

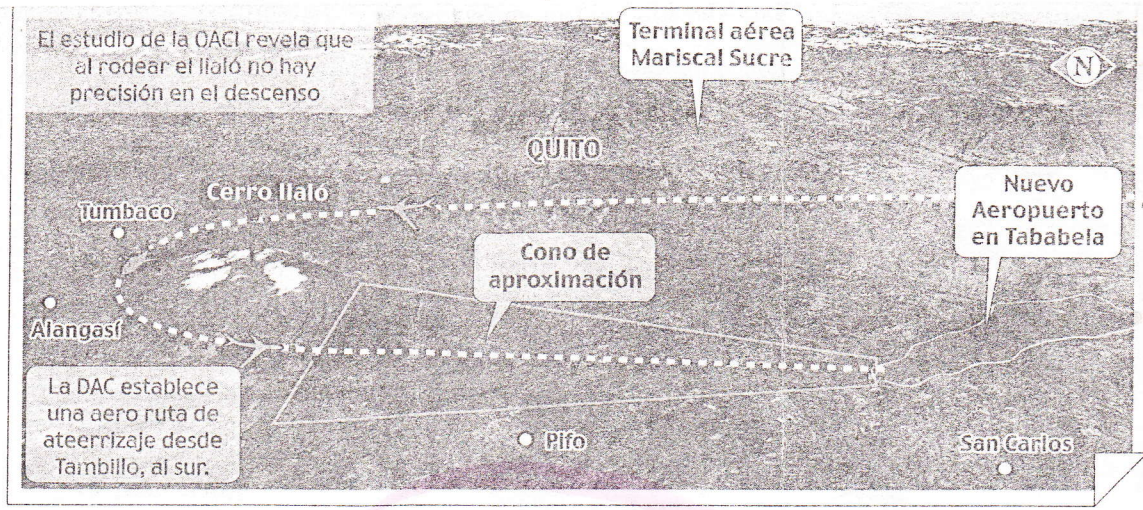
cisa que habrá demoras al aterrizar en la pista de la nueva terminal aérea. Quiport asegura que asumirá todos los riesgos operacionales.

Redacción Quito

La polémica sobre la operatividad del nuevo aeropuerto de Quito dio un giro ayer. El subsecretario de Aeropuertos y Transporte Aéreo, Guillermo Bernal, aseguró que la Dirección de Aviación Civil (DAC) sí dará el permiso de funcionamiento a la terminal en Tababela. Pero insistió en que tendrá limitaciones operacionales en la aeronáutica.

El técnico, basado en los estudios realizados por la Organización de Aviación Civil Internacional, la FAA (Administración Federal de Aviación, por sus siglas en inglés) y la DAC, asegura que las cartas de aproximación seguras harán que las aeronaves demoren entre 15 y 20 minutos en los procedimientos de entrada a la pista. En el Mariscal Sucre, en aterrizar, los pilotos se demoran entre cinco y ocho minutos.

A Carlos Éguez, piloto de LanEcuador, le preocupa lo dicho por Bernal. Según el tripulante, "los pilotos no nos arriesgamos en ninguna de nuestras operaciones. Debemos estudiar las maniobras sugeridas, ya que deben cumplir estándares internacionales. La pérdida de tiempo afectará, sobre todo, al



EL COMERCIO

buen servicio que se proporciona al pasajero. Sencillamente, las aerolíneas optarán por otros aeropuertos, como el de Latacunga".

Macarena Valarezo, concejala y una de las primeras críticas de la construcción del nuevo aeropuerto advierte que "con la decisión de operar en esas circunstancias, nue-

*"No permitiremos la violación de las normas de seguridad. Si quieren construir, háganlo"*

**Guillermo Bernal**  
Subsecretario de Aeropuertos

vamente serán los pasajeros los que deban pagar más en cada pasaje nacional e internacional".

A criterio de Bernal, la concesionaria Quiport proporcionó una alternativa de descenso que era muy arries-

gada. "No se permitirá una desviación sin seguridades". Por ello, insistió en que Quiport tendrá que asumir los riesgos de las pérdidas económicas por la demora.

Luis Eduardo Pérez, presidente de la concesionaria, respondió que sí se harán responsables porque "hay formas de hacer descensos seguros y sin demoras".

**54 contratos rigen**

Quiport y Corpaq firmaron 54 contratos para la concesión en septiembre del 2002. Pero en junio del 2005 se realizó la primera enmienda y reformulación de los contratos.

En el proyecto aeroportuario se invertirán USD 587 millones. Los inversionistas desembolsarán un total de USD 74.

Según un estudio financiero de Quiport, la tasa de retorno será del 17,72% desde el 2016. La concesionaria tiene presente que no hay garantía financiera del Municipio para el proyecto.

Entre los prestamistas están el OPIIC, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Exim-Bank, los cuales entregarán USD 376 millones. El garante del proyecto es el Gobierno del Canadá. Entre los prestamistas están: la constructora Aecony Andrade Gutiérrez.

cionado deben ser aceptadas inevitables y vinculantes para el desarrollo del proyecto".

Pero Bernal critica que el Municipio no haya solicitado nuevos estudios aeronáuticos ni meteorológicos, pese a que las condiciones en 30 años han cambiado en ese sector del nororiente de Quito.

Pese a que las condiciones de aeronavegabilidad están listas y que está sentado que los vuelos que vienen de norte a sur demorarán en aterrizar, Bernal fue claro en decir que "el Estado no es el que debe tomar la decisión de suspender o no la construcción en Tababela, sino la Corporación Aeropuerto y Zona Franca (Corpaq), como representante del Municipio".

El técnico acota que desde que se cedió la operación de los aeropuertos, son los Municipios los responsables. "Tenían que tener un criterio técnico definitivo para poder construir el aeropuerto. Debieron haber dado esta información antes de iniciar la construcción".

Este Diario pidió la versión de Diego Pachel, presidente de Corpaq, pero se informó que hoy habrá una rueda de prensa para precisar su postura al respecto.

Sandra Reed, asesora legal de Quiport, asegura que hay un marco conceptual y legal que garantiza la ejecución del proyecto. "Solo se podría suspender si la Corpaq o el Municipio decidieran romper el contrato. Si esto ocurriera, hay una serie de cláusulas en él, en donde se habla de una indemnización a través de arbitraje internacional". No hay un valor exacto, pero Reed asegura que el Municipio debería "devolver el capital neto (los valores que se han invertido) además del porcentaje de ingresos que estaban previsto adquirir durante los 35 años de concesión".



Martín Jaramillo/EL COMERCIO

En rueda de prensa, Guillermo Bernal (izq.), subsecretario de Aeropuertos, habló acompañado de los representantes de la DAC.

entidad gubernamental. "El Municipio recibió un proceso en marcha. Los técnicos de la DAC escogieron el sitio en 1975, por qué no hablaron de los problemas aeronáuticos antes".

En ese contexto, Bernal afirmó que si se precisaron los detalles técnicos de operatividad en ese informe, en la página 1.

No obstante, en el documento dice: "La selección de un sitio para el nuevo aeropuerto de Quito fue iniciada desde 1968 y fue luego profundizada en todos sus aspectos... Dichos estudios establecieron que el sitio más conveniente para el emplazamiento de la nueva terminal es Puembo". El texto continúa: "Algunas limitaciones del sitio selec-

**EVALUACION DE PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACION POR  
INSTRUMENTOS PRESENTADOS POR EL CONCESIONARIO PARA EL  
NUEVO AEROPUERTO DE QUITO**

**Preparado por la  
Organización de Aviación Civil Internacional**

**Marzo de 2008**

