

Delegación a la iniciativa privada en Ecuador, estudio de caso: Proyecto Corredor Vial Santo Domingo - Buena Fe

Elena Nataly Fuentes Osorio
Pontificia Universidad Católica del Ecuador

RESUMEN

El presente artículo basa su análisis en la delegación a la iniciativa privada en Ecuador, a través del estudio de caso a las fases preparatoria, precontractual, contractual y de ejecución del contrato suscrito para el *“Diseño, financiamiento, rehabilitación, ampliación a 4 carriles, operación y mantenimiento del corredor vial Santo Domingo - Buena Fe”*, a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en el que se podrá identificar la existencia de falencias jurídicas en el proceso de contratación y en el contrato suscrito y ejecutado bajo la delegación a la iniciativa privada. Este ejercicio tiene como objetivo demostrar las falencias legales que se produjeron en las fases preparatoria, precontractual, contractual y de ejecución del contrato suscrito a través de la mala aplicación de la normativa que rigen las Asociaciones Público - Privadas (APP).

Del resultado obtenido, se pretende emitir lineamientos para mejorar futuros procesos de contratación en infraestructura vial bajo la delegación a la iniciativa privada, con el propósito de que el Estado brinde seguridad jurídica y se garantice servicios de calidad a la ciudadanía, y el sector privado contribuya al desarrollo local, regional y/o nacional.

Palabras clave: Delegación a la iniciativa privada. Asociación Público - Privada. Concesión. Estudio de caso. Administración Pública. Políticas Públicas. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Infraestructura Vial. Contratos.

ABSTRACT

This article bases its analysis on the delegation to private initiative in Ecuador, through a case study of the preparatory, pre-contractual, contractual and execution phases of the contract signed for the "Design, financing, rehabilitation, expansion to 4 lanes, operation and maintenance of the Santo Domingo - Buena Fe road corridor", in charge of the Ministry of Transportation and Public Works, in which the existence of legal flaws in the contracting process and in the contract signed and executed under the delegation to private initiative can be identified. The purpose of this exercise is to demonstrate the legal flaws that occurred in the preparatory, pre-contractual, contractual and execution phases of the contract signed through the misapplication of the regulations governing Public-Private Partnerships (PPP).

From the result obtained, it is intended to issue guidelines to improve future road infrastructure contracting processes under the delegation to private initiative, so that the State provides legal security and guarantees quality services to the citizens, and the private sector contributes to local, regional and/or national development.

Key words: Delegation to private initiative. Public-Private Partnership. Concession. Case study. Public administration. Public policies. Ministry of Transportation and Public Works. Road Infrastructure. Contracts.

Introducción:

Según la Constitución de la República del Ecuador, la política económica tiene como objetivo, entre otros: "Incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistemáticas, la acumulación del conocimiento científico y tecnológico, la inserción estratégica en la economía mundial y las actividades productivas complementarias en la integración regional". (CRE, 2008, artículo 284).

Asimismo, se contempla que el Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de actividades relacionadas con sectores estratégicos y servicios públicos, en los casos que establezca la ley. (CRE, 2008, artículo 316).

El 16 de diciembre de 2015, la Asamblea Nacional expidió la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público - Privadas y la Inversión Extranjera, que tiene por objeto establecer incentivos para la ejecución de proyectos bajo esta modalidad y los lineamientos e institucionalidad para su aplicación. Esta ley genera una modalidad de gestión delegada para el Gobierno Central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados. (Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público - Privadas y la Inversión Extranjera, 2015, artículos 1 y 8).

El Estado adoptó la delegación a la iniciativa privada, con el propósito de crear un efecto positivo y de confianza; impacto en el crecimiento de la economía; necesidad de generar empleo; y, brindar seguridad jurídica a los inversionistas nacionales y extranjeros.

El estudio de caso está basado en las fases preparatoria, precontractual, contractual y de ejecución del concurso público internacional para la delegación a la iniciativa privada bajo la modalidad de concesión del proyecto “Diseño, Financiamiento, Rehabilitación, Ampliación a 4 carriles, Operación y Mantenimiento del corredor vial Santo Domingo - Buena Fe, de 113 kilómetros de longitud”, que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas inició para el desarrollo de infraestructura vial bajo la modalidad de Asociación Público - Privada (en adelante APP).

Mediante resolución 141-2018 de 5 de octubre de 2018, el Ministro de Transporte y Obras Públicas emitió la viabilidad de los proyectos: a) para el diseño, financiamiento, rehabilitación, ampliación a 4 carriles, operación y mantenimiento del corredor vial Santo Domingo - Buena Fe de 100 kilómetros de longitud; y, b) el diseño, financiamiento, rehabilitación, ampliación a 4 carriles, construcción, operación y mantenimiento del corredor vial Buena Fe - Babahoyo - Jujan de 143,98 kilómetros de longitud; basado en los informes de evaluación técnico, económico y legal, para la delegación al sector privado. (Decreto Ejecutivo 541, 2018, página 3).

Con resolución 148-2018 de 17 de octubre de 2018, el Ministro de Transporte y Obras Públicas reformó los referidos proyectos, de la siguiente manera: a) diseño, financiamiento,

rehabilitación, ampliación a 4 carriles, operación y mantenimiento del corredor vial Santo Domingo - Buena Fe, de 113 kilómetros de longitud; y, b) diseño, financiamiento, rehabilitación, ampliación a 4 carriles, construcción, operación y mantenimiento del corredor vial Buena Fe - Babahoyo - Jujan de 130,98 kilómetros de longitud. (Decreto Ejecutivo 541, 2018, página 4).

El Presidente de la República del Ecuador, mediante Decreto Ejecutivo 541 de 23 de octubre de 2018, autorizó con carácter excepcional la delegación a la iniciativa privada de los proyectos: diseño, financiamiento, rehabilitación, ampliación a 4 carriles, operación y mantenimiento del corredor vial Santo Domingo - Buena Fe, de 113 km de longitud; y, b) diseño, financiamiento, rehabilitación, ampliación a 4 carriles, construcción, operación y mantenimiento del corredor vial Buena Fe - Babahoyo - Jujan de 130,98 km de longitud. (Decreto Ejecutivo 541, 2018, páginas 4-5).

Luego de efectuado el proceso precontractual, se adjudicó el contrato a la compañía Técnica General de Construcciones S.A., con el objeto de delegar al sector privado bajo la modalidad de concesión el “Diseño, Financiamiento, Rehabilitación, Ampliación a 4 carriles, Operación y Mantenimiento del corredor vial Santo Domingo - Buena Fe, de 113 kilómetros de longitud”. (Resolución 199, 2019, página 8).

El Viceministro de Gestión del Transporte, como delegado del Ministro de Transporte y Obras Públicas, y el gerente general y representante legal de la compañía Concesionaria Santo Domingo CRSD S.A., el 12 de febrero de 2020, suscribieron el contrato de delegación bajo la modalidad de concesión.

La Contraloría General del Estado realizó el examen especial a las fases preparatoria y precontractual del Concurso Público Internacional 003-2018-BFBJ-MTOP, para el Diseño, Financiamiento, Rehabilitación, Ampliación a 4 carriles, Construcción, Operación y Mantenimiento del corredor vial Buena Fe - Babahoyo - Jujan de 130,98 kilómetros de longitud; y, a las fases preparatoria, precontractual, contractual y de ejecución del contrato suscrito para el Diseño, Financiamiento, Rehabilitación, Ampliación a 4 carriles, Operación y Mantenimiento del corredor vial Santo Domingo - Buena Fe, 113 kilómetros de longitud, por el período comprendido entre el 29 de octubre de 2015 y el 31 de marzo de 2021, en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, del cual se derivó el informe DNA8-TVIPyA-0013-2021, aprobado el 11 de noviembre de 2021.

Con los antecedentes expuestos, se analizarán las siguientes interrogantes ¿Cuáles fueron las falencias legales que se produjeron en las fases preparatoria, precontractual, contractual y de ejecución del contrato suscrito? y ¿Existió una mala aplicación de la normativa que rigen las Asociaciones Público Privadas (APP)?

Se utilizará la metodología histórica para estudiar los conceptos de las APP y concesiones, el desarrollo en la normativa ecuatoriana a través del tiempo, la aplicación de la normativa legal, el esquema actual del modelo APP y concesión. Cabe señalar que el presente documento tiene bases bibliográficas como: documentos, foros, textos, ensayos y artículos, que tienen por objeto entender los conceptos y demostrar la importancia de la gestión pública en proyectos de APP.

El documento consta de resumen; introducción; problema que enmarca el análisis de los límites de la voluntad en la gestión pública de los contratos de APP y concesión; marco teórico referencial; estudio de caso donde se realiza una revisión del proceso de contratación; conclusiones; y, recomendaciones, que podrían aportar a la mejora de la gestión pública.

Finalmente, el presente documento propone varias políticas públicas que contribuirían a la mejora de futuros procesos de contratación de delegación a la iniciativa privada bajo la modalidad de APP.

Problema:

El papel de la delegación a la iniciativa privada de los servicios de transporte

Existe el Régimen Excepcional de Delegación de Servicios Públicos de Transporte, emitido a través del Decreto Ejecutivo 810 de 5 de julio de 2011, y a partir del año 2016, se cuenta con la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público - Privadas y la Inversión Extranjera y su Reglamento, normativa legal para concursos de APP, de los que se desprenden los siguientes conceptos:

Tabla No.1 Conceptos Concesión y APP

	Concesión	Asociación Público - Privada
Definiciones	Una modalidad de delegación, por parte del Estado, que tiene por objeto transferir la facultad de proveer y gestionar de manera integral un servicio a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, bajo un esquema	La modalidad de gestión delegada por la que el Gobierno Central o los Gobiernos Autónomos Descentralizados encomiendan al gestor privado la ejecución de un proyecto público específico
Normativa legal	Reglamento de Aplicación del Régimen Excepcional de Delegación de Servicios Públicos de Transporte	Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público - Privadas y la Inversión Extranjera Reglamento del Régimen de Colaboración Público Privada
Condiciones para adjudicar	Normativa legal vigente, condiciones y características específicas fijadas en los pliegos de licitación	Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público - Privadas
Estructura Institucional	Organismos o instituciones competentes en cualquiera de los niveles de Gobierno	Secretaría de Inversiones Público - Privadas Comité Interinstitucional de Asociaciones Público - Privadas
Intervinientes	Delegatario, concesionario	Entidad Delegante, Gestor Privado
Selección del Proyecto	Procedimientos de concurso público	Concurso público previa aprobación del Comité Interinstitucional
Principios	No detalla en el Reglamento	Sostenibilidad fiscal, Distribución adecuada de riesgos, Valor por dinero, Respeto a los Intereses y Derechos de los Usuarios, De los Derechos de Propiedad, Cobertura e Inclusión Social, Transparencia, igualdad, concurrencia y publicidad
Objeto de los contratos	Prestación de un servicio público, el desarrollo de infraestructura	Bienes, obras y servicios
Incentivos Tributarios	No	Si

Fuente: Reglamento de Aplicación del Régimen Excepcional de Delegación de Servicios Públicos de Transporte y Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera, **Elaboración:** La Autora (2022-2023).

El contrato de delegación a la iniciativa privada bajo la modalidad de concesión a las fases preparatoria, precontractual, contractual y de ejecución para el “Diseño, Financiamiento, Rehabilitación, Ampliación a 4 carriles, Operación y Mantenimiento del corredor vial Santo Domingo - Buena Fe, de 113 kilómetros de longitud”, tiene como antecedente procedimientos administrativos e informes técnicos, legales y financieros, en los que la Subsecretaría de

Delegaciones y Concesiones del Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, señaló que:

“... los procesos de estructuración de los proyectos de Asociación Público Privada (APP) implican largos tiempos, desde su aprobación por un cuerpo colegiado hasta su convocatoria a concurso público y adjudicación, y con el objetivo de optimizar los procesos y acortar tiempos: recomendó se cambie la modalidad de delegación de los proyectos bajo la modalidad de concesión” (Memorando MTOP-SDCT-2018-350-ME de 17 de septiembre de 2018, Contrato de concesión, páginas 11-12).

Marco Teórico Referencial:

El artículo 100 de la de la Constitución de la República del Ecuador, dispone que, en forma excepcional, debidamente decretada por el Presidente de la República cuando sea necesario y adecuado para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando nos e tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas, el Estado o sus instituciones podrán delegar a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos de electricidad, vialidad, infraestructuras portuarias o aeroportuarias, ferroviarias y otros; bien podría entonces aplicarse esta disposición legal, hasta que la ley de la materia o del sector correspondiente determine los casos de excepcionalidad de delegación a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria en cada materia o sector. (Constitución de la República del Ecuador [Const.]. (2008), artículo 100).

Al respecto, el mencionado artículo es mandatorio para declarar excepcionalidad por el Presidente de la República, mismo que generaliza todas las modalidades de contratación a la delegación a la iniciativa privada.

La política económica tiene los siguientes objetivos, entre otros, incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémicas, la acumulación del conocimiento científico y tecnológico, la inserción estratégica en la economía mundial y las actividades productivas complementarias en la integración regional. (Constitución de la República del Ecuador [Const.]. (2008), artículo 284).

Además, la Ley *ibidem*, tiene como objetivos específicos: 1. El financiamiento de servicios, inversión y bienes públicos; 2. La redistribución del ingreso por medio de transferencias, tributos y subsidios adecuados; y, 3. La generación de incentivos para la inversión en los diferentes sectores de la economía y para la producción de bienes y servicios, socialmente deseables y ambientalmente aceptables. (Constitución de la República del Ecuador [Const.]. (2008), artículo 285).

El Estado podrá delegar la participación en los sectores estratégicos y servicios públicos a empresas mixtas en las cuales tenga mayoría accionaria. La delegación se sujetará al interés nacional y respetará los plazos y límites fijados en la ley para cada sector estratégico. - El Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de estas actividades, en los casos que establezca la ley. (Constitución de la República del Ecuador [Const.]. (2008), artículo 316).

El artículo 74 del Código Orgánico Administrativo, señala que, cuando sea necesario, en forma excepcional y motivada, para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas con mayoría pública, el Estado o sus instituciones podrán delegar a sujetos de derecho privado, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos. (Código Orgánico Administrativo, 2017, artículo 74).

El tercer inciso del mismo artículo señala que la gestión delegada por autorización administrativa es siempre precaria y en ningún caso generará derechos exclusivos para el gestor. (Código Orgánico Administrativo, 2017, artículo 74, tercer inciso).

La Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera, define a la APP como la modalidad de gestión delegada por la que el Gobierno Central o los Gobiernos Autónomos Descentralizados encomiendan al gestor privado la ejecución de un proyecto público específico y su financiamiento total o parcial, para la provisión de bienes, obras o servicios a cambio de una contraprestación por su inversión, riesgo y trabajo, de conformidad con los términos, condiciones, límites y más estipulaciones previstas en el contrato de gestión delegada. (Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera, 2015, artículo 8).

Dentro de las atribuciones y deberes correspondientes, establecidos en la Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, están: fijar, cobrar o autorizar el cobro de tasas y tarifas viales, para el financiamiento, uso y mantenimiento integral de la infraestructura de la red vial estatal, de sus componentes funcionales y las áreas de servicios

auxiliares y complementarios; para tal efecto, se establecerán las bases generales de regulación de tarifas aplicables. Esta es la base legal para que los inversionistas a través del cobro de peaje recuperen su capital, según lo establecido en los pliegos y contratos de un proyecto a ejecutarse. (Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial de Transporte Terrestre, 2017, artículo 15, numeral 8).

El Reglamento de aplicación del Régimen excepcional de Delegación de Servicios Públicos de Transporte, define concesión como una modalidad de delegación, por parte del Estado, que tiene por objeto transferir la facultad de proveer y gestionar de manera integral un servicio a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, bajo un esquema, de exclusividad regulada, a través de la planificación, gestión técnico operacional, financiamiento, construcción, ampliación, rehabilitación, mejoramiento o conservación de infraestructuras, facilidades y equipamientos estatales preexistentes. (DE-810,2011).

Este Reglamento se usa como base legal de todas las contrataciones de delegación a la iniciativa privada bajo la modalidad de concesión, considero que es muy permisivo en establecer los procedimientos a seguir para una correcta aplicación de estas.

El Presidente de la República del Ecuador, mediante Decreto Ejecutivo 260 de 19 de noviembre de 2021, creó la “*Secretaría Técnica de Asociaciones Público-Privadas y de Gestión Delegada*” y con Decreto Ejecutivo 545 de 25 de agosto de 2022 transformó en “*Secretaría de Inversiones Público - Privadas*”, entidad adscrita a la Presidencia de la República, que tiene como finalidad promover, atraer, facilitar, concretar y mantener las inversiones derivadas de las asociaciones público - privadas y de gestión delegada en el Ecuador. (DE-260,2021; DE-545,2022).

El módulo de Asociaciones Público - Privadas: Retos, Lecciones Aprendidas y Soluciones Innovadoras en América Latina y el Caribe, se establece que existen diversas definiciones de la expresión “*Asociación Público - Privada*”, sin que haya una única definición aceptada de APP, y los países que han incorporado esta figura en sus legislaciones y procesos lo han hecho de manera diversa. (Banco Interamericano de Desarrollo, Asociaciones Público - Privadas: Retos, Lecciones Aprendidas y Soluciones Innovadoras en América Latina y el Caribe 2020, página 6).

El módulo de Asociaciones Público - Privadas: Retos, Lecciones Aprendidas y Soluciones Innovadoras en América Latina y el Caribe, demostró cierta confusión en conceptos y por esta razón observó la experiencia internacional, en este caso la legislación brasileña distingue entre proyectos que pagan los usuarios y proyectos que paga el gobierno. La Ley de Concesiones rige los proyectos pagados por los usuarios en su totalidad; los proyectos donde existen pagos periódicos del

Gobierno se rigen por la legislación de APP. En consecuencia, solo estos últimos años se conocen comúnmente como APP y los primeros como concesiones. (Banco Interamericano de Desarrollo, Asociaciones Público - Privadas: Retos, Lecciones Aprendidas y Soluciones Innovadoras en América Latina y el Caribe 2020, página 18).

Considero, que se debe aprender de la experiencia brasileña, ya que cuentan con Ley de Concesiones y Ley de APP, diferenciando los proyectos que pagan los usuarios y el Gobierno; en este caso dispusieron que solo los nuevos proyectos sean APP y los proyectos antiguos concesión, de esta forma no se combinan normativas y tampoco se ve amenazada una modalidad de contratación con otra.

José Manuel Vassallo, en su publicación de Asociación Público-Privada en América Latina, Afrontando el reto de conectar y mejorar las ciudades, describe que la Constitución de la República del Ecuador emitida en 2008 desmanteló gran parte del marco de concesiones de obras públicas que habían estado en pie desde la Ley de Modernización del Estado de 1993. Posteriormente, el Gobierno del Ecuador de ese entonces decidió reactivar las APP en el país. (José Manuel Vassallo, 2018, Asociación Público-Privada en América Latina, Afrontando el reto de conectar y mejorar las ciudades, página 31).

Alberto Bull hizo referencia a las concesiones viales en América Latina: situación actual y perspectivas, en la que dentro de su publicación señaló que en el año 2002 se otorgó por parte del Consejo Provincial de Pichincha un contrato para rehabilitar y ampliar un trecho de una carretera de 100 kilómetros; si bien se rige por la ley de contratación pública, la inversión es de cargo del contratista y se recupera mediante ingresos de peajes. Hasta ese entonces existieron 1.312 kilómetros concesionados (seis concesiones). Dos han sido otorgadas por el gobierno nacional y por los consejos provinciales de Pichincha (2) y Guayas (2). (Alberto Bull, 2004, Concesiones viales en América Latina: situación actual y perspectiva, página 13).

Asimismo, el requisito esencial de viabilidad de una concesión vial es que mediante peajes u otros ingresos provenientes de la explotación de la obra sea factible recuperar la inversión y demás gastos incurridos durante todo el período de concesión, que no sean cubiertos por posibles subsidios estatales u otros aportes. En otras palabras, los egresos deben al menos ser igualados por los ingresos, ambos en expresados en valor presente neto.- ...La situación de cada de proyecto de concesión debe analizarse acuciosamente caso a caso. Es esencial combinar apropiadamente los diversos factores que inciden, a fin de plantear concesiones viables financiera y técnicamente. El tipo de actuación sobre el camino (construcción, rehabilitación y/o conservación) debe estar en función de los niveles de tránsito y su evolución prevista; a su vez, los valores de peaje deben fijarse en montos que no ahuyenten a los

usuarios. (Alberto Bull, 2004, Concesiones viales en América Latina: situación actual y perspectiva, página 13).

La gestión pública según Merchán, Pinargote y Acebo definen que es el eje que permite un mayor compromiso de los actores sociales dentro de la conformación de las políticas públicas. La credibilidad y coherencia juegan un papel importante en el desarrollo de este vínculo. Si no existe tales efectos entonces se producirá una disminución de la participación ciudadana en el desarrollo de sus propias soluciones a los problemas que le aquejan. La gestión pública juega un papel importante en el desarrollo de la gobernanza. (Merchán, Pinargote y Acebo ,2022, página 8).

Además, la gestión pública como factor clave en el desarrollo factible de la gobernanza destaca la relación gobierno, sociedad y sector productivo-económico permite un desarrollo factible en el crecimiento de los países. En el gobierno y sus entidades recae el peso de controlar este tridente a través de sus diversos mecanismos. Esto a su vez está en función de cómo se sitúa la actualidad del económica y social del país” (Merchán, Pinargote y Acebo ,2022, página 8).

Lo expuesto, señala el rol importante que cumple la gestión pública en el desarrollo gubernamental y económico de un país, por lo que, se debe tener en cuenta que todos los procesos deben ser transparentes, que permita el acceso a la información pública, para lograr ser un atractivo de inversión y referente, donde las empresas sientan la seguridad de invertir.

La Fundación CODESPA clasifica cuatro (4) modelos de APP, en los que se detallan: 1. Modelo de APP para la promoción de la Innovación Social Empresarial; 2. Modelo APP para la creación de cadenas de suministros incluyentes; 3. Modelo APP para la integración laboral de personas en riesgo de exclusión; y, 4. Modelo APP para la creación de productos y servicios para la Base de la Pirámide. (Fundación CODESPA, Alianzas Público - Privadas para el Desarrollo Modelos para llevar a la práctica la Innovación Social Empresarial, primera edición, 2013).

La Revista del Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo señala que lo que mantiene viva la idea de asociación público privada, incluso en circunstancias regulatorias, es la creencia de que ambas partes -la privada y la pública- pueden hacerlo mejor en sus propios términos si se les permite explorar un trato diferente del que originalmente ofreció el gobierno. Por ejemplo el aire se puede limpiar a un menor costo en una empresa privada y con menos daño para el medio ambiente y un lugar de trabajo se puede hacer más seguro y confortable para los trabajadores con menor costo para el empleador si a los trabajadores y a la compañía se les permite negociar. En la medida que tales tratos puedan ser más eficientes al producir resultados valiosos para ambas partes, la privada y la pública, al distribuir de manera justa los gastos y los beneficios en un esfuerzo conjunto y de manera más legítima tanto a los ojos de quienes participan como a los ojos de la sociedad en su conjunto, entonces tal asociación podrá ser mucho más valiosa. (Moore, Mark H., Revista del Centro

Latinoamericano de Administración para el Desarrollo Venezuela, Creando valor público a través de asociaciones público-privadas, 2006, página 10).

Lo expuesto, demuestra que si la modalidad de contratación de APP es exitosa, brinda seguridad al inversionista y se obtienen los resultados esperados; es decir que ambas partes queden satisfechas y que ambos asuman los riesgos que demandan una inversión.

La Guía de Certificación en Asociaciones Público-Privadas de APMG y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) definen a una Asociación Público-Privada (APP) como un acuerdo entre el gobierno y uno o más socios privados (que puede incluir operadores y financiadores). En virtud de dicho acuerdo, los socios privados prestan el servicio según los objetivos que el gobierno define, buscando alinear estos con el objetivo de obtención de beneficio de los socios privados. (Guía de la Certificación en Asociaciones Público-Privadas de APMG, 2016, página 13; Basado en OCDE (2008) Public-Private Partnerships: In Pursuit of Risk Sharing and Value for Money).

La CEPAL, en su boletín 208, señala que las concesiones se han convertido en América Latina en un importante mecanismo para atraer financiamiento y gestión privada al sector carreteras. La primera y esencial condición es contar con una política de otorgar concesiones, la cual debe fundarse en el reconocimiento de las ventajas que ello acarrearía y que deben ser evaluadas.” (Boletín 208, 2003, CEPAL, Las concesiones viales en América Latina: Logros y Desafíos).

El Departamento para la Gestión Pública Efectiva en su publicación web señala que la evaluación de políticas públicas implica un proceso a través del cual ciertos criterios acerca de la calidad, la obtención de metas, la efectividad, el impacto y los costos pueden determinarse. A través de la evaluación podemos determinar si los efectos de una política son los deseados o no; y si los resultados son positivos o negativos para la sociedad en su conjunto. - La función más importante de la evaluación es proporcionar información acerca del desempeño real de las políticas públicas y justificar ante la sociedad el gasto público asociado. En ese sentido, la evaluación contribuye a la identificación y resolución de problemas y a la formulación de nuevas políticas o reformulación de aquellas que no estén cumpliendo los objetivos para el cual fueron creadas.

<https://www.oas.org/es/sap/dgpe/innovacion/guia.asp>

Estudio de Caso:

El análisis está basado en las fases preparatoria, precontractual, contractual y de ejecución del contrato de delegación a la iniciativa privada bajo la modalidad de concesión para ejecutar el proyecto: “Diseño, Financiamiento, Rehabilitación, Ampliación a cuatro (4) carriles, Operación y Mantenimiento del corredor vial Santo Domingo - Buena Fe, 113 kilómetros de longitud”, suscrito entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Concesionaria Santo Domingo CRSD S.A.

El Ministro de Transporte y Obras Públicas, mediante Resolución 148-2018 de 17 de octubre de 2018, resolvió la viabilidad del corredor vial Santo Domingo - Buena Fe, basada en los informes de evaluación técnico, económico y legal; y con Decreto Ejecutivo 541 de 23 de octubre de 2018 el Presidente de la República declaró la excepcionalidad de delegación a la iniciativa privada del proyecto “Diseño, Financiamiento, Rehabilitación, Ampliación a 4 carriles, Operación y Mantenimiento del Corredor Vial Santo Domingo - Buena Fe de 113 kilómetros de longitud”.

Lo expuesto, evidencia el cumplimiento del artículo 2 fundamentos de excepcionalidad, las condiciones básicas y características específicas fijadas en los pliegos de licitación para la concesión; aspectos contemplados en el Decreto Ejecutivo 810 de 5 de julio de 2011.

Al respecto, el Decreto Ejecutivo 810 de 5 de julio de 2011 con el cual el Presidente de la República expide el “*REGLAMENTO DE APLICACIÓN DEL RÉGIMEN EXCEPCIONAL DE DELEGACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE*”, establece en el glosario de términos las palabras “*delegatario/concesionario*”; sin embargo, en los pliegos del concurso público, se utilizan los vocablos “*entidad delegante/gestor privado o delegado y sociedad gestora*”, que guardan relación con lo establecido en la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas.

Además, por un lado los Pliegos establecen una tabla de “*Riesgos del proyecto*”, en la que se establece que la sociedad gestora suscribirá y ejecutará el contrato por su cuenta y riesgo, de acuerdo con su proyecto técnico definitivo aprobado, plan económico financiero y plan de operación y mantenimiento; también se detallan varios tipos de riesgos como: retenidos, compartidos y transferidos; mismos que no se encuentran normados en el Decreto Ejecutivo

810 de 5 de julio de 2011, mientras que en la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas dentro de sus principios y lineamientos de los proyectos públicos, detalla una distribución adecuada de riesgos.

El Viceministro de Gestión del Transporte como delegado por el Ministro de Transporte y Obras Públicas y la compañía Concesionaria Santo Domingo CRSD S.A, el 12 de febrero de 2020, suscribieron el contrato de delegación a la iniciativa privada bajo la modalidad de concesión del proyecto “Diseño, Financiamiento, Rehabilitación, Ampliación a 4 carriles, Operación y Mantenimiento del corredor vial Santo Domingo - Buena Fe, de 113 kilómetros de longitud”, como base legal del mismo se encuentran entre otras: el Decreto Ejecutivo 810 de 5 de julio de 2011, el Reglamento del Régimen de Colaboración Público-Privada y el Código Orgánico Administrativo, considerando que el objeto principal del contrato es bajo la modalidad de concesión, y al enunciar el Reglamento del Régimen de Colaboración Público-Privada, actualmente derogado, permite admitir una combinación errada de normativas a ser aplicables.

El pliego establece que la construcción comprende de la rehabilitación, ampliación a 4 carriles en un plazo de ejecución de tres (3) años, a partir del día siguiente a la fecha de firma del informe del administrador. La concesionaria iniciará el cobro del peaje de la primera estación a partir de los seis (6) meses iniciada la ejecución de obras y la segunda estación a partir del primer año (1) de iniciada la ejecución de obras.

Los tiempos para el cobro del peaje se encuentran basados en un pliego, por lo que la rehabilitación y ampliación a 4 (cuatro) carriles de la vía será financiada por el cobro de las estaciones de peaje y no por la inversión privada; no existe normativa legal que regule los tiempos para la recuperación de inversión y los períodos para el cobro de las tarifas de peaje.

El 23 de octubre de 2020 las partes intervinientes suscriben el contrato modificatorio del proyecto Santo Domingo - Buena Fe, constante de 12 cláusulas, en las que se permite cambiar las reglas para la ejecución del proyecto vial, toda vez que el sentido de una concesión es que la compañía concesionaria invierta porque el Estado no cuenta con los recursos financieros para desarrollar un proyecto; sin embargo el contrato modificatorio permitió que las estaciones de peaje se implementen conforme a la reprogramación planteada por la concesionaria y aceptada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, lo que ha ocasionado conmoción social por parte de la ciudadanía al pagar por un servicio anticipado.

Como parte de la justificación para declarar la excepcionalidad de delegación a la iniciativa privada del proyecto, se basó en el artículo 74, párrafo segundo del Código Orgánico Administrativo, que especifica la necesidad de forma excepcional y motivada para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas. El Estado puede delegar a sujetos de derecho privado la provisión de servicios públicos; la que se distorsionó de manera excesiva con la firma del contrato modificatorio al contrato principal de delegación a la iniciativa privada bajo la modalidad de concesión para el "Diseño, Financiamiento, Rehabilitación, Ampliación a 4 carriles, Operación y Mantenimiento del corredor vial Santo Domingo-Buena Fe, de 113 kilómetros de longitud", toda vez que se realizaron las siguientes modificaciones sustanciales:

Tabla No. 2 Modificaciones al contrato principal

Cláusulas	Contrato principal	Contrato modificatorio
Cláusula Segunda 19.2 Cesión de la participación accionaria en la Sociedad Gestora Literal (a)	Durante el período de explotación, toda cesión que se desee realizar del componente accionario de la Sociedad Gestora que sea superior al veinte por ciento (20) % requerirá de la autorización previa de la Entidad Delegante.	Durante el período de organización, y con el objetivo de que la concesionaria pueda capitalizarse de forma oportuna, directa y ágil, se establece que desde el período de organización pueda comercializar en bolsa o a través de otro mecanismo societario, bursátil o financiero con hasta el cuarenta y nueve (49%) de las acciones del capital social de la compañía.
Cláusula Tercera Vigésima Segunda Eventos Relevantes	El período de organización que no podrá ser superior a ciento ochenta (180) días contados desde la suscripción del contrato, conlleva el cumplimiento de obligaciones a cargo de la Sociedad Gestora.	El período de organización tendrá una duración supeditada de dieciocho (18) meses contados desde la suscripción del contrato que se distribuyeron así: los primeros seis (6) meses en los que se desarrolla las actividades propias del período de organización y la implementación de las estaciones de peaje.
Cláusula cuarta Vigésima cuarta Planificación y Diseño Numeral (24.2) Proyecto Técnico Definitivo	Se entenderá como Proyecto Técnico Definitivo al conjunto de estudios y documentos tales como: memorias técnicas, planos generales y de detalle, especificaciones técnicas	Se añaden los literales: c) El PTD se implementará en la medida de las capacidades que la Concesionaria pueda desarrollar dentro del período de organización. d) Las actividades tratadas en el literal c) y e), se desarrollarán conforme a la reprogramación planteada por la concesionaria y aceptada por el MTOP. e) Las estaciones de peaje se implementarán conforme a la reprogramación planteada por la concesionaria y aceptada por el MTOP. f) Lo descrito se desarrollarán en forma paralela, salvaguardando y utilizando las medidas necesarias a fin de garantizar la integridad de los bienes públicos.

		<p>g) Una vez se encuentre lista la puesta a punto de la vía, en Entidad Delegante previo su verificación autorizará el inicio del cobro de la tarifa del peaje.</p> <p>h) En los cronogramas desarrollados se especifica que las actividades para la puesta a punto de la vía comenzarán una vez que se inicie la construcción de las estaciones de peaje.</p> <p>i) La incorporación del anillo vial de Santo Domingo se realizará una vez cumplidos todos los requerimientos establecidos en el contrato.</p>
<p>Cláusula Quinta Cuadragésima Sexta Financiamiento del Proyecto (46.1) Reglas generales</p>	<p>... Para financiar el proyecto, la Sociedad Gestora podrá utilizar cualquier modalidad, instrumento u operación financiera reconocida y regularmente utilizada en los mercados financieros locales e internacionales, siempre que:</p> <p>i) El riesgo de bancabilidad y el riesgo de financiamiento queden claramente radicado en la Sociedad Gestora.</p> <p>ii) Se comunique por escrito a la Entidad Delegante el nombre de los Financistas del proyecto.</p>	<p>Se añaden los literales:</p> <p>f) Una concesión es como en cualquier empresa, una conjugación de varios aspectos de ingresos y egresos que generan un retorno para sus accionistas. En este contexto los principales aspectos de esta concesión son el valor del peaje, el TPDA, los costos de financiamiento y el retorno esperado por el inversionista... se hace necesario que para poder iniciar anticipadamente el proyecto hasta que las condiciones globales de los mercados financieros mundiales y globales sean adecuados a la realidad del proyecto sería fundamental contar con el componente tarifa de peaje en forma completa por parte de las dos estaciones de peaje dentro del período organizacional.</p> <p>g) El costo del proyecto planteado con una proyección data del 2018, tiene un costo superior por lo que se hace necesario buscar las condiciones adecuadas para su desarrollo.</p> <p>h) El valor del Canon se encuentra fijado y no tiene modificación; sin embargo se hace necesario una redistribución del pago del mismo sin que el valor total tenga modificación.</p> <p>i) Una vez se concluya el período organizacional, teniendo un proyecto técnico definitivo de conformidad con el MTOP, se iniciará la consecución del financiamiento total del proyecto por un período total de doce (12) meses previstos en el contrato original, este plazo podrá ser renovado de común acuerdo entre las partes.</p> <p>j) Es importante notar que las restricciones de salud y distanciamiento social producto de la pandemia generan cambios importantes en las metodologías constructivas y en consecuencia improductivas que deberán ser incluidas en el valor del proyecto.</p>
<p>Cláusula Sexta Quincuagésima Literal (A) Impuestos, Tasas y Contribuciones</p>	<p>La actividad desarrollada por la Sociedad Gestora estará sujeta al régimen tributario general aplicable en Ecuador. Los tributos actuales y los que en el futuro se establecieren sobre la misma, sean de carácter nacional o local, cualquiera fuere el órgano recaudador del tributo, así como las exoneraciones, exenciones, beneficios o regímenes fiscales de</p>	<p>Se añade el literal:</p> <p>e) Exenciones tributarias COPCI. - En caso de requerir la incorporación de incentivos tributarios previstos en el ordenamiento jurídico nacional, para lo cual el MTOP se compromete dentro del área de su competencia prestar la colaboración necesaria ante los diferentes</p>

	excepción que, en su caso, fueren aplicables, serán a cargo de la Sociedad Gestora.	organismos, entidades, comités o en general cualesquier ente nacionales o internacionales.
Cláusula Séptima Quincuagésima primera Numeral 51.1 Causales de desequilibrio económico - financiero del contrato	a) Que la Entidad Delegante disponga, mediante órdenes de variación, la ejecución de obras adicionales o disminución en la inversión. b) Modificación del Régimen Jurídico Aplicable que genere variaciones en los ingresos o egresos. c) Eventos de fuerza mayor. d) Variaciones en el presupuesto de expropiaciones respecto de las cuales la Entidad Delegante haya retenido expresamente el riesgo de este contrato. e) Que se demuestre que la Sociedad Gestora ha sufrido un desequilibrio económico. f) Si realizadas las revisiones semestrales del Plan Económico- Financiero Definitivo, se verifica que no ha sido posible mantener los indicadores del proyecto por motivo de activación de riesgos que le competen a la Entidad Delegante, de conformidad con el Anexo 2.	Se añade el literal: g) Si realizadas las revisiones semestrales del Plan Económico - Financiero Definitivo se verifica que no ha sido posible mantener los indicadores del proyecto por cualquiera de los motivos contemplados en el contrato. La verificación se realizará conforme o establece el contrato.
Cláusula Octava Quincuagésima primera Numeral 51.2 Mecanismos de compensación	i) Modificación de las tarifas establecidas. ii) Ampliación del plazo de vigencia del contrato. iii) Compensaciones económicas.	Se añade el literal: d) Anexo matriz de distribución de riesgos, contemplan una proyección de eventos previsibles con sus respectivas contingencias y mitigaciones.
Cláusula novena Quincuagésima octava Literal a Vigencia y devolución de garantías	i) Deberá permanecer vigente durante el período de construcción y la garantía. ii) Durante todo el plazo del contrato e incluso durante el período de liquidación, hasta la suscripción del acta de reversión.	Previo al inicio del período de construcción la concesionaria presentará las garantías necesarias en las condiciones establecidas en el contrato principal. Las garantías se brindarán en períodos anuales de acuerdo al cronograma a implementar durante ese período.
Cláusula décima Anexo 3 Tarifas de peaje	La concesionaria plantea revisión del Anexo tarifas, en función de sus fundamentos económicos-financieros expuestos solicita el inicio del funcionamiento de cada estación de peaje con la tarifa de 1.50 USD	En razón de las nuevas condiciones económicas - financieras en el Ecuador y en el mundo... se modifica el anexo tarifas en el sentido que la tarifa inicial es de 1.25 USD. La tarifa de peaje comienza a cobrarse desde la autorización de cobro por parte de la Entidad Delegante.

Fuente: Contrato principal y modificatorio del Diseño, Financiamiento, Rehabilitación, Ampliación a 4 carriles, Operación y Mantenimiento del corredor vial Santo Domingo - Buena Fe, 113 kilómetros de longitud. **Elaboración:** La Autora (2023).

En este caso se puede observar que el contrato modificatorio cambia en gran parte el contrato principal, ya que al no existir normativa legal que regule las cláusulas y los límites para su modificación, permite cambiar las reglas iniciales establecidas en un pliego y en un contrato principal, permitiendo que cualquier decisión proponga el privado y únicamente apruebe el público.

El contrato de delegación bajo la modalidad de concesión, el contrato modificatorio y demás documentación a partir de la adjudicación no se encuentra publicada en la página electrónica del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que incumplen los artículos 5 y 7 de la Ley Orgánica de Transparencia y acceso a la Información Pública.

Conclusiones:

Nuestro país pretende impulsar la contratación bajo la modalidad de APP, pero al seguir vigente el Decreto Ejecutivo 810, permite que los proyectos de inversión inicien como APP y terminen como concesión y al combinar estas dos (2) modalidades de delegación a la iniciativa privada en un proyecto, fortalecen a las concesiones y debilitan a las APP.

Los contratos de delegación a la iniciativa privada bajo la modalidad de APP tienen como finalidad que el privado invierta en un determinado proyecto que contribuya al desarrollo social o económico de un país, provincia, cantón y/o parroquia, debido a que el estado no cuenta con capacidad para financiarlos, y es deber del Estado brindar incentivos tributarios, seguridad jurídica, transparencia en concursos públicos para atraer inversión nacional y extranjera.

Los contratos de delegación a la iniciativa privada bajo la modalidad de concesión, al no contar con una ley que regule las concesiones, permite usar partes de varias normativas legales para que sea su sustento legal incluyendo la ley APP y su reglamento, poniendo en riesgo la inversión del privado y los recursos públicos.

El Decreto Ejecutivo 810, la Ley APP y su Reglamento, no regula las etapas preparatoria, precontractual, contractual y de ejecución, mismas que son reguladas por el Sistema Nacional de Contratación Pública; sin embargo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través del acuerdo ministerial 038-2019, emitió el reglamento para la sustanciación de procedimientos de delegación de gestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, mismas que son aplicadas a todos los procedimientos de Gestión de Proyectos de competencia del MTOP a Entidades de Derecho Privado y Público.

El acuerdo ministerial 038-2019, contempla las fases preparatoria, precontractual y contractual y una serie de definiciones por cada una de ellas.

Existió impedimento legal para que un oferente declarado inhabilitado por la comisión técnica no pueda participar en un nuevo concurso por no contar con la capacidad financiera para ejecutar el proyecto, y pese a lo expuesto, se adjudicó al oferente, que a través del tiempo logró una autorización de la operación de la estación de peaje.

La Secretaría de Inversiones Público-Privadas, cuenta con una página electrónica institucional incompleta, porque no cuenta con información que permita visualizar el avance de los proyectos existentes, y de los futuros proyectos, para el desarrollo del país.

La Contraloría General del Estado, en el informe DNA8-TVIPyA-0013-2021, establece treinta y tres (33) recomendaciones de estricto cumplimiento para la institución pública; sin embargo, el Organismo de Control no ha considerado las APP y concesiones en las Normas de Control Interno, por lo que, en futuras contrataciones, se podrían observar los mismos errores por parte de los servidores públicos.

El mencionado informe presentó hallazgos de los cuales se desprendieron varias conclusiones y recomendaciones en las que se evidencia una falta de firmeza por parte del Organismo de Control, debido a que si existen procedimientos que ponen en riesgo los recursos del Estado, éste debería ser más enfático en continuar con el proceso o recomendar la terminación unilateral del contrato.

El contrato de delegación a la iniciativa privada bajo la modalidad de concesión es importante para el desarrollo de nuestro país, que debe ser puesto en conocimiento de la ciudadanía todo el proceso de contratación. Actualmente se cuenta con la Ley Orgánica de Transparencia y acceso a la Información Pública, sin embargo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas transmite información incompleta en su página electrónica institucional.

Recomendaciones:

El Gobierno Central debería proponer la creación de la “Secretaría de delegación a la iniciativa privada”, ya que en la actualidad no existe un ente que regule las APP y las concesiones, esto se da con la finalidad de verificar el cumplimiento y transparencia de los concursos públicos.

Una vez creada la Secretaría de delegación a la iniciativa privada, le convendría proponer a los Organismos competentes la creación de una normativa legal aplicable (manuales, procedimientos, guías, documentos, modelos y pliegos), que regule la delegación a iniciativa privada bajo la modalidad de concesión y APP, para mejorar los procesos de concursos públicos y atraer inversión nacional y extranjera.

La Contraloría General del Estado basado en las experiencias y falencias evidenciadas en el presente caso de estudio, debería establecer actualizaciones en los diferentes reglamentos y normas de control interno, lo que permitiría un mejor control en la utilización de los recursos públicos.

El Gobierno Central y los Organismos competentes deben acatar la Ley Orgánica de Transparencia y acceso a la Información Pública, la ciudadanía debe tener conocimiento de cada etapa de los concursos públicos, del servicio que van a recibir y de su cumplimiento.

El Estado, debería brindar capacitaciones de delegación a la iniciativa privada bajo la modalidad de concesión y APP, a los servidores públicos, a las compañías contratistas del sector privado, organismos de control, Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales y Municipales, para que se familiaricen, eviten confusiones y mezclen normativa.

Bibliografía:

Guía de la Certificación en Asociaciones Público-Privadas de APMG, 2016, página 13; Basado en OCDE (2008) Public-Private Partnerships: In Pursuit of Risk Sharing and Value for Money. José Manuel Vassallo, 2018, Asociación Público-Privada en América Latina, Afrontando el reto de conectar y mejorar las ciudades, página 31.

Fundación CODESPA, Alianzas Público - Privadas para el Desarrollo Modelos para llevar a la práctica la Innovación Social Empresarial, primera edición, 2013

Banco Interamericano de Desarrollo, Asociaciones Público - Privadas: Retos, Lecciones Aprendidas y Soluciones Innovadoras en América Latina y el Caribe 2020, página 6.

Merchán, Pinargote y Acebo ,2022, página 8.

Congreso Nacional. Ley de Modernización del Estado. [Ley 50 de 1993]. (27 de febrero de 2009). RO. de 31 de diciembre de 1993.

Moore, Mark H., Revista del Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo Venezuela, Creando valor público a través de asociaciones público-privadas, 2006, página 10

Constitución de la República del Ecuador [Const.]. (2008).

Código Orgánico Administrativo [COA]. (2017).

Asamblea Nacional del Ecuador. Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas. [Ley 0 de 2015]. (15 de diciembre de 2015). RO. de 18 de diciembre de 2015.

Asamblea Nacional del Ecuador. Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública. [Ley 24 de 2004]. (18 de mayo de 2004). RO. de 18 de mayo de 2004.

Asamblea Nacional del Ecuador. Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública. [Ley 1 de 2008]. (17 de febrero de 2021). RO. de 4 de agosto de 2008.

Asamblea Nacional del Ecuador. Código Orgánico Administrativo. [Ley 0 de 2017]. (3 de julio de 2017). RO. de 7 de julio de 2017.

Contraloría General del Estado. Dirección Nacional de Auditoría de Transporte, Vialidad, Infraestructura Portuaria y Aeroportuaria. [Informe DNA8-TVIPyA-0013-2021 de 2021]. (11 de noviembre de 2021).

Presidente Constitucional de la República del Ecuador. Reglamento Ley de Incentivos para Asociaciones Público Privadas. [Decreto 1040 de 2016]. (23 de mayo de 2016). RO. de 29 de junio de 2016.

Organización de los Estados Americano, El acceso a la información pública un derecho para ejercer otros derechos. (2013).

Presidente Constitucional de la República del Ecuador. Autorización a la iniciativa privada de los proyectos: a) diseño, financiamiento, rehabilitación, ampliación a 4 carriles, operación y mantenimiento del corredor vial Santo Domingo - Buena Fe, de 113 Km de longitud: y, b) diseño, financiamiento, rehabilitación, ampliación a 4 carriles, construcción, operación y mantenimiento del corredor vial Buena Fe - Babahoyo - Jujan de 130,98 Km de longitud. [Decreto 541 de 2018]. RO. de 23 de octubre de 2018.

Presidente Constitucional de la República del Ecuador. Reglamento de Aplicación del Régimen Excepcional de Delegación de Servicios Públicos de Transporte. [Decreto 810 de 2011]. (5 de julio de 2011). RO. de 19 de septiembre de 2011.

Presidente Constitucional de la República del Ecuador. Reglamento del Régimen de Colaboración Público Privada. [Decreto 582 de 2015]. RO. de 6 de marzo de 2015.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. [Pliego de Concurso Público Internacional de 2018]. (octubre de 2018).

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. [Acuerdo Ministerial 015 de 2017]. (15 de marzo de 2017).

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. [Acuerdo Ministerial 199 de 2019]. (11 de septiembre de 2019).

Contrato 002-2018-SDBF-MTOP. [Diseño, Financiamiento, Rehabilitación, Ampliación a cuatro (4) carriles, operación y mantenimiento del corredor vial Santo Domingo - Buena Fe, ciento trece (113) kilómetros de longitud]. (12 de febrero de 2020).

Alberto Bull, 2004, Concesiones viales en América Latina: situación actual y perspectiva, página 13

<https://www.oas.org/es/sap/dgpe/innovacion/guia.asp>