

# UN NEGOCIO OSCURO Y UN PROYECTO EQUIVOCADO

Quito, 15 de noviembre de 2009

Dr. Luis Morales Solís **versión para pagina web.**

Presidente de la Comisión de Participación Ciudadana y Control Social de La Asamblea Nacional

Presente

REF: **Reporte Investigación Nuevo Aeropuerto de Quito (NAIQ).**

**Realizado por el Investigador Fernando López Mateus**

De mis consideraciones:

Quien suscribe el presente reporte, Investigador Fernando López Mateus, portador de la cédula de ciudadanía No. 170511780-0, pongo a consideración de su ilustrado criterio nuestra investigación sobre este tema aeroportuario.

## **ANTECEDENTES HISTORICOS, TECNICOS, ECONOMICOS Y LEGALES DEL "PROYECTO NUEVO AEROPUERTO DE QUITO" NAIQ, EN LA ZONA DE TABABELA.**

**-Antecedentes Históricos:** Desde hace más de 40 años, se comenzó a pensar en la posibilidad de realizar un nuevo proyecto aeroportuario para la ciudad capital. La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) fue el ente gubernamental que, al mando de la Fuerza Aérea, comenzó la búsqueda de un sitio adecuado y los estudios respectivos que debían ir desarrollándose a través del tiempo para alcanzar este anhelado proyecto. Cabe señalar que durante este proceso varios gobiernos en la década de los setenta se permitieron invasiones de tierras en la zona de Tababela y, específicamente, en lo que actualmente es la plataforma de Caraburo, hecho que prevaleció sobre cualquier reporte técnico, al momento de seleccionar la ubicación del sitio destinado al NAIQ. Debemos manifestar, que la **antigua** DGAC jamás pudo concretar acuerdo alguno con los gobiernos de turno con el fin de llevar a cabo este proyecto aeroportuario.

**-Antecedentes Técnicos:** Debe conocer usted, Señor Morales, que el proyecto NAIQ de la **antigua** DGAC jamás contó con los estudios definitivos comprobados y aprobados que justificaran la realización del proyecto.

**-Antecedentes Económicos:** En relación con el aspecto económico, los ciudadanos ecuatorianos jamás tuvimos conocimiento de un presupuesto concreto, aprobado por el Estado, para la realización de esta obra.



# UN NEGOCIO OSCURO Y UN PROYECTO EQUIVOCADO

**-Antecedentes Legales:** Dentro del ámbito legal, se han detectado serias irregularidades respecto de los catastros asentados sobre las tierras de la plataforma de Caraburo y sus alrededores, así como severas anomalías en relación con el pago del precio justo de estas tierras a sus anteriores poseedores. Como consecuencia de lo anteriormente descrito y como resultado del mal manejo aeroportuario del país por parte de la **antigua** DGAC, la ciudadanía civil ecuatoriana hace serios reparos y reclamaciones públicas ante los medios de comunicación, situación que motiva la separación definitiva de la Fuerza Aérea ecuatoriana de la dirección de la **antigua** DGAC y del control de los aeropuertos del país.

**INTENCIONALIDAD Y PREMEDITACION PARA LA REALIZACION DE UN ACERTADO PROYECTO EQUIVOCADO QUE SOLO BENEFICIARA A UN DETERMINADO GRUPO DE**

**PODER.**

**-Campo Técnico-Aeronáutico:** En repetidas ocasiones se han realizado estudios técnicos aeronáuticos por parte de empresas especializadas, como lo son la IECO en 1978, ITALAIRPORT-FOSWECO en 1983, AVIACION CIVIL en 1986, Estudios de Factibilidad para aeropuertos de Guayaquil y Quito realizados también por la AVIACION CIVIL en 1996, el estudio efectuado por la empresa asesora de la CANADIAN COMMERCIAL CORPORATION "MARSHALL MACKLIN MONAGHAN" en el año 2002 y, finalmente, los estudios realizados por la OACI y la FAA del año 2008. Debemos aclarar que hubo estudios previos en el 68, 72 y 74 que a toda vista ya son obsoletos. Todos estos estudios arrojan las mismas conclusiones en relación con serias restricciones de seguridad en la operatividad aeronáutica que tendría el proyecto NAIQ y la falta de un estudio completo de meteorología. El único estudio meteorológico existente arroja apenas el 30% de información de un seguimiento del 100% que solo se puede obtener a través de un trabajo continuo de 5 años; sin esta información obtenible en un período de 5 años, ningún ingeniero aeronáutico y de aproximaciones podría certificar de manera alguna que el proyecto NAIQ cumple con normas internacionales. Más aún, las cifras aeronáuticas ya obtenidas de los estudios realizados certifican plenamente que el sitio escogido de Tababela no reúne los requisitos y la factibilidad para emplazar un proyecto aeroportuario de categoría internacional.

**"EN VIRTUD DE LO EXPUESTO, SE PODRÍA CONCLUIR, ENTONCES, QUE ESTE AEROPUERTO PODRIA UNICAMENTE RECIBIR VUELOS INTERNACIONALES BAJO LA ENTERA RESPONSABILIDAD Y EXCLUSIVOS RIESGOS DEL GOBIERNO ECUATORIANO DE TURNO".**

# UN NEGOCIO OSCURO Y UN PROYECTO EQUIVOCADO

**-Rentabilidad y Riesgos:** Las aerolíneas que entrarían a operar en este aeropuerto tendrían serias restricciones en cuanto al tonelaje de carga rentable tanto en decolajes como en aterrizajes, pues los obstáculos geográficos que rodean al NAIQ forzarían a las aeronaves a entrar y salir con ángulos de aproximación y despegue forzados, que significarían pérdida de capacidad de carga para incrementar la seguridad de operación de la aeronave. Otra seria restricción está dada por la longitud de pista, cuyas cabeceras están demasiado próximas a quebradas de 200 metros de profundidad, donde no se ha estimado en diseño las franjas de seguridad técnicas adecuadas que deben acompañar a la longitud de pista ofrecida por los promotores de este proyecto. El terrible riesgo de todo este escenario geográfico inapropiado se ven acentuados por la presencia de largas horas de neblina, cambios inusitados de dirección de vientos, vientos huracanados que levantan areniscas del sector sobre la plataforma, que afectarían el funcionamiento de las turbinas de las aeronaves y las altas temperaturas al medio día que restringen mucho más la potencia de dichas turbinas. Esta información ha sido tomada de los Manuales de Vuelo de la BOEING y de la AIRBUS. Por consiguiente, estamos hablando de **“operaciones a pérdida y de alto riesgo”**, **situación que no ocurre en los aeropuertos de Latacunga y el Mariscal Sucre**. A través de lo expuesto, la decisión de las compañías aseguradoras de las aerolíneas que supuestamente entrarían a operar en este aeropuerto será la de no respaldar el aseguramiento tanto de aeronaves como de pasajeros en caso de un siniestro, decisión que impulsaría a las aerolíneas a buscar aeropuertos alternos para servir a la ciudad de Quito.

**-Intencionalidad y Premeditación:** Al momento de firmar los contratos de concesión y construcción del NAIQ, los promotores y el Municipio de Quito tenían la plena certeza y conocimiento de que el NAIQ no era un reemplazo viable, rentable, ni seguro comparado con el Aeropuerto Mariscal Sucre; por lo tanto, la única forma de llevar a cabo este proyecto sin obstáculos de control por parte de entidades gubernamentales era neutralizando y ocultando información y estudios necesarios y obligatorios para el licenciamiento y ejecución de un proyecto de tan grande magnitud e importancia. Prueba fehaciente de ello son los acuerdos otorgados por la DGAC en favor de la QUIPORT, mediante los cuales se establece que la DGAC, única autoridad aeronáutica competente dentro del país para llevar a cabo un seguimiento, vigilancia y certificación de este proyecto, queda sin competencia alguna. De la misma forma se procedió a quitar del medio al Ministerio del Ambiente, ente que jamás licenció la certificación ambiental necesaria para la ejecución de este proyecto (Oficio No. 09705-08 DPCC-SCA-MAE, emitido el 25 de noviembre de 2008). En relación con el ocultamiento descarado de evidencia técnica que desvirtúa la factibilidad de operación del NAIQ, se puede citar el reporte

# UN NEGOCIO OSCURO Y UN PROYECTO EQUIVOCADO

emitido por la compañía LOUIS BERGER, el estudio de la OACI y FAA, el estudio realizado por la Dirección Regional del Trabajo de Quito, Unidad de Inspectores Verificadores-LVA.

El Municipio de Quito y la Procuraduría General del Estado, durante el gobierno de Lucio Gutiérrez, dan paso a un proyecto ilegal, inconstitucional y por demás desatinado, que en el transcurso de estos últimos cinco años ha sido seriamente cuestionado en el ámbito legal, económico, técnico, ambiental e incluso cultural y que, sin lugar a dudas, apunta exclusivamente al beneficio económico de un grupo poderoso de promotores que lucrarían de su sobreprecio de construcción bajo su slogan de proyecto "Llave en mano y a Precios Internacionales", con una campaña millonaria de desinformación permanente a la ciudadanía e incluso a los medios de comunicación.

## **EXPLICANDO LO TECNICO AERONAUTICO:**

Los estudios arrojan cifras alarmantes en cuanto a seguridad y rentabilidad. Es crucial conocer que los aterrizajes y despegues deben efectuarse en contra del viento. Para comparar, en el aterrizaje de las naves provenientes del norte, cuando se acercan al Mariscal Sucre, se concretan 3 tramos específicos. La aproximación inicial, la cual comienza a 17000 pies sobre Condorcocha, al este del volcán Pululagua, la nave comienza a descender sobre las poblaciones de Guayllabamba en dirección hacia el llaló', pasan sobre Tababela a una altura segura y contando con un teatro de maniobra apropiado. Al llegar sobre el llaló', a suficiente altura y a suficiente distancia de la Cordillera Central la nave comienza un giro controlado y estabilizado hacia el oeste comenzando la aproximación intermedia, hasta posicionarse sobre lo que es el centro comercial San Luis, en el Valle de Chillos. La aproximación final comienza a 15 millas del Aeropuerto Mariscal Sucre donde la nave ya esta alineada con la pista 35 que tiene una dirección casi de Sur a Norte (10 grados hacia el Oeste). En este tramo la nave tiene suficiente tiempo para descender a una constante de descenso controlada y estabilizada. Esto ocurre un 70% del año pues el viento sopla en dirección contraria en esa zona el mismo porcentaje del tiempo. El aterrizaje norte-sur es un poco más complicado pero cuenta con aproximaciones seguras, comprobadas y tiene rutas de escape aceptables. El aeropuerto Mariscal Sucre esta a 9400 pies sobre el nivel del mar lo que significa que la nave descendió de 17000 pies a 9400 pies cumpliendo los 3 tramos de aproximación.

Para aterrizar en Tababela aproximándose desde el Norte, el circuito de aproximación comienza desde el mismo sitio que para el Mariscal Sucre, Condorcocha a 17000 pies, pero esto ocurrirá 90% del tiempo pues el viento en Tababela sopla de norte a sur en esa misma proporción. La aproximación inicial

# UN NEGOCIO OSCURO Y UN PROYECTO EQUIVOCADO

ya presenta problemas por la presencia del Pichincha a 16000 pies porque ahora todas las naves volaran sobre Cotocollao, La Mariscal, el Instituto Geográfico Militar y finalmente se posicionarán sobre aproximadamente La colina de Monjas. Sobre Monjas la nave se enrumba hacia el llallo pero aquí ya infringiendo las alturas mínimas (volando muy bajo) y alturas no negociables impuestas por las regulaciones de la OACI. Cabe en este punto aclarar que las aeronaves ahora, en sus tres tramos de aproximación, tienen que descender de 17000 pies a 8000 pies o 1400 pies más, en el mismo tiempo que antes descendían al Mariscal Sucre y es esa la razón porque tienen que precipitarse en un ángulo de descenso más complicado y mayor, considerándose los mismos y más obstáculos que antes. Los obstáculos son el enemigo mayor de la aviación seguida de la falta de visibilidad y finalmente vientos y polvaredas. Condiciones las cuales Tababela las tiene todas.

Siguiendo con la aproximación intermedia y rompiendo condiciones no negociables impuestas por la OACI, la aeronave estaría volando sobre San Rafael y Conocoto **sin rumbo (como señalamiento específico de la OACI)** pero bajando a un ángulo casi prohibitivo y el máximo permitido por la OACI, mientras la nave gira desde una dirección norte-sur con sentido al este para tratar de posicionarse en un punto entre el llallo y la Cordillera Central al sur de la pista. Este punto que todavía está sin determinarse en los últimos estudios de la OACI y la FAA (Aviación Aérea Federal de los Estados Unidos) pondría a la aeronave en una situación donde carece de rutas de escape y en el evento de perder una turbina solo le quedaría forzar su avance hacia la pista, situación que nunca ocurre en una aproximación al Mariscal Sucre.

La nave **nunca** tendrá sus 15 millas para descender a una constante de descenso controlada y estabilizada. en este punto, otra vez, a una altura equivocada y descuadrado 12 grados de la pista comenzaría el aterrizaje sin poder conectar con los sistemas instrumentales de guía (ILS) y con solo 7 millas para nivelarse y topar llantas en pista.

Los estudios hablan de tremendos problemas en la maniobra de aproximación frustrada la que se refiere a abortar el aterrizaje y comenzar a ascender buscando una ruta de escape. Esta es una maniobra siempre calculada y prevista. Durante la aproximación frustrada, por decisión del piloto o torre de control, por cualquier razón técnica, mecánica o de tráfico aéreo si el piloto pierde una turbina este deberá lograr elevar la aeronave y lograr salir del teatro aéreo. En Tababela esto sería peligroso por los altos ángulos y gradientes de descenso y ascenso respectivamente lo que pondría a esta aeronave en emergencia inmediata pues pocos tipos de turbinas estarían diseñadas para cumplir esa demanda en rendimiento y evitar un inminente desastre.



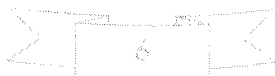
# UN NEGOCIO OSCURO Y UN PROYECTO EQUIVOCADO

Tababela está en el sitio más profundo de la hoya y carece además de suficiente teatro de maniobra en el área, por lo tanto, la maniobra de aproximación frustrada entorpece el avance de las otras aeronaves en tránsito de aproximación. El Mariscal Sucre fue construido en una meseta a 1200 pies más alto que el valle circundante, por lo tanto esto asegura que con un simple giro hacia el este, la aeronave asegura suficiente altura inmediata para estabilizarse y tomar una ruta de regreso sin alterar el tráfico aéreo.

Esta claro que las aeronaves están expuestas en cada aterrizaje y despegue de Tababela a afrontar maniobras extremas las cuales tienen consecuencias de seguridad y rentabilidad. Como ya se puede apreciar la mejor forma de evadir problemas en todas estas maniobras es restarle carga útil, pasajeros o peso de combustible a las aeronaves para que alivien así su situación de **inseguridad** pero elevando sus costos de operación y retrasando cada operación un promedio de 15 minutos por aterrizaje o despegue. Este retraso promedio es inaceptable para un aeropuerto internacional. Por comparar, en el 2015, Guayaquil con 3 pistas podrá aterrizar 3 aeronaves simultáneamente, cada 5 minutos, mientras que Tababela aterrizará una aeronave cada 15 minutos en una máxima operatividad aeroportuaria.

## **LOS PROBLEMAS DE LA PISTA: No hay estudios geofísicos o geotécnicos.**

Así como la aeronáutica, una ciencia ya totalmente establecida y con reglas fijas y mas exigentes cada día, nos pide cálculos de aproximaciones, desarrollo regional, reglas ambientales, controles de ruido, así también tiene cálculos específicos para la construcción de una pista. Un aeropuerto **NO ES UNA TERMINAL Y UNA PISTA** sino un proceso de cálculos que tienen que ser aprobados y comprobados antes de la construcción de una pista y una terminal que es solo la parte civil del proyecto. Se puede decir entonces, que el sitio de un aeropuerto es ya un aeropuerto si todos los cálculos hechos estarían licenciados y verificados exista Terminal y pista o no. La construcción de Tababela es exactamente al revés porque esta ya descubierto que se construye una terminal y una pista, quien sabe de que especificaciones, para ocultar sus deficiencias, lucrar del sobreprecio de construcción y después culparle a la nueva Aviación Civil cuando las restricciones operativas se impongan o tácitamente la no operación internacional de Tababela por todos los problemas ya expuestos. Entonces de "Nuevo Aeropuerto" la palabra aeropuerto es una mentira y en cuanto a "Nuevo" eso también es cuestionable pues su diseño es de hace 40 años. Lo que si es verdad es que tenemos un **Movimiento Ilegal de Tierras al Oriente** de la capital por lo que nosotros le llamamos **EL MITO**. [VER MAPA](#)



# UN NEGOCIO OSCURO Y UN PROYECTO EQUIVOCADO

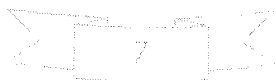
**Estudios Geotécnicos: polvaredas en las turbinas, destrucción ambiental y porque no se puede construir una segunda pista paralela de la misma longitud. Explicación del mapa.**

Para el emplazamiento de una pista técnica de aeropuerto de altura, se estimaba una pista operativa de 4100 metros y por lo menos 300 metros de áreas de seguridad después de las cabeceras (500 metros para pistas de NO-Precisión) por la cercanía de las cabeceras norte y sur y los filos de quebrada de 200 metros de profundidad. En el grafico adjunto podemos observar el emplazamiento de la pista, que obedece a la dirección de los vientos preponderantes en el año pero desplazada nororiente en la cabecera norte y sur occidente en la cabecera sur con respecto a la plataforma de Caraburo. La pista ofrecida por el Alcalde Paco Moncayo de 4100 metros de longitud de pista operativa no puede ser emplazada, por las siguientes razones:

- a) En los 700 metros lineales en el norte de la plataforma de Caraburo (rayada en color café) corresponden a suelos absolutamente colapsables, esto significa que son suelos que no soportan ningún tipo de construcción y peor el peso puntual de una nave de 200 a 400 toneladas sobre la pista.
- b) Fajas de bordes colapsables hacia el filo de la cabecera sur y en el borde oriental de la plataforma y de extrema cercanía a la pista.
- c) Las franjas de seguridad, espacio disponible de terreno plano y tratado donde pueden ir a parar las aeronaves que se salen de la pista pero sin destruirse y salvando vidas, después de las cabeceras de esta pista no se podrían construir por los efectos ya anotados.
- d) Imposible poder emplazar una pista alterna de la misma longitud por falta de espacio físico como se puede apreciar con claridad.
- e) La plataforma tiene 800 hectáreas mal distribuidas de área plana y 700 hectáreas de quebradas profundas, y no las 1534 hectáreas anunciadas repetidamente por la municipalidad y los promotores del proyecto. La OACI exige mínimo 1100 hectáreas de terreno plano para planificar un aeropuerto de categoría internacional con 2 pistas de 3900 metros como Bogota, Arturo Merino Benítez de Santiago de Chile y Benito Juárez de México.

**Estudios Geofísicos y Geográficos: el comportamiento de la meseta.**

Esta es una plataforma ubicada en una zona geográfica en permanente erosión con suelos colapsables presencia de profundas quebradas con bordes



# UN NEGOCIO OSCURO Y UN PROYECTO EQUIVOCADO

colapsables y el fenómeno eólico, vientos que recogen las arenas volcánicas del sector y dirigen un chiflón sobre la plataforma de Caraburo tremendamente perjudicial para el funcionamiento de las turbinas de las aeronaves. Todo esto ha sido sustentado por geólogos, geotécnicos, geofísicos y geógrafos que hicieron estudios anteriormente sobre este sector.

Podemos añadir el problema de neblina, vientos laterales, vientos cruzados y huracanados, y alta temperatura promedio que dificultan y ponen en peligro una operación aeronáutica, segura y rentable.

## CONCLUSIONES TECNICAS

¿Cuando el proyecto Tababela no puede emplazar una pista técnica para aeropuerto de altura y peor 2 pistas paralelas de la misma longitud; que futuro le espera a este proyecto?

¿Con que aeropuerto regional internacional compite? Cuando sabemos que ni remotamente podrá competir con Bogota y por lo tanto y muy alejada de la verdad en la propaganda millonaria de que este iba a ser uno de los mejores aeropuertos internacionales latinoamericanos.

## SOLUCIONES A LA PROBLEMÁTICA:

Las grandes metrópolis poseen dos aeropuertos, uno doméstico y otro de servicio internacional. Podemos citar que, aún capitales pequeñas como San José de Costa Rica, poseen dos aeropuertos, en este caso el Tobías Bolaños (aeropuerto doméstico) y el Juan Santamaría (aeropuerto internacional). Quito, la capital de todos los ecuatorianos, está en riesgo de tomar una decisión equivocada y trágica, cuando se pretende destruir su aeropuerto Mariscal Sucre que a la postre es un aeropuerto rentable y que cumple con normas internacionales de operatividad, para reemplazarlo por un proyecto por demás equivocado, de altísimo riesgo e inferior, que traería como consecuencias una ciudad capital sacrificada en seguridad, en pérdida de tiempo, en costos y en proyección futura de su servicio aeroportuario. Cómo es posible y factible reemplazar a un aeropuerto que ha demostrado ser operativo las 24 horas del día, por un aeropuerto de alto riesgo por sus restricciones de orden técnico, que solo podría operar durante ocho horas al día, siempre y cuando las condiciones de visibilidad así lo permitan. Paradójicamente, habría que mantener, de todas formas, el Mariscal Sucre como aeropuerto alterno en las horas en que el aeropuerto de Tababela estuviera cerrado.



# UN NEGOCIO OSCURO Y UN PROYECTO EQUIVOCADO

Al existir la voluntad política del gobierno actual del Economista. Rafael Correa Delgado, de potencializar el aeropuerto regional internacional Cotopaxi situado en la ciudad de Latacunga y ubicado en el centro del país, más el proyecto de ampliación de la autopista de la Panamericana Sur a seis carriles y la rehabilitación del ferrocarril Quito-Latacunga, sin lugar a dudas, abre la posibilidad de que Quito, como metrópoli del futuro, quede doblemente servida con dos aeropuertos, el Mariscal Sucre, como aeropuerto doméstico, atendiendo vuelos locales y regionales inmediatos (PARA EL NORTE DE QUITO) y el aeropuerto regional internacional Cotopaxi para vuelos internacionales y transcontinentales (PARA EL SUR DE QUITO). De esta manera, se cumpliría con el gran proyecto visionario de que Quito por primera vez está dando paso a los macro desarrollos regionales del país dentro del ámbito social, económico y político.

## LOS CONTRATOS: La ilegalidad

Como existen sobre 300 contratos secundarios y 58 centrales para el proyecto Tababela nos referiremos solo a 3 contratos vertebrales para no tener que escribir una novela de terror. Estos 3 contratos centrales cuyos nombres son: Contrato de Inversión, Contrato de Concesión y Contrato de Usufructo nos dicen como, cuando y que se pretende llevar en este negocio oscuro.

El Contrato de Inversión firmado por Ivone Baki cuando era Ministra, da a los inversionistas todas las garantías y ventajas aun cuando las garantías debieron darse de inversionistas a quiteños. Aun mas, Baki compromete a todo el Ecuador con estas garantías que se ejecutaran no solo cuando las famosas cláusulas de los "Eventos Políticos" se violen sino en caso fortuito, o un simple cambio en la opinión del procurador del estado.

El Contrato de Concesión nos dice cuales son las garantías o en otras palabras con que se pagaría cuando los agentes de este dudoso negocio decidan abandonar la obra y quieran cobrarnos en cualquier momento de conveniencia para ellos. Esto es demás sorprendente porque la antigua administración del municipio garantiza la obra con los activos, escrituras de tierras estatales e impuestos prediales de la ciudad. Es decir, no solo Tababela es un aeropuerto equivocado, aeronáuticamente hablando, pero también esta revertido en cuanto al sentido de los contratos. El sistema BOT (Construir, Operar y Transferir) de contratación, dice que los llamados agentes del Gobierno del Canadá debían haber invertido su dinero, correr con todos los riesgos y construirnos una obra a un nivel de "Acuerdo Internacional" con respecto a regulaciones de la OACI. Por el contrario, los ecuatorianos garantizamos, corremos el riesgo, no recibiremos una obra a nivel internacional, y más sorprendentemente talvez seremos sancionados por construir obras sin los



# UN NEGOCIO OSCURO Y UN PROYECTO EQUIVOCADO

licenciamientos apropiados. Aun mas, nosotros estamos pagando por ese mamotreto lo que da paso a explicar como nos afecta el Contrato de Usufructo.

El Contrato de Usufructo explica las reglas de usufructo y como se aplican las tarifas internacionales en la operación del Mariscal Sucre. Este contrato dice claramente que parte de las garantías se dan con las tierras de Tababela, tierras del Mariscal Sucre y futuras compras de tierras del Municipio. Con estas garantías se autorizan hipotecas, prendas bancarias a favor de los prestamistas para la construcción de la obra. Esta acción es prohibida pues se garantiza con tierras del estado la construcción a una compañía privada, ni siquiera ecuatoriana. Acordémonos que por 7 años de operación del Mariscal Sucre, la Quiport, nos ha cobrado a todos \$42 dólares por salir del país además de las tarifas cobradas a las aerolíneas y otras fuentes de recaude los cuales les abona \$60 millones netos anuales para deposito en sus cuentas en el Lasalle Bank y Wachovia Bank . El acumulado es de cerca de 200 millones de dólares los cuales debieron ser recaudados por la Quiport o Corpaq y depositados en cuentas del Municipio para de ahí ser distribuidas a sus debidos dueños. Pero al contrario, la Quiport recauda y maneja estos fondos solo dándole al Municipio de Quito \$0 dólares al año y a Corpaq 2 millones de dólares al año, lo que NO explica como puede actualmente Corpaq estar con 15 millones de dólares en deuda. Regresando al Contrato de Inversión, este ordena que en caso se violen los "Eventos Políticos" los dineros se expropien. Pero, por favor, estos dineros siempre han estado expropiados pues estos dineros llamados tazas en realidad se recaudan por la operación del Mariscal Sucre luego se los envía a los Estados Unidos y mágicamente regresan como inversión extranjera. En agosto se ejecuto una garantía de estas y El Produbanco incauto 4 millones de Corpaq por una deuda de Quiport y la cadena de garantías se movió de retro exponiendo la participación del Wachovia Bank y finalmente el Lasalle Bank.

Para concluir, estos contratos dicen como se nos quita nuestro dinero, cuando se nos quita y también como se convierte nuestros dineros en una obra cuestionable, peligrosa y en capital utilizable para cualquier actividad que los inversionistas crean necesaria.

## **COMO EL PAIS PUEDE SALIR DE CONTRATOS BLINDADOS:**

La actuación del Procurador General del Estado del entonces gobierno de Lucio Gutiérrez, pretende quitarle al Ministerio del Ambiente la autoridad de emitir la licencia ambiental indispensable para dar legitimidad nacional e internacional a este proyecto que depende de la inversión extranjera. Se buscó legitimar, entonces, de alguna manera, con esta maniobra del procurador que el Municipio de Quito tenga la potestad de dar a terceros, es decir, entidades

# UN NEGOCIO OSCURO Y UN PROYECTO EQUIVOCADO

no asociadas al Municipio, una licencia ambiental. Al ser la CORPAQ, una entidad adscrita al Municipio, no puede ser beneficiaria de una licencia, lo cual conlleva a un **autolicenciamiento** que resulta a toda vista ilegal. Esta ilegalidad impide que entidades extranjeras den financiamiento o puedan otorgar préstamos para este proyecto. Aún más, esta irregularidad invalida internacionalmente la posibilidad de que entidades financieras extranjeras se involucren en el proyecto. Al no existir, por ende, una licencia ambiental otorgada legítimamente por el organismo competente, todo contrato celebrado se torna automáticamente nulo internacionalmente. Este sería el mecanismo más idóneo a utilizarse para impedir que cortes internacionales puedan demandar la ejecución de las garantías financieras firmadas por el Municipio. Adicionalmente, la ausencia de permiso de construcción que debió haber otorgado la DGAC a la QUIPORT es suficiente motivo para detener el proyecto en cualquier momento. Esta ausencia de un permiso de construcción también es otro de los elementos claves que el procurador pasó por alto al momento de realizar su análisis como abogado del Estado. Las entidades jurídicas de control del Estado debieron realizar un análisis severo y concienzudo de las irregularidades cometidas en la conformación de la CORPAQ, QUIPORT y de todos los beneficios entregados a los concesionarios. Siendo la QUIPORT una compañía que no tiene trabajadores dependientes y que utiliza personal "de compañías terceras" como es la Airport Development Corporation (ADC), incumple el mandato 8 del Código de Trabajo que impide usar empleados "de compañías terceras" y, más aún, permite la utilización de sus instalaciones por parte de una compañía privada como lo es la ADC, para la administración del Mariscal Sucre y del NAIQ. Esta prohibición consta en el contrato de concesión, que claramente estipula que la directa administración del Mariscal Sucre y del NAIQ le compete a la QUIPORT y a sus propios trabajadores. La QUIPORT, por ende, incumple con las funciones a ella encomendadas, al violar el mandato 8 del Código de Trabajo y el numeral 12.6 del Contrato de Concesión. Es evidente entonces que, siendo la concesionaria quien viola acuerdos y regulaciones establecidos, el Estado tiene pleno derecho a detener la obra y ejecutar garantías a su favor.

*"Finalmente, el control de puertos y aeropuertos que regresan a manos del Estado, según la última Constitución, daría la posibilidad de rescatar el Mariscal Sucre".*

**¿PUEDE UN PAIS CON RECURSOS LIMITADOS INVERTIR CASI 800 MILLONES EN CONSTRUIR EL QUE SERIA EL SEGUNDO AEROPUERTO MAS PELIGROSO DE AMERICA\*? CUANDO POR 150 MILLONES SE CONSTRUYEN SALINAS, SANTA ROSA, TENA Y LATACUNGA. EN URUGUAY SE IGNAUGURO UN AEROPUERTO CON TRES PISTAS Y UNA TERMINAL EL DOBLE DEL TAMAÑO DE LA PROYECTADA EN TABABELA POR 165 MILLONES DE DOLARES. PERU CONSTRUYE 4 AEROPUERTOS DE UNA PISTA Y UNA TERMINAL POR 200 MILLONES.**



# UN NEGOCIO OSCURO Y UN PROYECTO EQUIVOCADO

LA NUEVA ADMINISTRACION DEL MUNICIPIO DE QUITO SOLO TIENE UNA DECLARACION POR HACER: Y ES, DETENER LA OBRA QUE REPRESENTA UN PELIGRO PARA LOS CIUDADANOS DE QUITO, ECUADOR Y EXTRANJEROS QUE USAN LOS AEROPUERTOS DE LA CAPITAL PARA VISITAR EL ECUADOR.

TODOS LOS AEROPUERTOS DE ECUADOR LE PERTENECEN AL ESTADO Y NO SUS MUNICIPIOS. EL NUEVO MUNICIPIO DE QUITO AL TRATAR DE CERRAR EL MARISCAL SUCRE ATENTARIA CONTRA UNA PROPIEDAD DEL ESTADO ECUATORIANO Y DE PROPIEDAD DE TODOS LOS ECUATORIANOS.

A MI JUICIO EL NUEVO MUNICIPIO DE QUITO NO CUENTA CON EL EQUIPO ADECUADO PARA SOLUCIONAR ESTE PROBLEMA. COMETERAN ERRORES Y LAS GARANTIAS FINANCIERAS MUNICIPALES (FIRMADAS POR EL ANTIGUO MUNICIPIO...MACARENA VALAREZO EXCLUIDA) SERAN EJECUTADAS EN CONTRA DE TODOS LOS ECUATORIANOS EN CORTES INTERNACIONALES. POR LO TANTO NOS QUEDAREMOS CON UN ELEFANTE BLANCO A UN COSTO DE MAS DE 800 MILLONES DE DOLARES.

Muy atentamente,

Investigador Ing. Fernando López Mateus

- EL AEROPUERTO MAS PELIGROSO DE AMERICA ES TONCONTIN, HONDURAS