

Tabla de Contenido

3	Introducción	3-1
3.1	Antecedentes	3-1
3.2	Objetivos	3-4
3.3	Marco Teórico Conceptual.....	3-4

Tablas

Tabla 3-1	Objetivos del Estudio de Impacto Ambiental (EsIA).....	3-4
-----------	--	-----

Página en blanco

3 Introducción

3.1 Antecedentes

El puerto de Guayaquil es el principal puerto del país a través del cual se moviliza el 70% del comercio exterior que maneja el Sistema Portuario Nacional, y unos de los más operativos y concurridos en el ámbito comercial suramericano. Su ubicación privilegiada permite captar el tráfico de las rutas del lejano oriente y del continente americano. Así mismo, resulta altamente conveniente para la concentración de cargas latinoamericanas destinadas a cruzar el canal de Panamá con destino a la costa este del continente o hacia Europa y África, pudiendo convertirse en adelante en un puerto transferencia, pero el actual Puerto de Guayaquil, dadas sus características no puede captar barcos de gran calado como los denominados post - Panamax, por lo que surge la necesidad de construir un Puerto de Aguas Profundas, que tenga la capacidad para recibir ese tipo de embarcaciones, siendo la opción más viable para albergar este proyecto la zona de Posorja, por las características que ofrece el área.

Inicialmente, Alianza Internacional Portuaria (ALINPORT S.A.), empresa encargada de la construcción del Terminal de Contenedores y canal de acceso de Posorja, emitió el documento denominado "*Proyecto Terminal de Contenedores ALINPORT S.A. en Posorja (TCAP) y Canal de Acceso (TCAP) – I. Estudio de Impacto y Plan de Manejo Ambiental*" para revisión y aprobación de la entonces Dirección de Medio Ambiente¹ de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil; mediante oficio No. DMA-2006-2148 del 22 de agosto del 2006 la Dirección de Medio Ambiente expresa su conformidad ha dicho documento y sobre el mismo confirió la Licencia Ambiental DMA-LA-2006-007.

Posteriormente, ALINPORT S.A., mediante oficio No. S/N del 27 de agosto de 2008, informó a la Dirección de Medio Ambiente de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, que a partir de agosto de 2007 el paquete accionario de ALINPORT, fue adquirido mayoritariamente por la compañía APM TERMINALS, con lo cual también se actualizaron los estudios de ingeniería básica y diseños definitivos para la construcción y operación del mencionado puerto; en función de esto, se presentó a la Dirección de Medio Ambiente la actualización del Estudio de Impacto Ambiental (EslA), la cual fue aprobada mediante Oficio No. DMA-2008-2859 del 22 de septiembre del 2008, y por su efecto el 13 de abril de 2009 el Director de Medio Ambiente emitió la Actualización de la Licencia Ambiental No. DMA-LA-2006-007. Anexo A. Documentos Oficiales A.3.1.

El 22 de agosto de 2016 mediante oficio s/n, ALINPORT S.A. solicitó a la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil dejar sin efecto la Licencia Ambiental No. DMA-LA-2006-007 para la ejecución del "*Proyecto para la Construcción y Mantenimiento de un Terminal Portuario en Posorja*" y su Actualización emitida el 13 de abril de 2009, en atención a que el proyecto nunca llegó a ejecutarse. Sobre la base de este pedido, el día viernes 09 de septiembre de 2016 se ejecutó una inspección al área en cuestión, por parte de un técnico de la Dirección de Ambiente de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, quien verificó lo señalado. En atención a esta solicitud, el Prosecretario Municipal mediante oficio No. SMG-2016-18134 con fecha 05 de octubre de 2016 informa con oficio adjunto No. DMA-2016-04460 con fecha 26 de septiembre de 2016 que el Director de Ambiente de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil con fundamento en los informes técnico y legal No. DMA-CA-216-1692 y DMA-AL-2016-262, aprueba dejar sin efecto la actualización de la Licencia Ambiental No. DMA-LA-2006-007 y la respectiva devolución de la carta de garantía bancaria. Anexo A. Documentos Oficiales A.3.2

¹ Mediante Ordenanza Reformatoria a la Ordenanza que crea la Dirección de Medio Ambiente, emitida el 15 de junio de 2015, se modificó la denominación de dicha dependencia municipal con el nombre Dirección de Ambiente,

Toda vez que el proyecto del Puerto de Aguas Profundas de Posorja no se ejecutó en su momento, se abrió la puerta para la participación de otros promotores, dado que la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) entidad competente para el ejecución del mismo, en virtud del alcance geográfico de sus competencias definido en la Ley de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, no contaba con las capacidades ni los medios para ello.

En este sentido, el 09 de marzo de 2015 DP WORLD INVESTMENTS B.V. presentó ante la APG la propuesta para la construcción, operación, mantenimiento y provisión de servicios del Puerto de Aguas Profundas de Posorja. DP WORLD INVESTMENTS B.V. es una empresa líder del comercio mundial y una parte integral de la cadena mundial de suministros, con experiencia en manejo de todo tipo de cargas. Opera múltiples negocios, los cuales se encuentran relacionados principalmente en terminales marítimos y fluviales, servicios marítimos, logística y servicios auxiliares; cuenta con una cartera de 77 terminales marítimos y fluviales, apoyados por más de 50 negocios relacionados en 40 países, a través de seis continentes.

Luego del análisis realizado por la entidad portuaria y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), el 15 de febrero de 2016 se firmó con DP WORLD INVESTMENTS B.V el Memorando de Entendimiento para la ejecución del proyecto detallado anteriormente.

El 23 de mayo de 2016, la APG declaró la viabilidad del proyecto para la construcción, operación y mantenimiento del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, por un lapso determinado, con transferencia de propiedad de todas las instalaciones a favor de la entidad portuaria al finalizar el lapso señalado; este proyecto incluía el dragado y construcción de un nuevo canal de acceso marítimo desde la boya marina hasta Posorja, en iguales condiciones, así como de una carretera para unir la ciudad de Playas con Posorja, denominada vía Morro.

Con fundamento en los informes de viabilidad técnica, económica y jurídica elaborados por la APG, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, mediante Oficio No. MTO-DM-16-374-OF del 23 de mayo de 2016, solicitó la declaratoria de excepcionalidad para que la entidad portuaria prosiga con el emprendimiento en asocio con la empresa internacional DP WORLD INVESTMENTS B.V., ya que en consonancia con las exigencias del mercado naviero mundial, la APG no contaba con la capacidad económica y técnica necesaria y adecuada para satisfacer el público interés de construir y operar el puerto de aguas profundas.

Considerando lo antes expuesto, mediante Decreto Ejecutivo (D. E.) No. 1060 dado el 25 de mayo de 2016, fecha desde la cual está en vigencia, se autorizó “de manera excepcional el desarrollo, construcción y mantenimiento de instalaciones, la operación del servicio público del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, el dragado, construcción, mantenimiento y operación de un canal de navegación de acceso hasta Posorja, así como de la carretera que une Playas y Posorja, vía Morro, en la provincia del Guayas”. La ejecución de este D. E. se encargó al MTO y la APG.

Con el fin de llevar a cabo el proyecto bajo el contexto de la normativa de compañías del Ecuador, se estableció la compañía DPWORLD POSORJA S.A. (en adelante, la Compañía), cuyo accionista mayoritario constituye DP WORLD INVESTMENTS B.V.

En este sentido, mediante Escritura No. 20161701004P05621 realizada en la Notaria Cuarta del Cantón Quito con fecha 06 de junio de 2016 se realizó el “*Contrato de gestión delegada en asociación público privada para el desarrollo, construcción, mantenimiento de instalaciones; el dragado, construcción y mantenimiento de un canal de navegación de acceso hasta Posorja, así como de la carretera que une Playas y Posorja vía El Morro, en la provincia del Guayas; y la operación del servicio público del Puerto de Aguas Profundas de Posorja*”, otorgado por la APG a favor de la Compañía para la ejecución del Proyecto.

Este contrato se sustenta sobre la base de lo establecido en el Art. 8 del Reglamento del Régimen de Colaboración Público-Privada vigente, así como el Art. 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), y en virtud de las competencias asignadas a la APG en la Ley General

de Puertos, la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional y demás normativa que ampara la delegación de los servicios públicos a la iniciativa privada. Se entiende por colaboración público-privada a la modalidad de gestión delegada por la que el Estado, para la provisión de bienes, obras o servicios bajo su competencia encomienda a un sujeto de derecho privado la ejecución de un proyecto público específico y su financiamiento, total o parcial, a cambio de una contraprestación por su inversión y trabajo, de conformidad con los términos, condiciones, límites y más estipulaciones previstas en un contrato de gestión delegada.

Por medio de este documento se viabilizó la ejecución del Proyecto en general, que implica el desarrollo de los siguientes puntos:

- i. Construir y equipar las instalaciones de la Terminal Portuaria del Puerto de Posorja (TPPP) y operar dichas instalaciones durante el período de delegación.
- ii. La construcción, operación y mantenimiento de una vía de acceso al TPPP que une a las ciudades de General Villamil Playas y Posorja.
- iii. La habilitación mediante dragado de una canal de acceso.

El punto ii ya cuenta con la respectiva regularización ambiental, en atención a que mediante Resolución No. 208202 emitida el 23 de marzo de 2016 la Subsecretaria de Calidad Ambiental del Ministerio del Ambiente del Ecuador (MAE), otorgó y aprobó el Registro Ambiental y Plan de Manejo Ambiental No. MAE-SUIA-RA-CGZ5-DPAG-2016-206250 para el proyecto de la vía *“Playas-El Morro-Posorja, longitud estimada 20 km”* provincia del Guayas, ubicada en el cantón Playas, provincia del Guayas, a la Dirección Provincial de Obras Públicas-Guayas del MTOP, como promotor y ejecutor de la misma.

En este sentido, únicamente los puntos i y iii constituyen el Proyecto objeto del presente EslA, en su etapa inicial, la cual consiste en términos generales en la construcción de un muelle de 400 m de longitud y un patio de contenedores de siete contenedores de ancho por cinco de alto. Dado que este Proyecto corresponde al ámbito del transporte, es parte de los sectores estratégicos, como están definidos en la Constitución de la República del Ecuador en su Art. 313 *“Se consideran sectores estratégicos (...), el transporte y (...), y los demás que determine la ley”*.

Como bien se señala en el punto i, el Proyecto se ejecutará por un lapso definido específicamente por el período de delegación, que ha sido fijado en 50 años; posterior al cual se deberá realizar la entrega del mismo de parte de DPWORLD POSORJA S.A. a la APG; dicha entrega consistirá, de acuerdo al contrato de delegación suscrito, en la transferencia de propiedad de los activos libres de gravámenes, licencias, permisos, habilitaciones y todos los derechos relativos al funcionamiento del negocio.

A través de la plataforma web del Sistema Único de Información Ambiental (SUIA) del MAE, la Compañía realizó el registro del proyecto *“Desarrollo, Construcción, Mantenimiento de Instalaciones; el Dragado, Construcción y Mantenimiento de un Canal de Navegación hasta Posorja en la Provincia del Guayas; y la Operación del Servicio Público del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, ubicado en la provincia del Guayas”*, obteniendo para el mismo el número de registro MAE-RA-2016-263343. El control y seguimiento de este Proyecto fue asignado bajo la responsabilidad de la Autoridad Ambiental Nacional, que actualmente corresponde al MAE por intermedio de la Dirección de Prevención de la Contaminación Ambiental, en atención a lo establecido en la normativa ambiental vigente (TULSMA, Libro VI De la Calidad Ambiental, A. M. No. 061 de 2015, Art. 9) que señala que todo proyecto que corresponda a **sectores estratégicos**, o sea de prioridad nacional, emblemático, de gran magnitud, **de interés nacional**, de gran impacto o riesgo ambiental, o esté localizado en áreas bajo un sistema de protección, será de competencia exclusiva de la Autoridad Ambiental Nacional.

Siguiendo con el proceso establecido en el SUIA, y bajo el registro obtenido, mediante oficio MAE-SUIA-RA-CGZ5-DPAG-2016-209382 del 15 de septiembre de 2016 emitido por el MAE, la Compañía obtuvo el Certificado de intersección (CI) del área del Proyecto, el cual establece que NO INTERSECA con el

Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP), Patrimonio Forestal del Estado (PFE) o Bosques y Vegetación Protectora (BVP). Anexo A. Documentos Oficiales_A.1.1 Certificado de Intersección.

Tomando en cuenta lo señalado, se entrega el presente EsIA con el fin de obtener la Licencia Ambiental correspondiente para el “Desarrollo, Construcción, Mantenimiento de Instalaciones; el Dragado, Construcción y Mantenimiento de un Canal de Navegación hasta Posorja en la Provincia del Guayas; y la Operación del Servicio Público del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, ubicado en la provincia del Guayas”. Cabe mencionar, que el esfuerzo realizado en el levantamiento de información para la elaboración del presente EsIA contempla toda el área concesionada es decir, área terrestre y acuática, zona de prospección y área de dragado, y ha sido desarrollado de conformidad con los Términos de Referencia (TdRs) generados por el MAE y que fueron descargados por la Compañía de la plataforma SUIA.

3.2 Objetivos

La Tabla 3-1 describe los objetivos del EsIA, los cuales se definen en función de lo establecido en los TdRs definidos para el proyecto por la Autoridad Ambiental.

Tabla 3-1 Objetivos del Estudio de Impacto Ambiental (EsIA)

OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS
Elaborar el Estudio de Impacto Ambiental y Plan de Manejo Ambiental de acuerdo a los lineamientos técnicos y legales más aplicables, con el fin de obtener un Plan de Manejo Ambiental que permita ejecutar y gestionar el proyecto dentro del marco de la legislación ambiental vigente y demás leyes aplicables al proyecto a nivel nacional, bajo el compromiso y aval de la respectiva Licencia Ambiental.	Establecer metodologías para determinar las condiciones socio ambientales actuales del lugar donde se ejecutará el Proyecto.
	Desarrollar el diagnóstico ambiental del área de estudio del Proyecto a partir de la información secundaria existente, así como del trabajo de campo.
	Incorporar los criterios metodológicos para realizar la caracterización del componente biótico con el sustento técnico y bibliográfico a utilizarse para el levantamiento de información (inventarios cualitativos y cuantitativos), puntos de muestreo, localización, dimensión, cantidad y el esfuerzo de muestreo, etc.
	Identificar los posibles impactos socioambientales que podrían producirse por el desarrollo del Proyecto sobre los componentes del ambiente del área de influencia.
	Determinar las áreas de influencia directa e indirecta, así, como las áreas sensibles que pudieren ser afectadas por los posibles impactos ambientales del Proyecto.
	Identificar los riesgos tanto del ambiente al Proyecto como del Proyecto al ambiente (endógenos y exógenos).
Formular un Plan de Manejo Ambiental (PMA) para el proyecto, con el objeto de prevenir, mitigar, minimizar o compensar los posibles impactos ambientales identificados en el Proyecto.	

Fuente: Cardno, 2016
 Elaboración: Cardno, 2016

3.3 Marco Teórico Conceptual

Cabe señalar que el alcance técnico del presente estudio se alinea con la guía general para la elaboración de Términos de Referencia Estándar para Estudio de Impacto Ambiental Otros Sectores establecidos por el MAE.

La evaluación de impactos ambientales es un “proceso de análisis que anticipa los potenciales impactos ambientales negativos y positivos de acciones humanas o fenómenos naturales, permitiendo seleccionar las alternativas que, cumpliendo con los objetivos propuestos, maximicen los beneficios y disminuyan los impactos no deseados” (CONAMA, 1994 en Pavón, 1998). El EslA, en el proceso de evaluación de impactos ambientales, se constituye en un elemento central de administración de un determinado proyecto, ya que es un documento técnico-científico en el cual se compila toda la información de carácter interdisciplinario donde se detalla el proceso de la Evaluación del Impacto Ambiental.

En este sentido, el EslA comprende de manera general, la identificación y caracterización de las condiciones socioambientales iniciales de la zona de implantación del Proyecto, incluyendo los componentes: físicos, bióticos, sociales, económicos y culturales. Posteriormente, y mediante el análisis de los distintos componentes del Proyecto propuesto, se identifican y describen los impactos ambientales derivados de la ejecución del Proyecto.

El análisis de los impactos ambientales y la determinación de su alcance geográfico permiten definir el área de influencia para cada uno de los componentes ambientales estudiados; así como, la sensibilidad de estos a las actividades planificadas para la ejecución del Proyecto y el análisis de riesgos naturales.

De igual manera, el estudio contiene un capítulo donde se encuentra la justificación respectiva de no aplicabilidad para presentar el inventario de recursos forestales.

Finalmente, el estudio contiene también un Plan de Manejo Ambiental (PMA), que engloba las acciones requeridas para: prevenir, mitigar, controlar, compensar, corregir y reparar los posibles efectos o impactos ambientales negativos o maximizar los impactos positivos generados en el desarrollo del proyecto; así como el respectivo Plan de Monitoreo para verificar a lo largo de la vida útil de este, la efectividad de las medidas propuestas, así como la gestión socioambiental de la Compañía.

Todo el EslA ha sido elaborado de acuerdo a los lineamientos, criterios y metodologías técnicas nacional e internacionalmente aceptadas para el estudio, análisis y evaluación de cada componente del entorno, así como de cada elemento que todo EslA implica, contando con el respectivo análisis y sustento legal aplicable y vigente, que es debidamente analizado también como parte del EslA.

Página en blanco