

Quito, a 28 de mayo de 2010

Señores

CONCEJALES DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

En sus pertinentes despachos.-

De nuestras consideraciones:

Nosotros, ENRIQUE GALLEGOS ARENDS y MILTON CASTILLO MALDONADO, abogados, y CAPITAN FERNANDO LOPEZ MATEUS, Analista-Investigador, quiteños por adopción y nacimiento, en virtud de las obligaciones que todos los ecuatorianos adquirimos en razón de las disposiciones contenidas en el Art. 83 numeral 8 de la Constitución vigente, que textualmente afirma:

*Art. 83.- Son deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y los ecuatorianos,
sin perjuicio de otros previstos en la Constitución y la ley: . . .*

*8. Administrar honradamente y con apego irrestricto a la ley el patrimonio público,
y denunciar y combatir los actos de corrupción.*

y en concordancia con lo que la Norma Suprema, la Ley de Régimen Municipal y demás legislación que oportunamente mencionaremos, a ustedes, de manera respetuosa y objetiva, previo al pronunciamiento que deberán realizar sobre la denominada *Renegociación del Aeropuerto de Quito*, nos dirigimos a ustedes con el ánimo de brindarles una visión jurídica precisa sobre el tema, que les permita tener un cabal conocimiento sobre la dimensión de la responsabilidad que van a asumir, en el supuesto no consentido que autoricen al Alcalde continuar con esta obra y no declarar la innegable nulidad de la que adolece. Infortunadamente, la concurrencia de intereses vinculados a los más rancios sectores de nuestra ciudad y del país, en conciliábulo con la inmensa mayoría de los medios de información colectiva que se denominan así mismos "*libres, democráticos, independientes y objetivos en sus análisis*", ha impedido a los ecuatorianos todos y en especial a los quiteños, conocer de la injuricidad e inmoralidad de los actos que se vienen cometiendo desde el año 2000 en el

denominado Nuevo Aeropuerto y Zona Franca de Quito en Tababela.

La presente abordará en esencia dos aspectos básicos: 1. Las responsabilidades de los concejales; y, 2. El contenido de la denominada Renegociación.

I) LAS RESPONSABILIDADES DE LOS CONCEJALES

Este acápite se sustenta en la Ley de Régimen Municipal y comenzaremos recordando que según los Arts. 32 y 33 de la misma, que dicen:

Art. 32.- Los concejales no tienen más deberes y atribuciones que los señalados expresamente en la Constitución Política y en esta Ley. Conforme a estas son responsables en el ejercicio de sus cargos; gozan de fuero de Corte y tienen derecho a que se les guarde, dentro y fuera de la Corporación, los honores y consideraciones correspondientes a su investidura.

Art. 33.- Los concejales no son responsables por las opiniones vertidas en las sesiones, pero si lo son cuando contribuyan con sus votos a sancionar actos contrarios a la Constitución o a las leyes.

De todo esto se desprende, con meridiana claridad y en concordancia con otros artículos que mencionaremos más adelante, que ustedes son directamente responsables por sus propias decisiones, por las cuales no se los sancionará nunca en razón de sus opiniones, pero sí “cuando contribuyan con sus votos a sancionar actos contrarios a la Constitución o a las leyes”.

En primer término, es preciso dejar señalado lo que dice el Art. 261, de la Constitución vigente, en su numeral 10:

Art. 261.- El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre:

...

10. El espectro radioeléctrico y el régimen general de comunicaciones y telecomunicaciones; puertos y aeropuertos.

La concesión del NAIQ y todos los contratos previos y posteriores al principal, implican indiscutiblemente bienes y recursos municipales, si no públicos nacionales, tales como el actual Aeropuerto y las construcciones civiles donde funciona el “Mariscal Sucre”; este último el cual será entregado, según el contrato del 22 de junio del 2001, firmado entre la CORPAQ y la CCC, en varias

hectáreas al concesionario una vez terminado el NAIQ. Las tasas aeroportuarias, el terreno donde se construye el NAIQ – al haber sido originalmente de la Dirección de Aviación Civil (DAC) y esta última verse obligada a donarlo al Municipio de Quito, de acuerdo con el Decreto 885 emitido por el ex Presidente Gustavo Noboa, en el año 2000 es evidentemente del Estado –, y otros bienes más, muebles e inmuebles, insistimos, son todos del Estado. Todos, están beneficiando a los intereses de los concesionarios. Estos, a través de la denominada QUIPORT y la actual CORPAQ MUNICIPAL, anteriormente CORPAQ “privada”, hasta la fecha no han permitido una Auditoría concreta de su administración desde que empezó el Contrato de Construcción. Es más, cuando la Contraloría realizó el “examen especial”, detectó un sobreprecio en una suma cercana a los 101 millones de dólares, el cual hasta la fecha no ha sido justificado ni por los concesionarios ni por el Municipio. Este reiterado misterio en rendir cuentas claras, nos confirma la sospecha de que el único dinero que han “invertido” es aquel que sale desde las Tasas Aeroportuarias y que lo que hoy existe es un detrimento en los bienes municipales, pues, inclusive, la obra si se inaugurase mañana, no tendría ni siquiera vías de acceso, tal como lo reconoce el mismo Vicealcalde actual en la Revista “Mi País”, de mayo de 2010, pág. 18.

Lo anterior debe entenderse, señores concejales, a la luz de lo que les impone el numeral 6 del Art. 40 de la LRM que dice:

Art. 40.- Son deberes de los concejales: ...

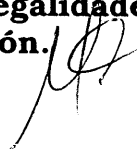
6o.- Contribuir a la defensa de los bienes y recursos municipales y al incremento de los mismos; y,

y, en lo que taxativamente dice el Art. 42 como prohibiciones:

Art. 42.- Es prohibido a los concejales: ...

7o.- Atentar, de cualquier modo, contra el patrimonio municipal o coadyuvar para su extinción o menoscabo;

Es notorio el afán del Alcalde y Vicealcalde en ejercicio, en sus declaraciones, en quedar siempre bien con los concesionarios, mas no con nuestro Quito. Que el Alcalde use toda su infraestructura mediática y apoyo político para tratar de “vender” a la colectividad bondades inexistentes en la tal “Renegociación”, no significa que se hayan desvanecido las irregularidades e ilegalidades que se encuentran expresadas en el Contrato de Concesión.



La misma LRM determina sanciones severísimas en contra de las conductas ejecutadas en perjuicio de los bienes municipales, cuando las tales se han consagrado en actos o contratos:

Art. 43.- Los actos y contratos realizados en contravención a las prohibiciones del artículo precedente, serán nulos. Los concejales causantes de la nulidad serán personal y pecuniariamente responsables de los perjuicios ocasionados.


Este artículo es también concordante con el Art. 229 de la Constitución que los cataloga como servidores públicos

Art. 229.- Serán servidoras o servidores públicos todas las personas que en cualquier forma o a cualquier título trabajen, presten servicios o ejerzan un cargo, función o dignidad dentro del sector público. ...

y con el 233 de la Carta Magna que los hace responsables civil y penalmente por actos reñidos contra sus funciones y reconoce que nadie está exento de estas responsabilidades.

Art. 233.- Ninguna servidora ni servidor público estará exento de responsabilidades por los actos realizados en el ejercicio de sus funciones, o por sus omisiones, y serán responsables administrativa, civil y penalmente por el manejo y administración de fondos, bienes o recursos públicos.

Las servidoras o servidores públicos y los delegados o representantes a los cuerpos colegiados de las instituciones del Estado, estarán sujetos a las sanciones establecidas por delitos de peculado, cohecho, concusión y enriquecimiento ilícito. La acción para perseguirlos y las penas correspondientes serán imprescriptibles y, en estos casos, los juicios se iniciarán y continuarán incluso en ausencia de las personas acusadas. Estas normas también se aplicarán a quienes participen en estos delitos, aun cuando no tengan las calidades antes señaladas.



Además, el Art. 11, numeral 9, de la Constitución consagra la responsabilidad directa y personal del ciudadano que actuando en una función pública genera responsabilidad para con el Estado.

Art. 11.-El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: ...

9. El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución.

El Estado, sus delegatarios, concesionarios y toda persona que actúe en ejercicio de una potestad pública, estarán obligados a reparar las violaciones a los derechos de los particulares por la falta o deficiencia en la prestación de los servicios públicos, o por las acciones u omisiones de sus funcionarias y funcionarios, y empleadas y empleados públicos en el desempeño de sus cargos.

El Estado ejercerá de forma inmediata el derecho de repetición en contra de las personas responsables del daño producido, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas.

Todo esto significa que las señoras y señores concejales deben meditar profundamente en sus decisiones, so pena de, luego, desde su propio peculio, deban restituir al Estado el perjuicio, amén de verse incurso en acciones de carácter penal.

Dentro del Derecho Municipal los concejales son más influyentes que el propio Alcalde (no estamos hablando de la lógica política que opera dentro de los movimientos que someten a sus integrantes a disciplinas internas). De allí, el Art. 64 numeral 46 de la LRM que dice:

Art. 64.- La acción del Concejo está dirigida al cumplimiento de los fines del Municipio, para lo cual tiene los siguientes deberes y atribuciones generales: ...

46o.- Conocer y resolver sobre las actuaciones del Alcalde, cuando estas puedan afectar las disposiciones de la Constitución, de las leyes generales o de las disposiciones que con este carácter haya dictado el propio Concejo, o puedan comprometer de alguna manera la programación técnica por él aprobada.

Los afectados con las resoluciones del Alcalde, para agotar la vía administrativa, previo a lo contencioso administrativo, deberán recurrir ante el respectivo Concejo Municipal, para obtener la



modificación o la insubsistencia de las mismas. En el caso de no interponer este recurso dentro del término de diez días, contados desde que se les comunicó la respectiva resolución, esta se considerará ejecutoriada;

De tal manera que cuando el Alcalde (o alguna Comisión Municipal) ponga en conocimiento del Concejo alguna decisión que no se enmarca en la Constitución y la ley, cualquier concejal lo podrá impugnar, vetar o denunciar, inclusive, ante otros organismos competentes, pues la propia LRM dice: "Art. 65, numeral 11o.-

Art. 65.- Es prohibido al Concejo: ...

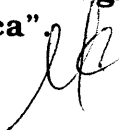
11o.- Arrogarse atribuciones y tratar o decidir sobre materias, asuntos o problemas que no le están expresamente atribuidos por la Constitución y esta Ley;

Art. 67.-

Art. 67.- Concédese acción popular para denunciar los actos violatorios de las normas de esta Sección.

Ante lo expuesto, señoras y señores concejales, dígnense tomar en cuenta estas disposiciones a las que nos hemos referido, en especial cuando hablemos de las leyes que deben ser aplicables a la Renegociación, pues al trasladarse de una figura jurídica anterior "concesión", a otra nueva "alianza estratégica", la lógica jurídica más elemental ordena que serán aplicables las leyes vigentes al momento de la celebración del nuevo contrato, dependiendo, obviamente, de la naturaleza y objeto del mismo. Es decir, un concejal acucioso deberá exigir que se le explique por parte del Alcalde si el marco jurídico será público o privado; de ser público, la ley aplicable a los contratos no podrá ser otra que la Ley Orgánica de Contratación Pública, lo que demanda, en forma obligatoriamente previa, la liquidación de la "CORPAQ privada" antes de haberse convertido en "CORPAQ pública", según lo que ordena la Ley de Empresas Públicas.

Otro punto imprescindible de abordar es el relacionado a las "cesiones" (del verbo ceder) que el Municipio ha hecho al Concesionario y éste, a su vez, a favor del Municipio, lo que en materia legal claramente significa "transigir" con el afán de llegar a nuevos acuerdos que se consagrarán en la denominada y tan cacareada "alianza estratégica".



Ni el Alcalde ni la opinión pública han profundizado sobre los motivos de fondo que impulsaron la Renegociación; lo cual es una prueba palmaria de que existen juicios contra el Estado Ecuatoriano, como el presentado el 12 de agosto del 2009 por la empresa QUIPORT ante las autoridades del CIADI, en base a una garantía arbitrariamente concedida por la entonces Ministra de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad, la inefable señora Ivonne Baki en el año 2003. El fundamento de esta demanda por parte de la QUIPORT radica en el hecho supuesto, a juicio de los demandantes, de que el Estado Ecuatoriano, en razón de las decisiones tomadas por las autoridades municipales, a las que consideran como "evento político", han violentado las condiciones del contrato original y de sus muchos adendos. No sabemos si el Alcalde Barrera, el mismo momento que propuso y obtuvo del actual Concejo Metropolitano de Quito la transformación de la "CORPAQ privada" en "CORPAQ pública" - omitiendo solemnidades esenciales previstas en la ley - pudo darse cuenta de que estaba incurriendo en una más de las condiciones contempladas en el contrato original, tramposamente diseñado en forma entreguista y perjudicial para nuestros intereses ecuatorianos y de nuestra ciudad. Si la demanda es contra el Estado Ecuatoriano quien tiene que renegociar no es el Alcalde Barrera, sino el Procurador General del Estado, en representación de la República del Ecuador. Sin embargo, bajo el supuesto no consentido de que su intervención sea jurídicamente correcta, es preciso recordar lo que dice el Art. 72 de la LRM:

El Alcalde, de acuerdo al Art. 72

Art. 72.- Son deberes y atribuciones del Alcalde en su caso: ...

1o.- Cumplir y hacer cumplir la Constitución y leyes de la República y las ordenanzas, reglamentos, acuerdos y resoluciones del Concejo;

41o.- Transigir en los juicios. Si la cuantía del asunto litigioso puede exceder o comprometer rentas o bienes por un valor mayor que el equivalente al medio por mil de los recursos corrientes del respectivo Municipio, se requerirá la aprobación del Concejo;

De tal manera que ustedes, señores Concejales, debieron aprobar todo el proceso de la denominada "Renegociación".

Actitudes como las manifestadas por el señor Alcalde sobre la "Renegociación", nos permiten asegurar que ha incurrido en las prohibiciones del Art. 75:

Art. 75.- Es prohibido al Alcalde: ...

1o.- Arrogarse atribuciones;

3o.- Prestar o hacer que se dé en préstamo fondos, materiales, herramientas, maquinarias o cualquier otro bien municipal o distraerlos bajo cualquier pretexto de los específicos destinos del servicio público;

8o.- Todo cuanto le está prohibido al Concejo y a los concejales, siempre y cuando tengan aplicación, esto es, que no les este atribuido expresamente por la ley.

Como lo veremos inmediatamente a continuación, las irregularidades cometidas por el Municipio en el Contrato, así como por los concesionarios, mencionadas por la Contraloría General del Estado son varias y se desprenden del siguiente análisis jurídico:

II) EL CONTENIDO DE LA DENOMINADA "RENEGOCIACION"

CONSIDERACIONES JURÍDICAS SOBRE EL DOCUMENTO A FIRMARSE DENOMINADO "ALIANZA ESTRATÉGICA".- De acuerdo con las notas de prensa y con lo que el propio Municipio señala como actividades en su página WEB respecto de la "Renegociación", se determina que existen dos temas básicos: 1) el cambio contractual del inicial "Contrato de Concesión" a una denominada "Alianza Estratégica" y 2) Una aprobación legal de las autoridades, específicamente la Contraloría, de todas y cada una de las diez recomendaciones de carácter obligatorio constantes en el informe de Contraloría expedido el 22 de diciembre del 2008.

1) DEL CAMBIO CONTRACTUAL.

En esencia una "Renegociación" implica una "novación" de obligaciones, que a su vez debe consagrarse en un nuevo "título"; ese nuevo "título" ha sido llamado por el Municipio como "Alianza Estratégica", que en cualquier caso es un contrato, y que, no es más que un contrato de "Transacción".

"Transacción" y no "Alianza Estratégica" debería ser el título generador de nuevas obligaciones entre las partes, con el afán de

“precaer un litigio eventual o dar por terminado uno pendiente”. Tanto la Transacción cuanto la Novación, tal como consagra el Código Civil en el Art. 1583, son formas de “extinción” de las obligaciones y en el presente caso no se pueden dar por extinguidas ninguna de ellas, por varios motivos, como por ejemplo, porque no están claras las del concesionario a favor del Municipio de Quito, o porque sigue pendiente la devolución del dinero público que ilegítimamente tiene en su poder el concesionario y que la Corte Constitucional ordenó su devolución, según pronunciamiento del 29 de julio del 2009. También, en razón de que CORPAQ AUN NO HA SIDO LIQUIDADADA CONFORME A LA LEY DE EMPRESAS PÚBLICAS. Solamente entonces se podrá saber los desembolsos que efectivamente ha realizado QUIPORT en CORPAQ y una real -no aparente- rendición de cuentas del manejo del dinero público.

Con la liquidación de CORPAQ sabremos, así mismo, cuánto dinero y quiénes han sido los inversionistas de QUIPORT pues, es exigencia de nuestra Ley de Lavado de Activos investigar la procedencia de todo tipo de inversión. No existe fundamento legal alguno que impida a los concejales a exigir de CORPAQ una rendición de cuentas y liquidación de lo que ha venido manejando junto con QUIPORT y mucho menos ahora que supuestamente pasó a ser Empresa Pública.

1.a.-Código Civil Vigente.- El Contralor, sea cual fuere el “título” jurídico que las partes hayan puesto a su consideración, deberá cautelosamente velar por la irretroactividad de las normas que en él se pacten y se deberán observar, por tanto, las leyes vigentes al momento de la celebración del mismo contrato. Así lo dispone el Código Civil vigente:

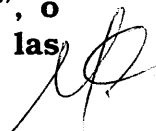
Art. 7.- La ley no dispone sino para lo venidero: no tiene efecto retroactivo; y en conflicto de una ley posterior con otra anterior se observarán las reglas siguientes: ...

18. En todo contrato se entenderán incorporadas las leyes vigentes al tiempo de su celebración.

Exceptúanse de esta disposición:

- a) Las leyes concernientes al modo de reclamar en juicio los derechos que resultaren del contrato; y,*
- b) Las que señalen penas para el caso de infracción de lo estipulado en los contratos; pues ésta será castigada con arreglo a la ley bajo la cual se hubiere cometido.*

Por todo ello, debemos colegir que para la tal “Renegociación”, o más exactamente, “transacción o novación”, deben aplicarse las



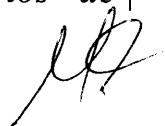
normas vigentes al 2010 y las que sean, obviamente, pertinentes para el caso. En este sentido, al tratarse de la prestación de un servicio y la construcción de una obra con el consecuente uso de dinero público, se deberá aplicar LA LEY ORGANICA DE CONTRATACIÓN PÚBLICA. La modalidad de "subasta inversa" es la que se deberá aplicar para que haya oferentes de mejores posturas tanto para el servicio cuanto para la obra, siempre y cuando, haya objeto y causas lícitas que alumbren el contrato. Nosotros consideramos que existe nulidad en todo el proceso y por tanto, nada de lo "renegociado" podrá tener validez.

1.b.-El Modelo BOT.- La principal supuesta "bondad" del denominado procedimiento contractual "BUILT OPERATE TRANSFER (BOT)" es la ninguna inversión de la persona jurídica pública en la obra o servicio concesionado. Para el efecto, nada mejor que ceder la palabra al actual Alcalde Barrera, en comunicación dirigida al entonces alcalde Paco Moncayo con oficio No. 100-AB, del 26 de mayo de 2008. Para entonces ya estaba en marcha el complot encabezado por el primero de los nombrados para desprestigiar el proceso que Moncayo y sus amigos habían ideado para obtener una segunda reelección alcaldicia, la cual, por supuesto, habría constituido la mejor garantía de que todo el atraco planificado desde el año 2000 llegara a feliz término y nunca pudiera ser investigado. Veamos, el dicho texto:

1. La estructura del financiamiento del proyecto y de la concesión

Pese a que en múltiples ocasiones tanto en forma pública como al interior del Concejo Metropolitano, se ha insistido que este proyecto no requiere el uso de recursos municipales y/o públicos por tratarse de una inversión estrictamente privada, varios aspectos evidencian lo contrario.

a. Preocupa el hecho de que, bajo la presunción de existencia de un modelo de financiamiento BOT (Built Operate Transfer), que como se explicará en el numeral 3 siguiente, no corresponde a la realidad, se trasladaron los derechos de los flujos actuales del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre -AIMS- y los flujos futuros de la operación del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, a favor del concesionario Quiport S.A. Estos flujos están compuestos principalmente por tasas aeroportuarias, que únicamente pueden ser fijadas por instancias públicas para el pago de servicios públicos. Contraviniendo esto, el Concejo Municipal entregó la facultad de fijar su valor al contrato con el concesionario, dejando la vulnerabilidad a los usuarios de



- aeropuerto ante la abdicación de la facultad de regular estos servicios y sus tarifas por parte de la autoridad pública.
- b. El nuevo aeropuerto se construye en buena parte con los flujos actuales de las tarifas aeroportuarias. Los ingresos que generan tanto el actual AIMS, como el futuro NAIQ, son y serán transferidos íntegramente a favor de la “concesionaria” Quiport S.A., como se establece en los contratos suscritos. Las tasas aeroportuarias, consideradas como flujos presentes y futuros en la estructura de financiamiento, son recursos públicos y no pueden aparecer como flujo financiero de Quiport S.A.; estos ingresos deben reflejarse en la composición del negocio, como aporte público del mismo.
- c. Quiport S.A., a través del Contrato suscrito con CORPAQ el 28 de octubre del 2002, para la delegación de la administración y operación del Aeropuerto Mariscal Sucre a la misma Quiport S.A. y a Airport Development Corporation, pese a no haber realizado ningún aporte propio a esa fecha, capitalizó las utilidades de esa operación en sus cuentas; y de esta manera, asumió como suya la capacidad de inversión pública derivada de las tasas cobradas a los usuarios del AIMS, en un período que es inclusive anterior al de la fecha en que se iniciaron los desembolsos de los recursos de los financistas del proyecto.

Sorprende que el actual Alcalde Barrera haya manifestado entonces tanta claridad en la comprensión de la naturaleza perversa del contrato iniciado el año 2000 por Moncayo, Vallejo y demás asociados, y, sin embargo, sus esfuerzos no estuvieran dirigidos a impedir la consumación de un acto delictivo de tanta envergadura. Más bien, es fácil deducirlo, se orientaban a desplazar a sus actores originales y ocupar su lugar, mientras los temas de fondo – ilegalidad de los contratos desde sus inicios, inconveniencia desde el punto de vista técnico en razón de problemas que no admiten solución, sobrepuestos inmorales, mantenimiento de un plan financiero perjudicial a los intereses de la ciudad – se mantienen intocados.

Debe quedar claro que la legislación vigente el día de hoy, año 2010, obliga al Municipio de Quito a convocar a una licitación pública, en cuyas bases debe constar con claridad que dentro del actual estado de la construcción se han incorporado valores pertenecientes a la Municipalidad y que equivocadamente han sido atribuidos a los antiguos concesionarios. Si éstos han contribuido con algo, se desprenderá del examen de auditoría que se practique al proceso de liquidación de la CORPAQ. No olvidemos que en el contrato anterior, en teoría, todo gasto debía ser realizado por el

concesionario, ese debía ser su aporte a la realización de la obra lo cual, en el presente caso, ya no puede ser aplicable pues se ha demostrado – no sólo por el informe de Contraloría y la Resolución de la Corte Constitucional, sino por las propias declaraciones del actual Alcalde – que los dineros de las “Tasas Aeroportuarias”, que rebasan la suma de 180 millones de dólares, ya han sido invertidos por el Municipio. En consecuencia, la nueva figura contractual es imposible que puede contar con el mismo concesionario, ni pueda apuntar a una forma de negocios parecida a la inicial, pues el concesionario violó todos los términos del acuerdo inicial y el Municipio ha invertido ya mucho dinero, a contrario de lo que pueda demostrar que haya invertido el concesionario¹. El ex alcalde Moncayo, en forma reiterada, inclusive así consta en su obra escrita, ha venido sosteniendo que hubo necesidad de buscar un concesionario porque ni la Ciudad ni el Estado disponían de fondos para acometer la construcción. Insistió muchísimas veces en una frase que aún resuena en nuestros oídos: “esta obra no le está costando ni un solo centavo a la ciudad de Quito”. Las investigaciones han determinado que ha sucedido exactamente lo contrario: que a los que no les ha costado ni un centavo ha sido a los supuestos “inversionistas”. También ha afirmado, con aparente convicción, que quien garantizaba el cumplimiento del contrato era, nada más ni nada menos, que el Gobierno del Canadá, este último el cual no ha dado señales de vida absolutamente para nada desde que los conflictos se han hecho públicos.

La figura jurídica que se busque, señores Concejales, a tono con la LRM que les obliga a velar por los bienes municipales y su ningún desmedro, DEBE SER ESTRICTAMENTE SINALAGMÁTICA, ES DECIR, ABSOLUTAMENTE EQUITATIVA EN LAS CONTRAPRESTACIONES DE LAS PARTES; por lo tanto, pretender consagrar un porcentaje de 26% a favor del Municipio ES ABSOLUTAMENTE INEQUITATIVO para el Municipio y ustedes NO PUEDEN AVALAR ESTE PERJUICIO A QUITO. Es desconcertante, por decir lo menos, escuchar al Alcalde afirmar que “ha ahorrado a Quito 1000 millones de dólares” (?) en la renegociación del Aeropuerto. Hasta que no se demuestre que los dineros invertidos en la construcción existente hasta hoy en Tababela han tenido otra procedencia que no sea la de las tasas aeroportuarias, lo único que se encuentra diáfano es que somos los quiteños los que hemos financiado esa obra en su estado actual. Hasta hoy ha quedado claro que todos los dineros recaudados en el AMS, por diversos conceptos y por graciosa dádiva de la CORPAQ, desde el año 2002 hasta la fecha, han sido entregados a la QUIPORT y ésta

¹ En la foja 98 del informe de Contraloría tercer párrafo se lee: “Y en vista de que Quiport no ha reembolsado a CORPAQ los USD 4.000.000 por la aceptación por parte de ésta para pagar en diferido; y además CORPAQ ha sufragado gastos adicionales para la construcción del nuevo aeropuerto sin que le corresponda hacerlo, el Concejo Metropolitano de Quito dispondrá que la CORPAQ exija a QUIPORT, de manera inmediata, el reembolso de la suma de USD 15.779.693”.

ha retornado al país parte de los mismos en calidad de su "inversión". En base a esa inmoralidad se ha venido ejecutando un Plan de Inversiones ya declarado como inconveniente para los intereses del país, por parte de la Veeduría Ciudadana del año 2005, a la que todas las autoridades y comisiones de supuesta lucha contra la corrupción dieron oídos sordos, lo que duro hasta el pronunciamiento de la Contraloría General del Estado en diciembre de 2008. En dicho Plan se consideraba un altísimo retorno (TIR) en favor de los inversionistas bajo los supuestos de aportaciones de sumas que no es cierto que hayan sido desembolsadas. Veamos en el siguiente cuadro, el "fee" u honorario o regalía que los inversionistas-administradores del aeropuerto reconocían en nuestro favor. Según las pomposas declaraciones que Barrera realizo a la prensa nacional en el mes de febrero del presente año, de acuerdo con el antiguo contrato, firmado por Moncayo, durante los 35 años de concesión del aeropuerto la ciudad de Quito iba a recibir una suma total de 295 millones 667 mil dólares, y, después de su "exitosa" gestión, en el mismo lapso, nuestra ciudad va a recibir un total de 877 millones 683 mil dólares, es decir, 582 millones más. Lo primero que salta a la vista es que la gestión de Moncayo en defensa de los intereses de Quito podría ser calificada con un rotundo CERO. Ahora bien, meditemos en cuanto merece ser calificada la gestión de Barrera. Para ello tenemos que saber primero cuánto es que cada aportante va a colocar en la tal Alianza Estratégica. Nosotros, la ciudad de Quito, hasta el momento hemos colocado una suma no inferior a 350 millones de dólares, resultado de multiplicar lo que ha provenido del AMS durante casi 8 años. Con solo esta suma, si hubiéramos procedido con corrección y honestidad, habríamos podido -y nos habría sobrado un montón de dinero- ampliar el actual AMS y dejarlo convertido, ese sí, en un aeropuerto de lujo y con servicios técnicos y de seguridad de primera. Pero aun, si hubiéramos seguido insistiendo en la torpeza de Tababela, habríamos construido dos Tababelas. ¿Qué aporte es el que van a brindar los "inversionistas" el día de hoy, si ya han recogido toda la plata suficiente para que esté concluido? ¿Qué dinero es el que deben de solicitar los dichos "inversionistas" a los bancos prestamistas, si ya tienen todo el dinero para terminar Tababela? ¿Al bolsillo de quienes es que va a ir a parar el monto de esos préstamos, ya innecesarios para los propósitos supuestos y que después tendrán que ser devueltos con los dineros que produzca la gestión y administración del aeropuerto por 35 años? Decir que esto es un atraco como en su momento lo dijo el Presidente Correa, es desconocer el significado de las palabras en el idioma castellano. Este es el robo de los robos mas cínico y desvergonzado que se ha planificado en la historia de la República del Ecuador.

Es indignante y desmoralizador vivir en un país donde suceden estas cosas y todo el mundo las tolera. Resulta absurdo convalidar

la gestión de la tal “Renegociación” de un Alcalde que se dio perfecta cuenta desde los inicios mismos de la planificación del saqueo y que él, con conciencia y voluntad avaló cuando era Concejal.

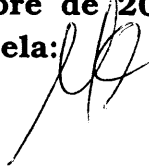
2) UNA APROBACION LEGAL DE LAS AUTORIDADES

2.a.- Del Sobreprecio.-

Vale la pena referirnos ante ustedes acerca del criterio de la Contraloría, constante en la foja 89 del Informe referido, sobre los costos y rubros a la fecha de suscripción de la Primera enmienda y reformulación del Contrato de Construcción, el cual dice: “no asume como verdad absoluta el costo determinado de construcción del nuevo aeropuerto... el equipo evaluó y recalculó el costo de construcción del nuevo Aeropuerto, habiendo determinado un valor inferior al costo que sirvió para la estructuración del Plan Financiero, y que tiene mucho peso frente a la determinación del plazo para recuperar la inversión”.

En la foja 100 del Informe referido se expone un argumento que no ha sido técnicamente refutado aún y que se refiere a lo siguiente: “Los costos de construcción del NAIQ no son razonables, el monto determinado es menor al valor del contrato de construcción vigente (2005), en USD 100 819 527 por lo que es posible afirmar que no existe equidad económica en las condiciones planteadas contractualmente.... Dichos costos constan como “usos” en el Plan Integral Financiero”; y, también, que, “de acuerdo al cálculo efectuado por el equipo de la Contraloría, se deriva que habría un menor requerimiento de capitales extranjeros (préstamos), y en consecuencia costos financieros menores, condiciones que generarían mayor rentabilidad para la concesionaria”.

2.b.-Atentados a la Seguridad.- Nos es suficiente transcribir para ustedes la Recomendación de carácter obligatorio emitida por el reporte de Contraloría de diciembre de 2008, con respecto a las limitaciones del proyecto de Tababela:



3.9 De la documentación entregada por la DGAC, así como del informe presentado por la OACI, respecto a los procedimientos de aproximación por instrumentos, por las condiciones orográficas, topográficas y meteorológicas del sector, se desprende que en el sitio de emplazamiento del nuevo aeropuerto de Quito y su entorno, van a producirse restricciones y limitaciones operacionales, sobre todo en la llegada de aeronaves; por lo que, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, y la CORPAQ, se deslindarán de las obligaciones y responsabilidades que tiene la QUIPORT, en cuanto al cumplimiento de los requisitos operacionales aeronáuticos, concordantes con el sistema de transporte actual y futuro. Así también, la rentabilidad del proyecto será a riesgo total de la concesionaria.

NO HAY PERMISOS AMBIENTALES que garanticen que la mitigación y remediación de impactos ambientales (polvo, ruido, emisiones), a costa y riesgo del concesionario se han cumplido. Las Licencias Ambientales son de competencia privativa del Ministerio del Ambiente y no tienen elementos adicionales al informe del 2007 que permitan haberlos otorgado ahora. Se debería hacer una auditoria sobre dicho informe por parte de los Concejales.

Sugerimos se sirvan formar una Comisión para investigar la pertinencia de dicha Licencia.

2.c.-Proceso Penal pendiente que invalida toda La "Renegociación".- Al hablar de normas de Derecho Público, sólo se puede hacer lo que está permitido por la Ley de forma taxativa, y en el caso en mención, al existir un proceso penal abierto en contra de varios concejales por haber permitido el contrato de "Concesión" del Aeropuerto en razón del sobreprecio y las garantías ilegalmente otorgadas, ello deja sin posibilidad jurídica a la mencionada "renegociación", haciendo que ella tenga un objeto y causa ilícitos, mientras no se dilucide lo penal. Aún cuando la Fiscalía de manera política haya considerado que el Alcalde Barrera y otros concejales no tuvieron responsabilidad, el tema de fondo sigue siendo el mismo.

Es más, el día de mañana podrán ser ustedes quienes se encuentren bajo la responsabilidad penal que ahora se quiere obviar.

No puede haber "transacción" en derechos que no se pueden renunciar, y para someter el pleito en árbitros como pretende el



Municipio, al haber un litigio pendiente en un Centro de Arbitraje Internacional, se deberá observar lo que dice el Art. 4 de la Ley de Arbitraje y Mediación, en donde será el Procurador quien autorice someterse a arbitraje dentro de esta nueva "Alianza Estratégica". La primera pregunta es, ¿el concesionario ha desistido de las demandas planteadas en contra del Municipio de Quito? Otra pregunta sería, ¿Tiene el Alcalde capacidad jurídica para transigir respecto de dineros públicos que están de por medio, si la Corte Constitucional ya reconoció que las tasas aeroportuarias que cobraba el concesionario son indiscutiblemente públicas? Preguntamos también, ¿Al estar pendiente un proceso penal donde uno de los investigados es el actual Alcalde, éste puede ser imparcial y no tener interés en la "Renegociación"? Pues, nosotros consideramos, señores y señores concejales que el Alcalde tiene un interés jurídico y político muy claro en esta "Renegociación" pues, el proceso penal que se encuentra abierto es una "Espada de Damocles" que pende sobre su gestión municipal y llega a un plano personal. Al tener, por tanto, interés, es preciso recordar el contenido del Art. 64 de la Ley de Modernización del Estado que dice:

"Art. 64.- Declaración juramentada.- (Reformado por el Art. 26 del Decreto Ley 2000-1, R.O. 144-S, 18-VIII-2000).- Para cualquier caso de delegación previsto en esta ley, el Contralor General del Estado, de acuerdo a lo que determine el Reglamento, obtendrá de los miembros del CONAM y de la entidad contratante del sector público, una declaración juramentada en la que conste que no tienen interés en la transacción a realizarse ni por sí, ni por tercera o interpuesta persona, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 55"

Lo cual es una muestra, amén de lo que determina el Código de Procedimiento Civil, que el Alcalde está impedido jurídicamente de renegociar un contrato en donde él tiene un interés jurídico y político directo.

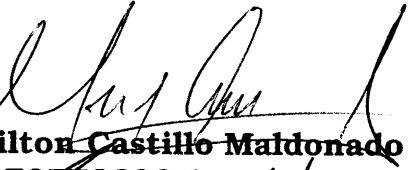
Además, la LRM le obliga a Transigir con la aprobación del Concejo.

Ustedes sabrán, a la luz de sus conciencias, concederle el valor necesario a la presente misiva. Nosotros, al ser conocedores del existencia de un delito, deseamos dejar a salvo ante nuestras propias conciencias el deber que tenemos como Quiteños de velar por el uso decente de los bienes públicos sino y accionar con todo nuestro aliento los mecanismos jurídicos que sean necesarios.

De las señoras concejales y señores concejales del Distrito
Metropolitano de Quito,

Atentamente,


Dr. Enrique Gallegos Azends
C.I. 170189668-8


Dr. Milton Castillo Maldonado
C.I. 170778623-2

Mat. 5559 CAP


Cap. Fernando López Mateus
C.I. 170511780-0

CC Señores Jueces
Corte Constitucional del Ecuador

CC Señor doctor Washington Pesántez Muñoz
MINISTRO FISCAL GENERAL DEL ESTADO

CC Señor doctor Diego García Carrión
Procurador General del Estado

CC Señor doctor Alfredo Alvear
Fiscal Subrogante GENERAL DEL ESTADO
Ex Director Ejecutivo Comisión de Control Cívico de la Corrupción

CC Señora doctora Marcela Aguiñaga
Ministra de Ambiente

CC Señor doctor Patricio Rivera
Ministro de Finanzas

CC Señor Ingeniero Fernando Guerrero López
Director de Aviación Civil

CC Señor Capitán Guillermo Bernal
Subsecretario de Transporte Aéreo

CC Ingeniero Iván Arellano
Representante de Ecuador
Organización de la Aviación Civil Internacional

CC Señor Licenciado Jorge Ortiz
Teleamazonas

CC Señor Licenciado Félix Narváez
Ecuavisa