de Manta TPM

S.A., constituida por requerimiento legal para la operación del Puerto, sino la propia empresa chilena AGENCIAS UNIVERSALES S.A.

64. Así, a diferencia de lo ocurrido en procesos anteriores, la responsabilidad del cumplimiento de las obligaciones contractuales adquiridas no es solo de la subsidiaria local sino de la adjudicataria chilena, desmintiendo de forma clara y categórica las afirmaciones maliciosas de que AGUNSA no es parte contractual del Contrato de Gestión Delegada.
65. Todo el proceso concursal y precontractual es público y se encuentra debidamente publicado en el portal web de la Entidad delegante:
- <http://www.puertodemanta.gob.ec/concurso-publico-internacional-para-la-gestion-delegada-de-la-terminal-internacional-de-autoridad-portuaria-de-manta/>
66. Adicionalmente, TPM ha colaborado con todas las autoridades de control en la revisión del proceso, incluyendo en el examen especial que como es normal, realiza la Contraloría General del Estado, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y, sobre todo, su fiscalizador contractual, Autoridad Portuaria de Manta. En todos los casos las investigaciones, fiscalizaciones y auditorías realizadas ratifican que AGUNSA y TPM han actuado de forma seria, transparente y conforme a la ley en todas sus actividades, cumpliendo de manera estricta y plena sus obligaciones contractuales y legales.

IV. CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE GESTION DELEGADA

IV.a. TOMA FISICA

67. Luego de la firma del Contrato de Gestión Delegada el 16 de diciembre de 2016, según el texto contractual TPM tenía hasta 11 meses para realizar la Toma Física. Durante este Período (denominado como “Período de Organización”) las partes debían cumplir con respectivas obligaciones que incluían, por el lado del Gestor Delegado la obtención de los permisos legales correspondientes y, por el lado de APM, entre otras, efectuar las reparaciones por los daños del terremoto.
68. Sin embargo, tomando en cuenta los problemas económicos y financieros de la Autoridad Portuaria de Manta, los mismos que se originaron en años de operaciones deficitarias del Puerto y se agravó como consecuencia del terremoto, se solicitó a TPM que realice la Toma Física del Puerto en el menor tiempo posible y aún sin que APM haya cumplido con sus obligaciones contractuales de reconstrucción.
69. Una vez que TPM obtuvo todos los permisos, licencias y autorizaciones requeridos para operar, con fecha 1 de marzo de 2017 se realizó la Toma Física del Terminal Internacional del Puerto de Manta, pese a que a dicha fecha APM no había realizado las reparaciones a las que estaba obligada.
70. La efectividad de la Asociación Público-Privada como mecanismo de inversión privada en sectores estratégicos se vio evidenciada por el compromiso de TPM de aceptar el

pedido de su socio público, APM, y realizar la Toma Física en estas circunstancias. Esto permitió, por un lado, poder iniciar la operación, inversiones y mejoramiento del Terminal Internacional del Puerto de Manta; y, resultó que, posteriormente, TPM tuvo que realizar inversiones adicionales en las reparaciones del terremoto que contractualmente son de cuenta de APM.

71. De forma particular, las circunstancias de la Toma Física denotan la importancia de la delegación del Terminal Internacional del Puerto de Manta pues, como es evidente de las inversiones realizadas y mejoras que se describirán en este informe, si no se hubiera procedido con la delegación el Terminal Internacional del Puerto de Manta correría actualmente con la misma suerte del Terminal de Pesca y Cabotaje que, al no haber sido delegado a la inversión e iniciativa privada, aún no logra reparar las afectaciones del terremoto pese a las buenas gestiones que pudieran realizar los principales de APM.

IV.b. HITOS DE CUMPLIMIENTO CONTRACTUAL

72. Realizada la Toma Física, TPM ha venido cumpliendo a cabalidad con la **totalidad** de sus obligaciones contractuales y, adicionalmente, realizando inversiones **adicionales** a las que contractualmente estaba obligado.
73. Los siguientes son los principales “Hitos” del período de delegación desde la Toma Física del 1 de marzo de 2017 hasta la presente fecha, resaltando el compromiso de TPM con el proyecto de modernización del Puerto Manta y, sobre todo, manifestando el beneficio evidente de la Delegación para el Puerto de Manta, la ciudad y la provincia en general:

MARZO DE 2017



INICIO DE OPERACIONES EN EL TERMINAL INTERNACIONAL DEL PUERTO DE MANTA

Mediante una rueda de prensa realizada el 01 de marzo en la Autoridad Portuaria de Manta, el Gerente de APM -Ingeniero José David Recalde- hizo oficial el inicio de la gestión operativa de la empresa Terminal Portuario de Manta TPM S.A, en el Terminal Internacional del Puerto de Manta, una vez que el grupo Agencias Universales S.A. (AGUNSA), se adjudicara la delegación del puerto de Manta por un período de 40 años.



MAYO 2017

ARRIBAN TRACTOCAMIONES AL PUERTO DE MANTA

Terminal Portuario de Manta TPM, cumpliendo con la fase de modernización de flota de equipos y maquinarias para una mayor efectividad de operaciones, recibió la mañana del miércoles 17 de mayo, cinco tractocamiones que servirán para el porteo de carga dentro las instalaciones portuarias y prestación de servicios dentro del perímetro urbano de la ciudad.



JUNIO 2017

TPM INCORPORA REACH STACKERS PARA OPERACIONES EN ÁREAS DELEGADAS

Terminal Portuario de Manta TPM, en cumplimiento con la etapa de modernización de equipos y maquinarias del Terminal Internacional del puerto de Manta, recibió el 30 de junio, dos portacontenedores -REACH STACKERS- modelo DRT450, marca KALMAR con capacidad de izaje de hasta 45 toneladas métricas, que se utilizarán específicamente para movimiento de contenedores llenos con un elevado nivel de productividad.



JULIO 2017

TPM REALIZA PRIMERA OPERACIÓN DE TRASBORDO VEHICULAR

El Puerto de Manta a través de TPM (Terminal Portuario de Manta) recibió el 10 de Julio los primeros vehículos bajo modalidad de trasbordo, importante logro obtenido gracias a la gestiones comerciales, capacidades logísticas y eficiencia en las operaciones.



AGOSTO 2017

COLOCACIÓN DE LA PRIMERA PIEDRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TERMINAL DE CRUCEROS DE MANTA

El 02 de agosto de 2017, Terminal Portuario de Manta, colocó la primera piedra para la construcción del primer Terminal de Cruceros del País, una vez que Autoridad Portuaria de Manta autorizó el inicio de los trabajos de esta importante obra, que se desarrollará en un período de 14 meses, coincidiendo justamente para el inicio de la temporada de cruceros 2018-2019.

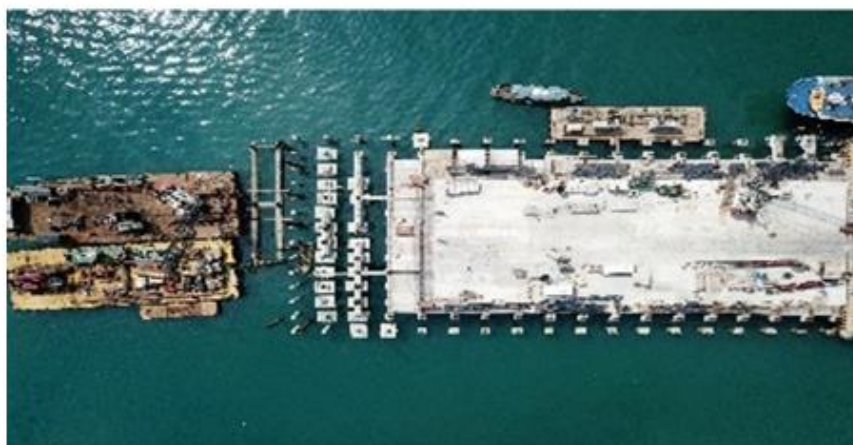


OCTUBRE 2017**TPM SUPERA NIVELES HISTÓRICOS DE MOVILIZACIÓN DE CARGA**

Terminal Portuario de Manta, en tan sólo 8 meses al frente de las operaciones, sobrepasó los niveles históricos del Puerto de Manta en relación a volúmenes de carga, clientes e inversión. Los avances de obra superan las obligaciones y ofertas presentadas en el Contrato celebrado con APM. El proceso se encuentra en la Fase de Reconstrucción, sin embargo, se han adelantado inversiones de la fase consiguiente 1A.

**NOVIEMBRE 2017****INICIA AMPLIACIÓN DEL MUELLE INTERNACIONAL 2 EN 100 MTS ADICIONALES**

TPM S.A. inicia la ampliación del Puerto de Manta con la colocación del primer pilote para la Extensión del Muelle Internacional 2 en 100 metros adicionales, sumando un total de 300mts. Esta obra se realizaría en un plazo de 270 días calendario desde la firma del contrato.



DICIEMBRE 2017

EL PUERTO DE MANTA CIERRA EL 2017 CON RÉCORD DE CARGA

El Puerto de Manta cierra el 2017 con aumento récord de carga, evidenciándose un hito histórico; de acuerdo con estadísticas de TPM S.A. hasta el 15 de diciembre de 2017, un total de 902,149 toneladas métricas fueron movilizadas, superando el récord de carga de años anteriores.

**ENERO 2018**

INICIAN TRABAJOS DE DRAGADO EN MUELLES INTERNACIONALES

El 29 de enero iniciaron los trabajos de dragado y remoción de sedimentos del lecho marino en muelles internacionales, los cuales removieron 1'514.566,00 m3 de material en 35.8 hectáreas, abarcando el canal de acceso y cada uno de los cuatro atracaderos. De esta manera se superó la oferta inicial, que comprendía únicamente el atracadero 4 y el canal de acceso.



MARZO 2018

ENTREGA DE LA OBRA DE DRAGADO EN EL TERMINAL INTERNACIONAL DEL PUERTO DE MANTA

El 15 de marzo, mediante una de prensa se realizó la entrega oficial de las obras de Dragado a -13mts ejecutadas por TPM S.A. en los muelles internacionales y canal de acceso del Puerto De Manta, evento que contó con la presencia del Presidente de la República y autoridades nacionales y locales.


ABRIL 2018

TPM realizó el Primer Foro Marítimo Portuario Manta 2018 "Retos y oportunidades del puerto de Manta".

El lunes 16 de abril de 2018, en uno de los salones del Sail Plaza Hotel, se efectuó el primer "Foro Marítimo Portuario Manta 2018, Retos y Oportunidades del Puerto de Manta", organizado por Terminal Portuario de Manta TPM S.A., dirigido usuarios, clientes y profesionales vinculados al sector marítimo- portuario, con la exposición de destacados profesionales como Andrés Padilla, gerente Corporativo de Operaciones del grupo Marglobal en Ecuador y director de Operaciones de Terminal Portuario de Manta, así como de Javier Moreira, gerente General de CMA-CGM del Ecuador y presidente de la Cámara Marítima del Ecuador.


TPM
Terminal Portuario de Manta

UN GRAN PUERTO PARA UNA GRAN CIUDAD

FORO MARÍTIMO PORTUARIO MANTA 2018
RETOS Y OPORTUNIDADES DEL PUERTO DE MANTA

Expositores

Javier Moreira
Luis Alfredo Ortiz
Andrés Padilla

Moderador

Roberto Sánchez Blanco

Agenda

10:00 - 10:30	Registro de asistentes
10:30 - 11:00	Oración y bienvenida por la autoridad
11:00 - 11:30	Exposición y recepción
11:30 - 12:00	Exposición y recepción
12:00 - 12:30	Exposición y recepción
12:30 - 13:00	

Fecha
Lunes 16 de Abril del 2018

Lugar
Hotel Sail Plaza Manta

Patrocinador
TPM

ABRIL 2018

ADQUISICIÓN DE NUEVA GRÚA MÓVIL PARA EL PUERTO DE MANTA

De manera exitosa finalizó en el Puerto de Manta la descarga y ensamblaje de la grúa móvil Gottwald GHMK7508, adquirida a la compañía alemana KONECRANES-GOTTWALD por parte de Terminal Portuario de Manta S.A. Este equipo de última generación posee una capacidad de izaje de 125 TM, y representa una inversión de más de 4 millones de dólares.



MAYO 2018

NAVIERA KLINE RETOMA OPERACIONES EN EL PUERTO DE MANTA

Las óptimas condiciones de operatividad y gestión comercial de TPM hicieron posible el atraque del TIANJIN HIGHWAY, car carrier perteneciente a K LINE, una de las principales líneas navieras de vehículos, que retomó operaciones en el puerto manabita.



SEPTIEMBRE 2018

ARRIBA EL PRIMER VAGÓN PARA EL PROYECTO “METRO DE QUITO”

El 01 de septiembre arribó el primer tren del Metro de Quito, en presencia del Alcalde de la Capital y diversas autoridades locales y portuarias. Esta recepción se da gracias a las bondades que ofrece el Puerto, tanto en infraestructura como en capacidad operacional y sobre todo por la experiencia en el manejo de cargas proyecto.

**OCTUBRE 2018**

ARRIBAN AL PUERTO NAVES DE MAYOR CALADO

Los Muelles Internacionales recibieron el 12 de octubre al MN WEST TREASURE, de bandera panameña, con un calado de 12,72 metros y 199.98 de eslora, que trajo consigo 58.062 toneladas de trigo, lo que constituye la carga más grande y la nave de mayor profundidad que ha arribado a este puerto, pudiendo garantizar que navíos de estas dimensiones puedan arribar sin inconvenientes al puerto manabita.



OCTUBRE 2018

TPM INAUGURÓ LA PRIMERA TERMINAL DE CRUCEROS DEL ECUADOR

El pasado 19 de octubre, mediante un acto especial Terminal Portuario de Manta TPM S.A., inauguró la Terminal de Cruceros de Manta, infraestructura pionera en su categoría, con una inversión de más de 2.4 millones de dólares, que además cumple la función de Centro de Convenciones.



NOVIEMBRE 2018

TPM, LA MEJOR EMPRESA BASC DEL SECTOR MARÍTIMO

El 15 de noviembre, durante el XII Congreso Internacional de Seguridad BASC desarrollado en el Centro de Convenciones de la ciudad de Guayaquil, TPM S.A. fue galardonada y reconocida como la mejor empresa BASC en el sector de Terminal Portuario Marítimo y Fluvial 2018.



DICIEMBRE 2018

TPM ADQUIERE EQUIPOS ESPECIALIZADOS PARA DESCARGA DE GRANEL SÓLIDO

Se trata de 4 tolvas de fabricación nacional con capacidad de 50 mts cúbicos y 4 cucharas de la marca alemana Peiner Smag con capacidad de almacenamiento de 12 mts cúbicos, modernos equipos que agilitarán considerablemente las operaciones de graneles.



ENERO 2019

BUSES ELÉCTRICOS PARA EL PUERTO DE MANTA

Desde este 15 de enero el Puerto de Manta cuenta con buses eléctricos cero emisiones de CO₂, los cuales representan un medio de transportarte interno gratuito y ecológico para todos los usuarios.



FEBRERO 2019

PRIMERA FLOTA DE BUSES ELÉCTRICOS LLEGA POR MANTA

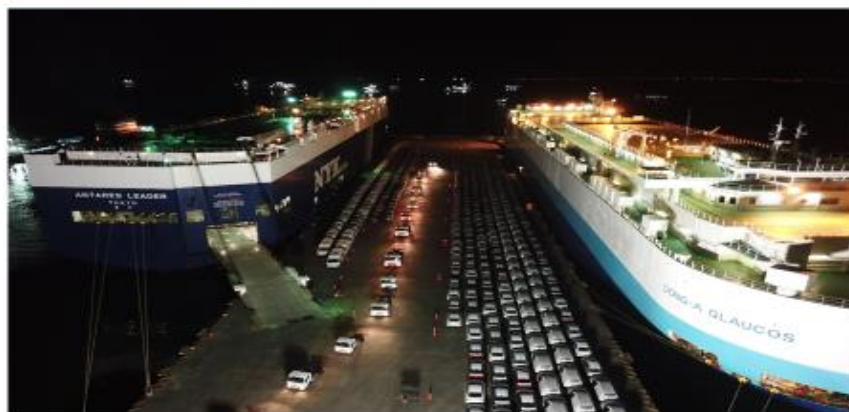
El 27 de febrero arribó la primera flota de 20 buses eléctricos para la transportación pública de Guayaquil al Puerto de Manta. La entrega marca un hito histórico para la transformación de la movilidad urbana del Ecuador, por ser el segundo país de Sudamérica que contará con movilidad eléctrica sostenible.



MARZO 2019

EL PUERTO DE MANTA SE CONSOLIDA EN TRASBORDO VEHICULAR

Gracias a las bondades geográficas y logísticas, los car carriers MV ANTARES LEADER y MV DONG A GLAUCOS, ambos de la línea Hyundai Glovis, concretaron una exitosa operación simultánea de trasbordo directo de 1.761 unidades en muelles internacionales del Puerto de Manta, el cual se posiciona como un terminal de referencia en esta modalidad para la región.



MARZO 2019

TPM EFECTÚA MEJORAS PARA ESTIBADORES Y CUADRILLEROS EN EL PUERTO DE MANTA

El Terminal Portuario de Manta implementó mejoras en infraestructura y movilidad para la comodidad de los estibadores/cuadrilleros que laboran al interior de las instalaciones Portuarias.



MARZO 2019

EL PUERTO DE MANTA RECIBE CRUCERO DE GRAN TAMAÑO

El 30 de marzo se efectuó la primera recalada del imponente crucero MN CELEBRITY ECLIPSE. Este navío de 317.25 de eslora y 8.70 de calado, es el crucero más grande que ha visitado el puerto Manabita en la historia. Su atraque se pudo efectuar gracias a la infraestructura con la que cuenta el área internacional del Puerto de Manta, producto de las inversiones realizadas.



ABRIL 2019

IMPLEMENTACIÓN DE GARITAS Y ESTACIONES DE PESAJE

Esta inversión constituye una obra adicional al Contrato de Gestión Delegada, cuyo objetivo es el optimizar el tráfico, seguridad y constatar volúmenes de carga de los vehículos que ingresan a Muelles Internacionales.

GARITAS Y ESTACIONES DE PESAJE




Inversión de la obra:
✓ \$ 300,796.78

Periodo de ejecución:
✓ 5 meses

Beneficios:
✓ Verificación y pesaje de los diversos tipos de cargas.
✓ Control de vehículos debidamente autorizados para acceder a las instalaciones portuarias.

www.tpm.ec
[@tpm_ec](https://twitter.com/tpm_ec)

ABRIL 2018

SE REALIZÓ EL II FORO MARÍTIMO PORTUARIO 2019 EN LA TERMINAL DE CRUCEROS DE MANTA

Este 25 de abril en la Terminal de Cruceros de Manta, se realizó el II Foro Marítimo Portuario, organizado por Terminal Portuario de Manta TPM S.A., el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Autoridad Portuaria de Manta y la Cámara Marítima Ecuatoriana. Este destacado evento congregó a diversas autoridades nacionales, provinciales y locales; así como a selectos ejecutivos pertenecientes al sector marítimo- portuario, comercio exterior, transporte y turismo.


TPM
Terminal Portuario de Manta


25 de Abril 2019
Terminal de Pasajeros de Cruceros
(09h00 a 18h00)





Expositores

 Sr. Roberto Salazar Presidente de TPM Presidente / Portuaria	 Ing. Aurelio Hidalgo Ministro de Transporte y Obras Públicas Min. de Transportes y Obras Públicas	 Msc. Walter Serrano Superintendente General de la Autoridad Portuaria de Manta Superintendente General de la Autoridad Portuaria de Manta
 Dr. Pablo Arce Presidente de la Cámara Marítima Ecuatoriana Presidente de la Cámara Marítima Ecuatoriana	 Alc. Juan Carlos Castañeda Alcalde de la ciudad de Manta Alcalde de la ciudad de Manta	
 Ing. David Legido Gerente General de TPM Gerente General de TPM	 Ing. Javier Moreira Gerente de Operaciones Gerente de Operaciones	 Ing. Andrés Pareda Gerente de Mantenimiento Gerente de Mantenimiento
 Ing. Holbach Muriel Gerente de Logística Gerente de Logística	 Ing. Rosa Pardo de Holguin Gerente de Finanzas Gerente de Finanzas	 Ing. Ricardo Herrera Gerente de Recursos Humanos Gerente de Recursos Humanos

JUNIO 2019

SE INAUGURAN NUEVAS INSTALACIONES PARA LA POLICIA ANTINARCOTICOS EN EL PUERTO DE MANTA

El 7 de junio de 2019, mediante un acto especial se inauguraron las nuevas instalaciones de la Dirección Nacional de Antinarcóticos al interior del Puerto de Manta, obra construida en su totalidad por TPM S.A. a fin de agilizar y reforzar las medidas de seguridad en el recinto portuario.

**JUNIO 2019**

BUQUE HOSPITAL USNS COMFORT LLEGA AL PUERTO DE MANTA

Un total de 320 profesionales de salud de la armada E.E.U.U. llegaron a Manta a bordo del USNS COMFORT, que cuenta con equipos médicos de última tecnología para brindar atención gratuita a pacientes.

Este arribo se dio gracias a las capacidades logísticas del Puerto Manabita, y a la atención de sus directivos en conceder las instalaciones de la Terminal de Cruceros en apoyo a la logística médica que realiza el buque hospital.



JULIO 2019

RECALADA INAUGURAL TRAFICO DE CONTENEDORES CMACGM

El 15 de julio de 2019, la línea francesa CMA CGM -una de las tres más grandes del mundo- retomó el servicio semanal para contenedores en el Puerto de Manta, que atenderá a las cargas de exportadores manabitas, marcando otro hito operativo, y cumpliendo con las propuestas planteadas en el proceso precontractual de delegación de los muelles internacionales. Este importante logro muestra la visión de convertir a este puerto en un referente nacional y regional.

**SEPTIEMBRE 2019**

FIRMA DE CONTRATO INTERINSTITUCIONAL ENTRE EL MINISTERIO DE DEFENSA Y TERMINAL PORTUARIO DE MANTA TPM S.A.

El viernes 6 de septiembre de 2019 a bordo del buque insignia de la Armada del Ecuador, Fragata Misilera "Morán Valverde", se firmó el convenio de cooperación interinstitucional entre el Ministerio de Defensa Nacional y la Terminal Portuaria de Manta para viabilizar la construcción de la Estación de Guardacostas Fija de Manta.



SEPTIEMBRE 2019

TPM OBTUVO LA CERTIFICACIONES ISO POR CALIDAD, GESTION AMBIENTAL Y SEGURIDAD Y SALUD

Después de una rigurosa auditoria realizada a las instalaciones portuarias y a sus colaboradores, Terminal Portuario de Manta obtuvo la recertificación ISO 9001:2015 de Calidad, ISO 14001:2015 de Gestión Ambiental; y, la ISO 45001:2018 en Seguridad y Salud, siendo una de las primeras empresas en el Ecuador en recibir esta certificación.



OCTUBRE 2019

TPM ES GALARDONADO CON LA CERTIFICACIÓN PUNTO VERDE

Luego del proceso de auditoria correspondiente por parte del Ministerio del Ambiente, se le otorgó a TPM el reconocimiento como PUNTO VERDE por sus iniciativas de gestión ambiental plasmadas en obras físicas; estas son:

- Implementación y uso de Biodigestores
- Implementación y uso de luces LED en exteriores
- Implementación y uso de Planta de Tratamiento de aguas residuales
- Implementación y uso de Buses Eléctricos para transportación de nuestros usuarios



NOVIEMBRE 2019

ARRIBO DE GRÚA GOTTWALD GHMK6507 (ADICIONAL) AL PUERTO DE MANTA

El 18 de noviembre se realizó la maniobra de descarga de una grúa adicional adquirida por Terminal Portuario de Manta S.A. para dar soporte a las operaciones multipropósito. El equipo tiene un alcance de 54 metros desde el muelle hacia el interior de la embarcación; por lo que puede operar naves portacontenedores Super Post Panamax, y el valor de la inversión supera los 4 millones de dólares.



NOVIEMBRE 2019

TPM LA MEJOR EMPRESA BASC DEL SECTOR MARITIMO

Por segundo año consecutivo Terminal Portuario de Manta ha recibido con beneplácito la notificación de BASC -Business Alliance For Secure Commerce- como MEJOR EMPRESA EN EL SECTOR MARÍTIMO PORTUARIO, obteniendo la calificación más alta en este proceso anual de reconocimiento de este organismo internacional.



DICIEMBRE 2019

NAVIDAD TPM

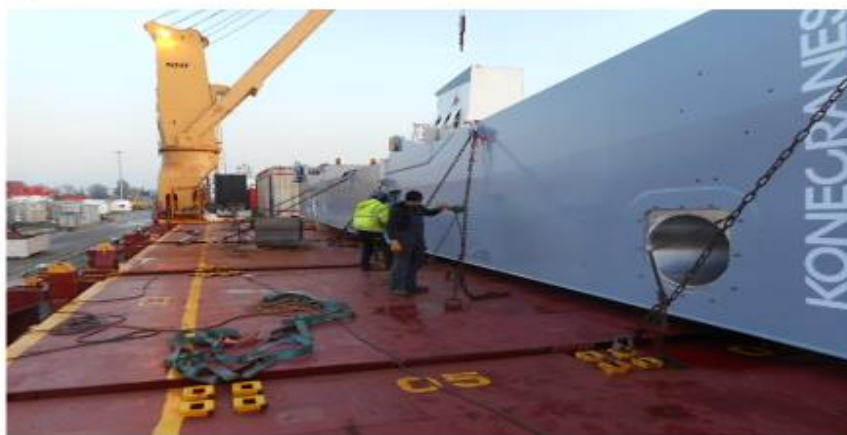
Este año, TPM organizó un evento especial para los niños de Manta. De la mano con la Federación de los Barrios de Manta, se agasajó a 400 niños de escasos recursos, quienes disfrutaron de una tarde amena en la Terminal de Cruceros, donde se les ofreció un show navideño, snacks, obsequios y la atención especial de los colaboradores de TPM, quienes hicieron un alto en sus obligaciones diarias para compartir con estos pequeños y sus familias.



DICIEMBRE 2019

NUEVA GRÚA MÓVIL SE INCORPORA A LA FLOTA DE EQUIPOS DEL PUERTO DE MANTA

El 12 de diciembre de 2019, el mercante MV BBC CITRINE arribó con las piezas que conformarían la Grúa Gottwald HMK 7508; flamante equipo fabricado en Alemania por Konecranes para el Terminal Portuario de Manta. Con esta incorporación TPM cuenta actualmente con 3 grúas móviles para todo tipo de operaciones.



VOLUMEN DE CARGA EN MANTA SUPERÓ NUEVAMENTE EL MILLÓN DE TONELADAS EN 2019.

El Terminal Portuario de Manta tuvo un crecimiento del 2% en movilización de toneladas métricas durante el 2019, comparado con el año 2018. Este indicador refleja la recuperación del puerto en manos de la administración privada, que ha superado también los USD\$42 millones en inversiones.

La principal diferencia la marcó el retorno de carga contenerizada después de 12 años, el cual se posicionó como uno de los hitos más importantes de esta delegación. Este logro se debió principalmente, al esfuerzo articulado entre CEIPA, la línea naviera CMA CGM y TPM, quienes concretaron un servicio regular semanal para el sector exportador manabita.

Adicionalmente, el Puerto de Manta se consolidó en el anhelado Puerto de Transferencias, producto de las inversiones efectuadas en infraestructura y capacidad operativa. Cerca de 15,000 vehículos de trasbordo fueron movilizados a través de este puerto hacia diversos puntos de la región, siendo pioneros en la ejecución de trasbordo simultáneo de unidades en muelles.

El sector turístico también ha sido un factor importante para TPM, la Terminal de Cruceros le ha dado la bienvenida a más de 27.000 cruceristas, y, como Centro de Convenciones se han desarrollado 36 grandes eventos; dinamizando la economía local.

MARZO 2020

TPM REALIZA DONACIÓN DE 2 CONTENEDORES QUE SERÁN UTILIZADOS EN LA EMERGENCIA SANITARIA PRODUCTO DEL COVID-19



El Terminal Portuario de Manta ha decidido donar **dos contenedores** que podrán ser utilizados para la emergencia en la **provincia de Manabí**

Esta donación se coordinó con **instituciones del estado** como son el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (**IESS**) y el **Gobierno Provincial de Manabí**



GOBIERNO DE MANABÍ
Desarrollo y Equidad

ABRIL 2020

TPM IMPLEMENTA ACCIONES FRENTE A LA EMERGENCIA SANITARIA

Con el fin de precautelar el bienestar de usuarios y colaboradores, el Terminal Portuario de Manta decidió implementar estrictos protocolos de bioseguridad en todas las instalaciones portuarias, a fin de evitar contagios por Covid-19.



ABRIL - MAYO 2020

TPM PARTICIPA EN EL PROYECTO COVID-19 AMARILLO-NARANJA

A través de la dotación de contenedores refrigerados Terminal Portuario de Manta se encuentra apoyando el proyecto COVID-19 AMARILLO-NARANJA que impulsa CEIPA y ATUNEC. Además, contribuimos con accesorios para adecuar el Centro Post Hospitalario Covid-19 de Manta, que ofrece atención gratuita a pacientes en estado controlado.



MAYO 2020

TPM FACILITA CONTENEDOR REEFER AL GOBIERNO DE MANABÍ

El Terminal Portuario de Manta facilitó un contenedor refrigerado para almacenaje de víveres a la Prefectura de Manabí, entidad que habilita un centro de acopio para la distribución de kits de alimentos a los sectores más vulnerables de la provincia.



JUNIO 2020

TERMINAL DE CRUCEROS DE MANTA TRIUNFA EN LOS "PARIS DESIGN AWARDS"

El Terminal de Cruceros de Manta obtuvo el premio "Paris Design Awards 2020" en la subcategoría arquitectura/infraestructura por su innovador diseño, que logró capturar la esencia de la ciudad y su gente.

La obtención de este galardón –en el que participaron más de 70 países– posiciona a Manta como un destino de referencia para la arquitectura del Ecuador.



JUNIO 2020

TPM, RECONOCIDO COMO EL MEJOR ESTIBADOR PORTUARIO DEL 2019

La destacada línea naviera Eukor Car Carriers concedió este premio debido a la eficiencia en las operaciones de descarga de vehículos y registro de "cero daños" en los procesos logísticos de carga RoRo en el Puerto de Manta.

Este reconocimiento demuestra el funcionamiento productivo eficiente, seguro y, sobre todo, la experiencia del personal operativo de TPM S.A.



JULIO 2020

INAUGURACIÓN DE LA ESTACIÓN DE GUARDACOSTAS DEL PUERTO DE MANTA

Este próximo 24 de julio, en un acto que contará con la presencia de Autoridades Nacionales y Locales; y, con el marco de Cooperación Interinstitucional entre el Ministerio de Defensa Nacional y Terminal Portuaria de Manta se inaugurará la construcción de la Estación Fija de Guardacostas de Manta.



IV.c. INVERSIONES OBLIGATORIAS Y ADICIONALES

74. Los hitos mencionados anteriormente demuestran el cumplimiento pleno de las obligaciones en el Contrato de Gestión Delegada, así como la realización de inversiones adicionales en beneficio del Puerto de Manta.
75. El Contrato de Gestión Delegada de la Terminal Internacional del Puerto de Manta está dividida en dos fases 1 y 2. A su vez, la fase 1 está subdividida en las fases 1A, 1B y 1C. Cada fase tiene un gatillador de carga que, al activarse, obliga a la realización de las inversiones correspondientes a dicha fase. Este sistema permite que las inversiones se realicen, al menos, al momento en que se vuelven necesarias para mantener y mejorar los niveles de servicio del Puerto de Manta.
76. No obstante, lo anterior, debe aclararse que las obligaciones de inversión son, justamente, indispensables. Esto es, aún si durante el tiempo de delegación no se llegara a producir un gatillador, la obligación de invertir sigue existiendo y el Puerto debe entregarse con todas las inversiones, esto es, obras y equipamiento, contractualmente ofertados.
77. Tal como se observa del párrafo anterior con los hitos contractuales, TPM ha cumplido a la fecha con todas las obras obligatorias de la fase 1A, esto es, la ampliación del Muelle internacional 2 en 100 metros, Dragado a 12.5 metros de profundidad que fue ampliado al área de maniobra y todos los atracaderos, Construcción de la Terminal de Pasajeros de Cruceros y el financiamiento para la rehabilitación de los accesos a los muelles internacionales 1 y 2, además de las inversiones en equipamiento nuevo de: 1 grúa gottwald, 5 cabezas tractoras más chasis, 2 Reach Stacker Full y 1 Empty handler.
78. Adicionalmente, aún cuando no se ha cumplido el gatillador que obliga al inicio de la fase 1B, se han adelantado obras correspondientes a dicha fase, como son la Ampliación del Patio 600 y la Construcción del Sistema Contra Incendios.
79. En la ejecución de las obras e inversiones, se debe tener en cuenta que TPM tiene como obligación contractual la realización de estas, a fin de garantizar en cada fase, que el Puerto de Manta esté listo para las operaciones de todos los tipos de carga, que como puerto multipropósito maneja. Esto, en variadas ocasiones, incluye la realización de obras e inversiones que no fueron parte de la oferta pero que se realizan para mejorar los niveles de servicios, tales como la compra adicional de grúas gottwald, reach stacker, montacargas, tractocamiones, tolvas y cucharones, escala para cruceros, entre otros.
80. Sin embargo, como es obvio TPM no genera carga ni puede garantizar niveles de carga determinados. Así, de forma clara, el contrato establece que la obligación del Gestor Delegado es la de realizar las inversiones correspondientes a cada fase. El incremento de la movilidad de la carga depende de los usuarios, exportadores e importadores que toman decisiones relacionadas con la entrada y salida de su carga, en función de factores adicionales como el *hinterland* o área de influencia, facilidades de transporte y vías, costos logísticos, entre otros.

81. Además de las inversiones obligatorias y adicionales mencionadas anteriormente, TPM ha buscado mejorar la calidad de los servicios que brinda a sus usuarios. Para ello, ha realizado varias obras adicionales a las que estaba contractualmente obligado; las cuales después de ser revisadas y aprobadas por APM, se efectuaron en beneficio del Puerto de Manta, entre ellas: implementación de básculas y gates de pesaje, Edificio de la Dirección de Policía Antinarcóticos, Cerramiento y asfaltado del patio 700, Ampliación del Edificio Administrativo, Construcción del Sistema de Agua Potable, Construcción de estación de Guardacostas, Implementación de Biodigestores, entre otras.

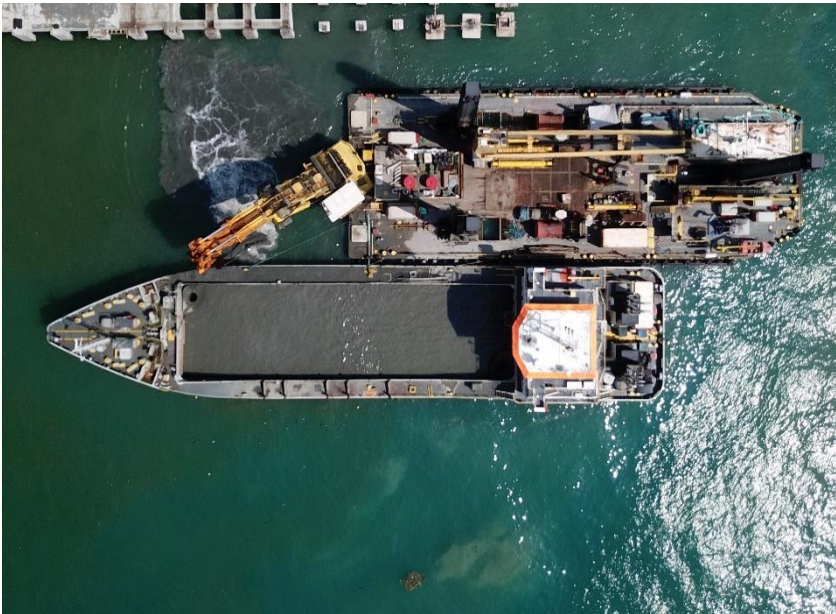
INVERSIONES	% CUMPLIMIENTO		OBSERVACIÓN	TOTAL INVERSION FINALIZADA (considera estudios, obra, fiscalización, impuestos)	PROYECTO (OBRA CIVIL) APROBADO
	OBRAS OBLIGATORIAS	OBRAS ADICIONALES			
Terminal de Pasajeros de Cruceros	100%			2,921,210.40	
Dragado a 12,5 m del canal de acceso y área de maniobras y at	100%		se dragó adicional el canal de acceso y atracaderos	5,914,217.42	
Ampliación Muelle 2 TIAPM	100%			8,387,039.89	
Señalización marítima	100%			124,402.45	
Ampliación Edificio Administrativo		100%		364,420.35	
Implementación de Básculas		100%		328,004.26	
Implementación de Baños, duchas y lockers		100%		138,793.77	
Edificio Policía Antinarcóticos		100%		968,080.10	
Implementación de Biodigestores		100%		325,148.26	
Cerramiento y asfaltado del patio 700		100%		563,002.16	
Ampliación patio 600		3%	GAD Manta paralizó la obra		2,127,180.00
Construcción Estación de Guardacostas (coguar)		80%	En ejecución (retraso por COVID 19)		728,285.94
Sistema de agua potable		80%	En ejecución (retraso por COVID 19)		461,678.59
Sistema contra incendios	80%		ADELANTO FASE 1B		451,390.26
Implementación de básculas (ETAPA 2)		0%	A espera de autorización de COE cantonal para inicio de obra		489,952.16
Equipamiento Oferta Fase 1A:	100%				
Grúa móvil Gottwald (1)	100%			4,045,512.43	
Reachstackers (2)	100%			726,549.03	
Empty handler / Portacontenedores vacíos (1)	100%			319,488.00	
Cabezas tractoras + chasis (5)	100%			614,320.00	
Grúa móvil Gottwald (1)	100%		ADELANTO FASE 1B	-	
Otras instalaciones y equipamientos:	100%	100%		5,300,456.89	
TOTAL			USD	35,299,132.36	

PRINCIPALES INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA

- ✓ **Ampliación del Muelle Internacional 2 a 300mts de longitud**
Monto de inversión: USD \$8,387,039.89



- ✓ **Dragado del Canal de Acceso y Atracaderos a -13mts**
Monto de inversión: USD \$5,914,217.42



- ✓ **Construcción del Primer Terminal de Cruceros del País**
Monto de inversión: USD \$2,921,210.40



- ✓ **Implementación de Gates y Básculas**
Monto de inversión: USD \$328,004.26



- ✓ **Ampliación del Edificio Administrativo**
Monto de inversión: USD \$364,420.35



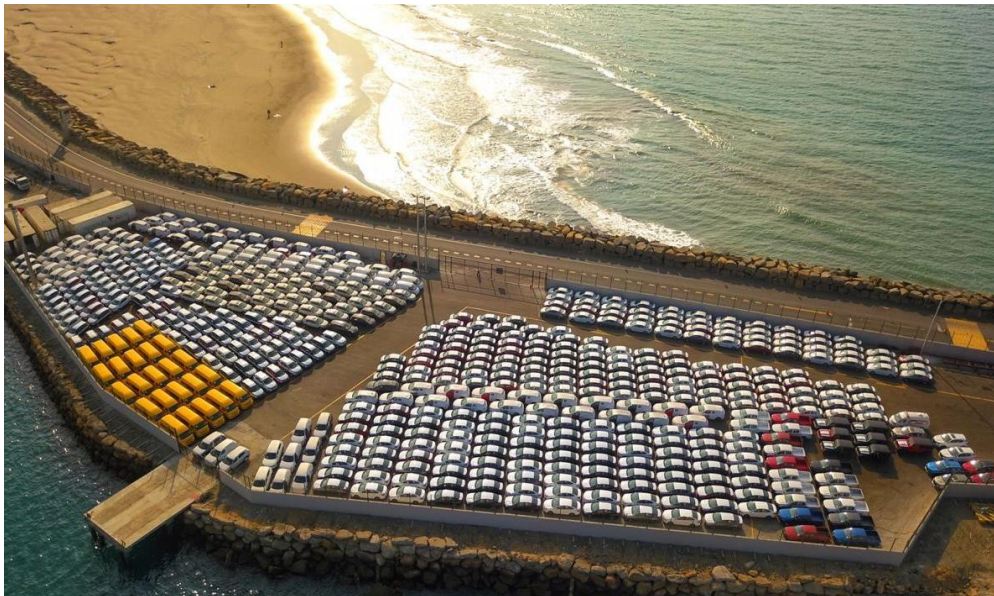
- ✓ **Implementación de Baños, Duchas y Lockers**
Monto de inversión: USD \$138,793.77



- ✓ **Construcción de la Dirección Nacional de Antinarcóticos en el Puerto de Manta**
Monto de inversión: USD \$968,080.10



- ✓ **Cerramiento y Asfaltado del Patio 700**
Monto de inversión: USD \$563,002.16



- ✓ **Implementación de Biodigestores**
Monto de inversión: USD \$325,148.26



OBRAS EN EJECUCIÓN (RETRASO POR PANDEMIA DE COVID-19)

- ✓ **Construcción de la Estación Fija de Guardacostas**
Monto de inversión: USD \$728,285.94

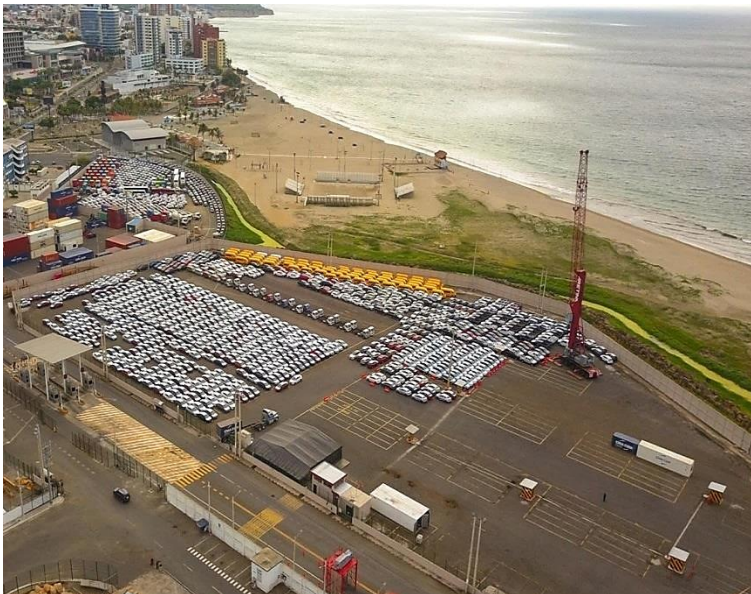


- ✓ **Implementación del Sistema Contra Incendios**
Monto de inversión: USD \$451,390.26
- ✓ **Construcción del Sistema de Agua Potable a Través de Tubería**
Monto de inversión: USD \$461,678.59



INVERSIONES PENDIENTES DE EJECUCIÓN

- ✓ **Ampliación del Patio 600**
Monto de inversión: USD \$ 2,127,180.00





INVERSIONES EN EQUIPAMIENTO PORTUARIO FASE 1A

- ✓ **Adquisición de Grúa Móvil Gottwald GHMK 7508**
Monto de inversión: USD \$ 4,045,512.43



- ✓ **Adquisición de 2 Reack Stackers (Full)**
Monto de inversión: USD \$726,549.03



- ✓ **Empty Handler (Portacontenedores de vacíos)**
Monto de inversión: USD \$319,488.00



- ✓ **5 Tracto Camiones y Chasis**
Monto de inversión: USD \$614,320.00



OTRAS INSTALACIONES Y EQUIPAMIENTO

✓ Edificio de Operaciones

Monto de inversión: USD \$127,842.38



✓ Montacargas de 3TN y 10TN

Monto de inversión: USD \$146,261.08



✓ **Escala Operaciones**

Monto de inversión: USD \$18,250



✓ **Importación de Vehículos Eléctricos**

Monto de inversión: USD \$63,830.51



- ✓ **Adquisición de Cucharas y Tolvas**
Monto de inversión: USD \$490,574.87



- ✓ **Grúa Gottwald GHMK 6507**
Monto de inversión: USD \$2,113.584



IV.d. INVERSIONES EN BENEFICIO DEL PERSONAL Y OPERADORES PORTUARIOS

82. Las inversiones realizadas por TPM no sólo han buscado mejorar la infraestructura portuaria y los niveles de servicio a los usuarios, sino que se han encaminado a mejorar la calidad de vida y situación laboral del personal que trabaja en el Puerto.
83. Para ello, TPM ha invertido en la Implementación de baños, duchas y lockers para los operadores portuarios de forma que existan servicios higiénicos con duchas a disposición de las cuadrillas que laboran en la terminal internacional del Puerto de Manta.
84. Adicionalmente se ha establecido un área de comedor adecuada con servicios de calidad que permitan mejorar las condiciones de trabajo de las cuadrillas de pesca y personal operativo.
85. Por otro lado, como se observa en los hitos mencionados en este informe, se mejoró el traslado interno de personal mediante vehículos eléctricos, asegurando que el Puerto de Manta esté a la vanguardia de la protección ambiental y siendo galardonados con el premio Punto Verde.
86. También se ha invertido en brindar capacitaciones masivas al personal de cuadrillas de las operadoras que laboran en la terminal internacional del puerto de Manta, haciendo partícipes de éstas además a estudiantes de universidades de la Provincia para empoderamiento de la importancia del Puerto en el desarrollo de la localidad.
87. Finalmente, como una de sus obligaciones contractuales, TPM se ha asegurado de que todos los operadores portuarios que laboran como subcontratistas en el Terminal Internacional del Puerto de Manta cumplan con todos los requisitos legales respecto a su personal, asegurándose de que todo el personal que trabaja en el Puerto esté afiliado al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social; que el operador esté al día en los pagos correspondientes y que cuenten con los equipos de seguridad apropiados.

IV.e. INVERSIONES RELACIONADAS AL TERREMOTO

88. Como se explicó anteriormente, el terremoto que afectó gravemente a Manta y la provincia el 16 de abril de 2016 ocurrió en la mitad del concurso internacional para la delegación del Terminal Internacional del Puerto de Manta. En este sentido, las reparaciones a la infraestructura portuaria debían ser realizado por parte de APM.
89. Sin embargo, como quedó explicado anteriormente, en función del interés mutuo de los miembros de la APP de que el Puerto esté operativo cuanto antes, se realizó la Toma Física del Puerto previo a que APM repare los daños a la infraestructura, reparaciones que al final tuvieron que ser realizadas por TPM.

90. Así, como se observa a continuación, TPM tomó un puerto devastado por el terremoto y tuvo que realizar inversiones no presupuestadas en la oferta, para asegurar su correcto funcionamiento:

Edificio de Operaciones



Antes



Después

Asfalto Vía Área Internacional



Antes



Después

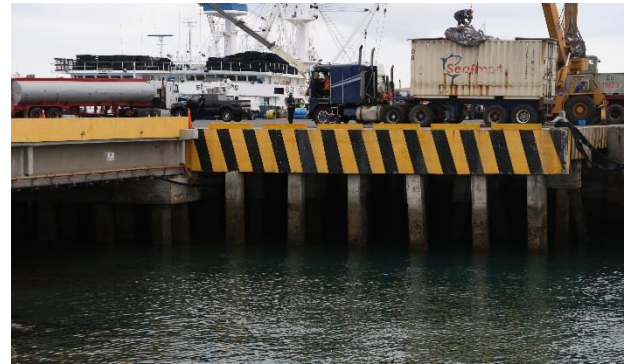
Ingreso a Muelle Internacional 1



Antes

Después

Daños de Pilotes en Muelles



Antes

Después

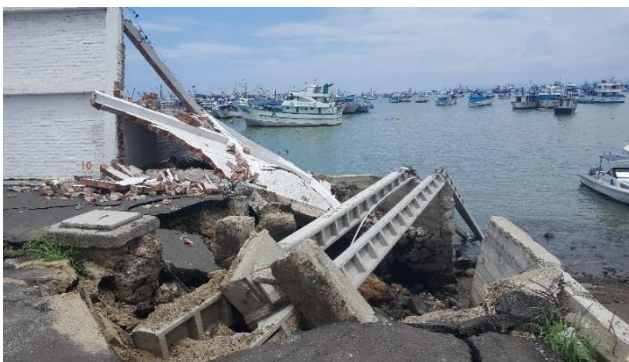
Asfalto y Reparación Patio 500



Antes

Después

Cerramiento Patio 500



Antes

Después

Adecuaciones y Ampliación Edificio Administrativo



Antes

Después

OTRAS ADECUACIONES Y REPARACIONES GENERALES EN INSTALACIONES PORTUARIAS

Control de Accesos



Reparaciones en el Puerto





V. MODERNIZACION Y MEJORA EN LAS OPERACIONES DE CARGA

V.a. DETALLE DE OPERACIONES DE CARGA

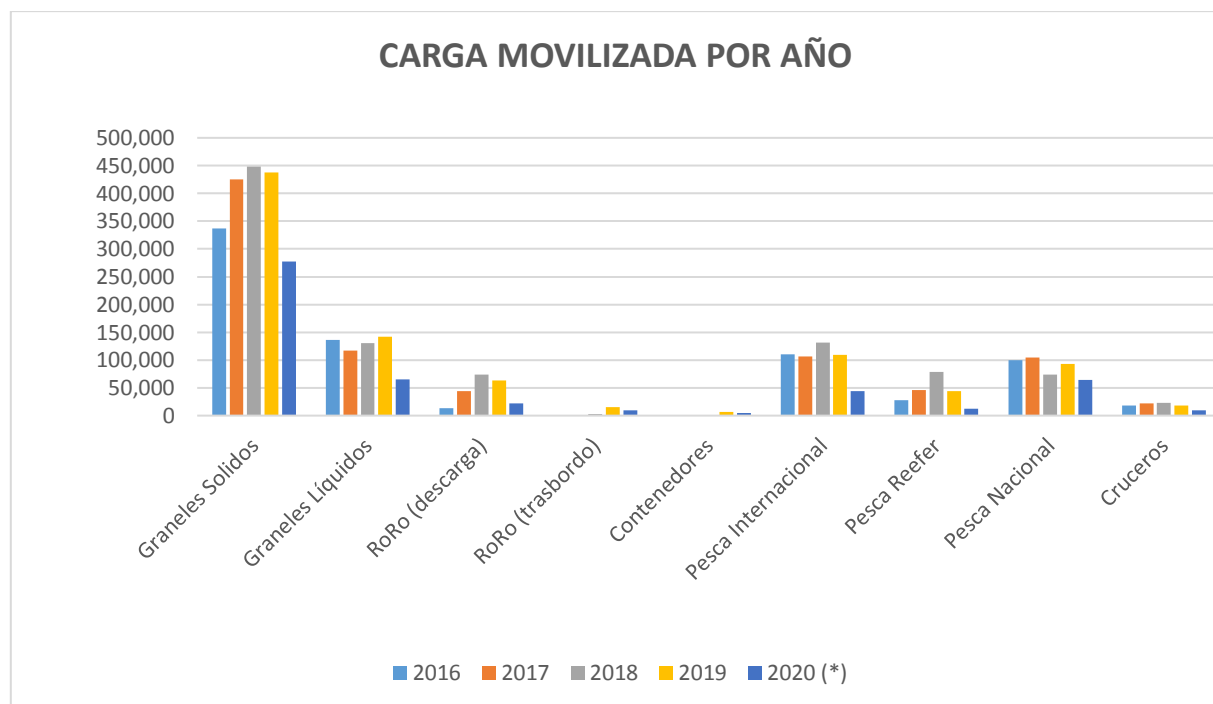
91. Adicional a las inversiones realizadas, la razón por la que AGUNSA fue declarada elegible en su participación en el concurso público internacional y resultare ganadora del mismo, es su experiencia en el manejo de cargas de todo tipo, particularmente las cargas que Manta, como puerto multipropósito atiende.

92. Así, durante los 3 años de operación de TPM en el Terminal Internacional del Puerto de Manta ha manejado con éxito los siguientes tipos de carga:

Movilización de Carga

Carga	Medida	2016	2017	2018	2019	2020 (*)
Graneles Solidos	tons	337,208	425,401	448,570	437,599	277,738
Graneles Líquidos	tons	136,476	117,244	130,697	141,882	64,882
RoRo (descarga)	unidades	13,713	43,730	73,926	63,323	22,178
RoRo (trasbordo)	unidades	-	885	3,159	15,130	9,152
Contenedores	teus	-	5	20	6,721	4,604
Pesca Internacional	tons	110,061	106,435	131,101	109,632	44,086
Pesca Reefer	tons	27,662	46,465	78,512	43,808	12,096
Pesca Nacional	tons	99,932	104,184	74,001	92,852	64,215
Cruceros	Pax	18,065	22,187	22,485	18,045	9,904

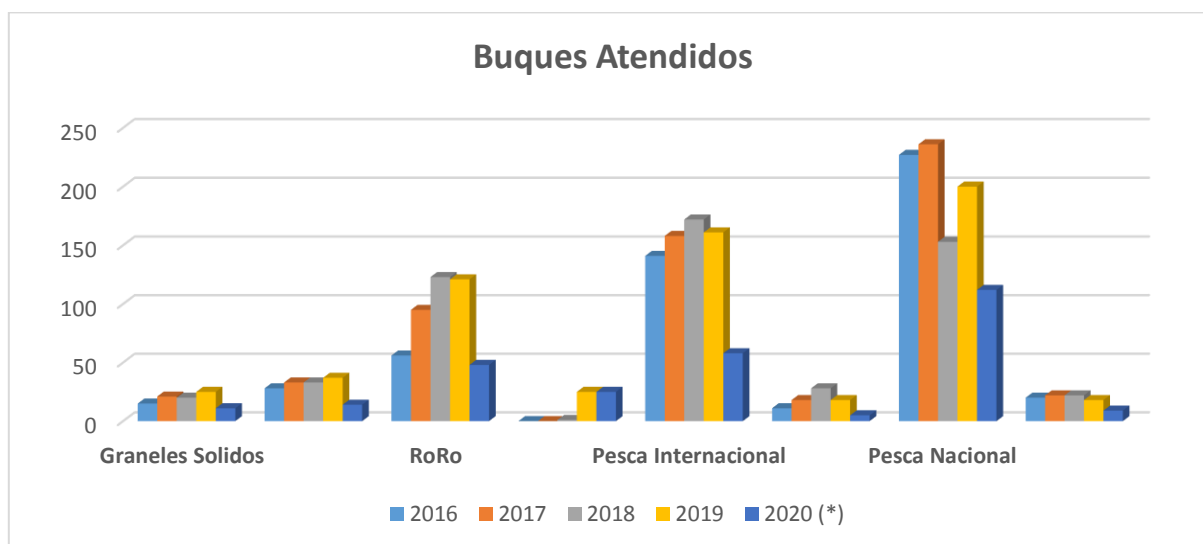
(*) Enero a Junio 2020



Buques atendidos

Buques	Medida	2016	2017	2018	2019	2020 (*)
Graneles Solidos	unidades	15	21	20	25	11
Graneles Líquidos	unidades	28	33	33	37	14
RoRo	unidades	56	95	123	121	48
Contenedores	unidades	0	0	1	25	25
Pesca Internacional	unidades	141	158	172	161	58
Pesca Reefer	unidades	11	18	28	18	5
Pesca Nacional	unidades	227	236	153	200	112
Cruceros	unidades	20	22	22	18	9
Total Naves		498	583	552	605	282

(*) Enero a Junio 2020



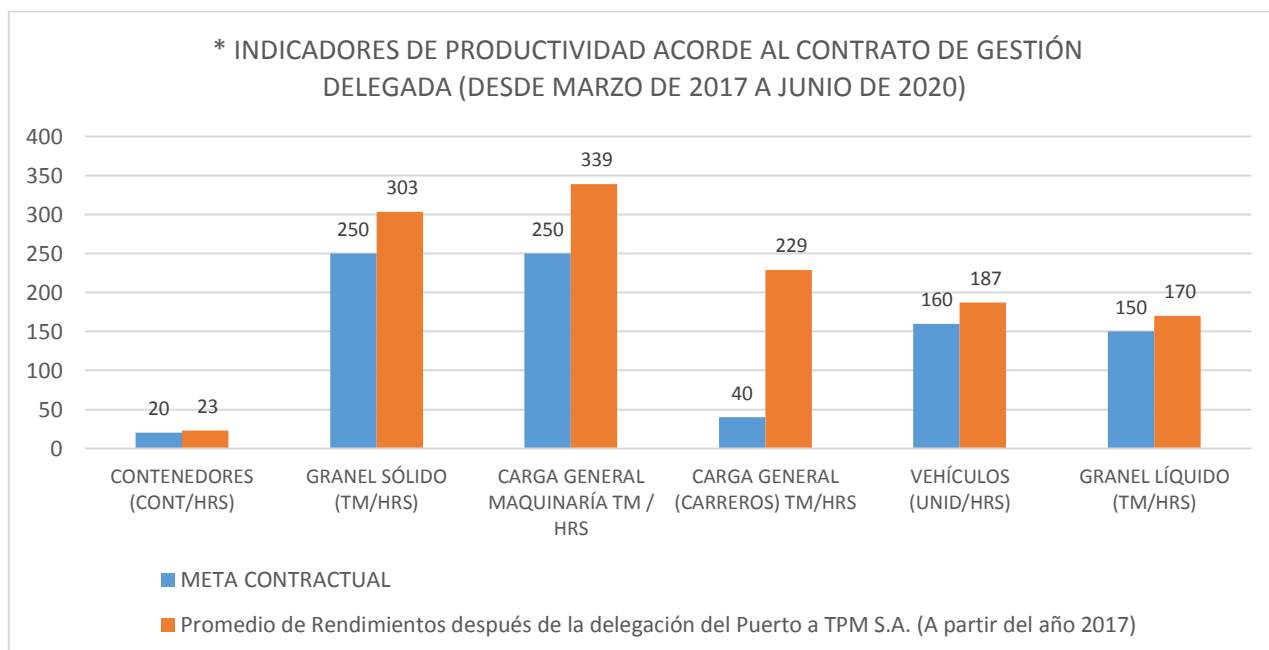
93. Una de las principales notas a destacar es el retorno a Manta de la carga contenerizada. En el 2019, producto de las inversiones realizadas por TPM, pero, sobre todo, del trabajo conjunto realizado con gremios productivos interesados en el desarrollo del Puerto de Manta, como CEIPA, se pudieron realizar gestiones y luego negociaciones para la recalada semanal de portacontenedores al Terminal Internacional.

94. Hoy, el Puerto de Manta vuelve a contar con una línea regular de contenedores con recaladas semanales que permite a los usuarios y, sobre todo, al sector exportador de la ciudad y de la provincia utilizar su propio puerto y así ahorrar en costos logísticos, de transporte y riesgos de seguridad en sus operaciones de comercio exterior. TPM sigue trabajando con los sectores productivos de la ciudad para potencializar aún más este servicio.

95. Otro de los hitos importantes ha sido el convertir al Puerto de Manta en un puerto “hub” a nivel regional para vehículos. Gracias a las gestiones comerciales realizadas con líneas internacionales que han vuelto a confiar en este Puerto, bajo la administración de TPM.

V.b. CUMPLIMIENTO DE RENDIMIENTOS / INDICADORES DE NIVELES DE SERVICIO

96. Una de las principales obligaciones contractuales del Gestor Delegado es la de cumplir con los indicadores de Niveles de Servicio, a fin de asegurar que los usuarios del Terminal Internacional del Puerto de Manta cuenten con atención de primer nivel.



V.c. CONTROL DE OPERADORES PORTUARIOS

97. La Gestión Delegada del Terminal Internacional del Puerto de Manta incluye la totalidad de los servicios, obligatorios y facultativos, a prestarse en dicho recinto portuario. En este sentido, todos los servicios portuarios internacionales son de exclusiva responsabilidad del Gestor Delegado, quien debe asegurarse de que, por un lado, los servicios obligatorios efectivamente se presten y, por otro, que la prestación de dichos servicios se haga de forma óptima, en cumplimiento de los niveles de servicio contractuales.

98. Para ello, el Contrato de Gestión Delegada permite que TPM preste los servicios portuarios de forma directa o, de considerarlo apropiado, indirecta a través de “subcontratistas”, que deberán ser operadores portuarios que cumplan con todos los requisitos legales y contractuales correspondientes.

99. Las Normas que Regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador en su artículo 3 establece la forma de prestación de los servicios portuarios que pueden ser de manera directa o indirecta. Allí se reglamenta claramente la forma de prestación indirecta a través de permisos de operación y se detallan todos los requisitos para poder operar en cualquier puerto del País.
100. TPM, en virtud del Contrato de Gestión Delegada y de las Normas citadas, está obligado a exigir y en consecuencia ha exigido el cumplimiento de la Normativa legal vigente. Para ello, muchos operadores portuarios han debido ponerse al día con sus obligaciones patronales en el IESS, sacar las respectivas matrículas de operadores portuarios, afiliar debidamente a sus empleados, realizar los pagos legalmente debidos a las autoridades correspondientes, pagar sus impuestos, emitir las pólizas de seguro exigidas por ley y por contrato; y, en general, formalizar su operación a fin de poder operar dentro de un Puerto de prestigio internacional como lo es ahora el Puerto de Manta.
101. Conociendo que muchos operadores acostumbraban a operar sin cumplir con estos requisitos, TPM otorgó plazos y prórrogas para el cumplimiento de estas obligaciones, consciente de que el cambio siempre es difícil pero muy necesario. Lamentablemente los enemigos del desarrollo del Puerto de Manta utilizaron en su momento estas circunstancias para buscar polemizar, desinformar e incluso paralizar las operaciones portuarias, llegando a publicar información tendenciosa y falsa respecto a supuestos cobros de miles de dólares que TPM realizaba a los operadores portuarios para poder operar. Esto es comprobable y marcadamente falso. En muchos casos se trató de culpar al Puerto de los pagos que debían realizar los operadores al IESS, SRI y a sus propios empleados para ponerse al día fruto de incumplimientos de años pasados.
102. La realidad es que el único costo para el permiso de operación en el Terminal Internacional del Puerto de Manta asciende a USD 257.97 y este pago puede tener validez de hasta 5 años (dependiendo de la fecha del vencimiento de la matrícula de operador portuario que emite la SPMTF, en cumplimiento de la norma antes referida); es decir que TPM, realizando la relación anual, cobra cerca de USD 52 anuales por operar en el Terminal Internacional.
103. Afortunadamente, la mayoría de los operadores portuarios han visto con buenos ojos la modernización, formalización y mejoras del Terminal Internacional del Puerto de Manta. Así, durante la gestión de TPM se han registrado las siguientes operadoras:
- OPSC: Operador de servicios conexos (vigilancia, avituallamiento, otros servicios a la carga)
 - OPP: Operador de pasajeros
 - OPC: Operador de Carga
 - OPB: Operador de Buque

OPERADORAS REGISTRADAS				
OPERADORES	2017	2018	2019	TOTAL
OPSC	87	31	21	139
OPP	7	2	1	10
OPB	7	0	1	8
OPC	21	4	2	27
TOTAL	122	37	25	184

FUENTE: Normativa [Registro Oficial 732 de 13-abr.-2016](#), Resolución No. No. MTOP-SPTM-2016-0060-R.

FUENTE: Datos reportes presentados a APM y STMF

VI. BENEFICIOS A LA COMUNIDAD

104. Si bien los principales beneficios de la Gestión Delegada del Terminal Internacional del Puerto de Manta se ven reflejados en las inversiones y modernización en la operación del Puerto, no es menos cierto que TPM es consciente que Manta es una Ciudad-Puerto. La relación entre el Puerto y la comunidad mantiene es fundamental y por ello TPM ha trabajado desde el primer día en generar la mayor cantidad de beneficios locales en la modernización portuaria.

105. Un compromiso de TPM es procurar que se contrate personal y mano de obra local, manabita. Así, pese a la crítica y ataques que por este hecho han sido recibidos de parte de los enemigos del desarrollo del Puerto de Manta, se procuró la contratación de más de 80 personas que laboraban en APM previo a la delegación, a fin de asegurar que esas familias no pierdan su fuente de ingreso y, a la vez, contar con personal capacitado, local y comprometido con el desarrollo del Puerto de Manta.

VI.a. EMPLEOS GENERADOS

106. Desde el inicio de la administración de la Terminal Internacional del Puerto de Manta, TPM ha fomentado la creación de fuentes de empleo, de forma directa, con el personal contratado y de forma indirecta, a través de operadoras, proveedores, servicio de comedor, ejecución de obras y otros, llegando a generar cerca de 10,000 empleos con tendencia a continuar incrementándose con el transcurso del tiempo.

EMPLEOS DIRECTOS GENERADOS			
AÑO	PERSONAL ADMINISTRATIVO	PERSONAL OPERATIVO	TOTAL
2017	28	96	124
2018	29	111	140
2019	30	111	141

107. En relación a los empleos indirectos, las cifras aproximadas de generación de empleo a través de inversiones, obras u operaciones portuarias son las siguientes:

108. **OPERADORES PORTUARIOS.** - Desde el inicio de operaciones TPM ha velado por el cumplimiento de las Normas que Regulan los Servicios en el Ecuador y la normativa laboral ecuatoriana, de modo que, hasta el 2019 se han registrado 184 operadoras dentro de las cuales trabajan un aproximado de 6900 personas:

TOTAL PERSONAL OPERADORAS			
PERSONAL	2017	2018	2019
OPSC	3684	413	5148
OPP	33	36	55
OPB	281	281	311
OPC	1352	1365	1382
TOTAL	5350	2095	6896

109. **OPERADORES DE TRANSPORTE TERRESTRE OTT.** - Desde el inicio de operaciones hasta la fecha TPM S.A. en cumplimiento de la normativa legal en vigencia emitida por el MTOP cuenta con 150 compañías de transporte registradas, 671 vehículos y 832 choferes:

COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE	VEHICULOS	CHOFERES
150	671	832

110. **OBRAS.** - Desde el año 2017, las inversiones en obras de nueva infraestructura han creado 805 nuevas fuentes empleo en mano de obra. Es importante hacer notar que el aumento de las obras y, en consecuencia, la generación de empleo que estas generan requiere las aprobaciones legales de parte de las autoridades.

111. **PROVEEDORES.** - Se han realizado compras a más de 200 proveedores a nivel local, nacional e internacional, prefiriendo siempre la contratación de mano de obra local para favorecer a la reactivación económica de la Ciudad.

VI.b. REGALIAS GENERADAS AL ESTADO ECUATORIANO

112. Si bien el principal enfoque de la Gestión Delegada y de la Asociación Público Privada del Terminal Internacional del Puerto de Manta consiste en las inversiones, modernización y desarrollo del Puerto de Manta, no es menos cierto que el Estado ecuatoriano se beneficia de las regalías y rendimientos en pagos que genera el Puerto a través de distintas autoridades.

113. La expansión de servicios portuarios, la eficiencia y mejora en la prestación de los mismos así como el crecimiento de ingresos, beneficia proporcionalmente al sector público al recibir el pago de regalías:

PAGO DE REAGALÍAS				
Entidad	2017	2018	2019	Total general
APM(Canon fijo)	\$ 258,333.38	\$ 312,467.06	\$ 315,803.18	\$ 886,603.62
APM (Canon Variable)	\$ 185,378.17	\$ 271,863.97	\$ 336,980.63	\$ 794,222.77
SPTMF*	\$ 206,576.90	\$ 374,813.89	\$ 504,663.08	\$ 1,086,053.87
SENAE	\$ 83,817.19	\$ 195,310.88	\$ 249,966.00	\$ 529,094.07
Total general	\$ 734,105.64	\$ 1,154,455.80	\$ 1,407,412.89	\$ 3,295,974.33
*APM no realizaba pago de regalías a SPTMF, por tanto, es un ingreso adicional al Estado dentro de una misma entidad: MTOP				

VI.c. TPM EN LA COMUNIDAD

114. Ser una Ciudad-Puerto implica que la comunidad de Manta está pendiente e interesada en su Puerto, que hoy al fin se encuentra en buenas manos como resultado de la delegación a TPM.
115. Consciente de ello, TPM realiza innumerables actos, compromisos y participación en la comunidad de Manta, a fin de asegurarse que la ciudadanía de Manta esté al tanto del desarrollo de su Puerto:



Donación de un contenedor para el Cuerpo de Bomberos de Manta



TPM participa en el Conversatorio "La perspectiva de la inversión pública en los proyectos de sectores estratégicos de la ciudad de Manta"



Socialización Normativa que regula las operaciones en TPM S.A.



Ilustración 11er Circuito Nacional de Surf, Manta 2018



Socialización del Dragado en Muelles Internacionales



Capacitación sobre medidas de seguridad enfocada a personal de estiba en Terminales Internacionales.



Primera jornada de capacitación a OPC sobre Medidas de Seguridad en Terminales Internacionales



Ilustración 2 Reunión con la Junta Cívica de Manta para exponer detalles de las Obras ejecutadas por #TPM.



Donación de equipos complementarios al Centro Diurno de Capacitaciones para personas con discapacidad.



Socialización de la "Operación de Buques Portavehículos y Maquinaria" con trabajadores de la O.P. Seobreport



Primera operación en el Terminal de Cruceros de Manta



Facilidades para arribo de Librería Flotante Logos Hope



Capacitación sobre uso de buenas prácticas operativas.



Donación de insumos para Fundación Cottolengo de Manta.



Copa Surf TPM 2019



Capacitación sobre "Buenas Prácticas Ambientales y Seguridad Industrial en Operaciones Portuarias"



Mesa de trabajo con asociados de CEIPA a fin de exponer las mejoras efectuadas para mayor seguridad en las operaciones.



Mesa de Trabajo con el Presidente de la Cámara de Agricultura de Manabí



TPM brinda facilidades para la realización de la Feria de Seguridad Ciudadana en Terminal de Cruceros



Donación de Equipos de buceo para la Unidad Antinarcóuticos del Puerto de Manta.



Capacitación sobre "Gestión de Riesgos en Operaciones Portuarias".



Agasajo Navideño de TPM a niños de la Federación de Barrios de Manta.



Participación en Conservatorio: Las carreras de Economía y Comercio Exterior y su aporte al desarrollo productivo-social del Ecuador", organizado por ULEAM.



Donación de 2 contenedores a la Prefectura de Manabí con motivo de la emergencia sanitaria por Covid-19.



Apoya a **Manabí**



TPM facilita un contenedor refrigerado para almacenamiento de víveres a la Prefectura de Manabí.



Dotación de contenedores refrigerados para el Proyecto Covid-19, amarillo – naranja.

VISITAS TÉCNICAS



ULEAM, extensión "El Carmen".



Universidad Nacional de Chimborazo



American College de Cuenca



Universidad Politécnica Estatal de Carchi.



Instituto Superior Tecnológico Tsáchila



Universidad Ecotec



Escuela Superior Politécnica de Chimborazo



Universidad de Las Américas - UDLA



Universidad Politécnica Estatal de Carchi



Instituto Superior Tecnológico de Tulcán