

Quito, 1 de abril de 2010

Oficio: Renegociacion-100-fl

Señor doctor

Carlos Pólit Faggione

CONTRALOR GENERAL DEL ESTADO

En su despacho:

ANTECEDENTES INTERNACIONALES:

Desde hace más de dos décadas, compañías operadoras de concesiones aeroportuarias como la ADC (Airport Development Corporation) y Alterra Partners. S.A. asesoradas por famosos abogados canadienses y americanos, de altísima experiencia en Project Finance, pero con las peores intenciones, han saqueado consistentemente aeropuertos alrededor del planeta.

Documentos de estas compañías nos enseñan que el NAIQ (Nuevo Aeropuerto de Quito) debió haber sido concluido en 51 meses, es decir la obra debió concluirse en noviembre de 2009. Un aeropuerto internacional, de una pista y una terminal, no toma más de 36 meses en construirse pero el NAIQ, sin autopista, nos dicen estará listo para principios de 2012. La razón para que esta obra tome 7 años en concluirse se explica seguidamente:

Este “modus operandi” de ADC, Alterra y sus filiales internacionales se repite en diferentes países (Hungria, Filipinas, Costa Rica, Perú y otros) de la siguiente manera:

- a) Sobreprecio en la construcción y, o costos de operación
- b) Altísimas tarifas aeroportuarias.
Ejemplo: Ecuador, Frankfurt y Costa Rica.
- c) Complicidad de corruptos representantes de autoridades de control
- d) Contratos complejos y unilateralmente beneficiarios a los inversionistas
- e) Inversionistas y constructores son los mismos entes.
- f) Complicidad de compañías que producen estudios ambientales.
- g) Tanto ADC como Alterra, con astutos contratos, manejan la concesión, y manejan también a los inversionistas y constructores. Esto es sorprendente pues históricamente ADC y Alterra tienen un porcentaje bajo en la inversión en sus proyectos aeroportuarios.
- h) Obras tienden a detenerse y garantías a favor de concesionarias se ejecutan. Dineros de gobiernos locales terminan en cuentas privadas internacionales. Ejemplo: En caso Hungria dineros terminaron en Chipre.
El Gobierno de Hungria tuvo que terminar su propia obra después de hacer un pago multimillonario a estas empresas cercanas a la ADC.
En caso NAIQ los dineros terminan en Estados Unidos.
- i) Acciones legales terminan en cortes internacionales
- j) Las entidades encargadas de estudios aeronáuticos, ambientales, etc., son estrechamente relacionadas a concesionaria y cobran altísimos costos por sus estudios. Ejemplo: Ecuador \$36'000000 por estudio de factibilidad del proyecto.

Estrategia a seguir

Para que un país pueda defenderse, una vez que ha caído en esta maraña internacional, se necesita una estrategia internacional. Contraloría con toda la buena intención y buena fe no es la entidad apropiada, ni puede tener una estrategia debida, pues no le competen acciones de carácter internacional. Una vez que Procuraduría dio paso a esta obra técnicamente cuestionada, ilegal e inconstitucional muy poco nos sobra para defendernos. Con la sabia cooperación de Fiscalía, DAC y la misma Contraloría se puede llegar a una estrategia ganadora, pero no a ciegas. Fiscalía, DAC y Contraloría necesitan la guía de los resultados de una investigación internacional completa para considerar todos los aspectos de este atraco.

La Renegociación del NAIQ, que concluyo en Enero de 2010, no cambia las condiciones de fondo y por lo tanto continuamos bajo un **atraco** por parte de estas compañías internacionales que no están aportando nada en absoluto a nuestro país. Le hago acuerdo, Sr. Contralor, que el cuerpo de Ingenieros del Ejército ofreció construir este proyecto por 200'000.000 de dólares en 2003. La tecnología necesaria para construir la obra civil de un aeropuerto es tecnología de mas de 110 años de "antigüedad" se podría decir. ¿Acaso en el Ecuador del Siglo 21 seguimos pensando que porque son canadienses ellos pueden construir una terminal y una pista mejor que nosotros? Por favor investigue lo que sucedió en Perú, especialmente las crónicas llamadas "¿Donde están los Alemanes?" en la cual los peruanos, bajo el mismo atraco, se dan cuenta que las compañías multinacionales, de supuesta procedencia alemana, no eran ni más ni menos que empresarios reciclados por las mismas compañías y abogados anteriormente descritos al principio de esta carta. Las demás condiciones relacionadas a la operación de un aeropuerto como tarifas, construcción, están claramente descritas en los anexos de la OACI (Aviación Civil Internacional) y estos días le competen a la DAC y Subsecretaria de Transporte Aéreo. Compañías como Alterra, ADC y sus filiales mundiales consistentemente burlan y no acatan o respetan estas leyes vigentes bajo Convenciones de carácter Internacional.

La Constitución de 2008 dice claramente que los puertos y aeropuertos le pertenecen al Estado. ¿Que hace Augusto Barrera renegociando una obra a la cual Contraloría en documento (DIAPA-0038-2008), dice fue financiado con dineros provenientes de todos los ecuatorianos? Después de la denuncia en contra del Estado ecuatoriano, presentada el 12 de Agosto de 2009, en las cortes del Ciadi, por parte de la Quiport es de pura lógica decir que la única persona competente para renegociar este contrato es el actual Procurador de la República, Dr. Diego García Carrión. El Dr. Diego García Carrión **no** nos hubiera garantizado un desenlace triunfador pues es claro que el desconoce de leyes relacionadas con nuestro tema, pero aun así, era la persona legalmente competente para representar al país en esta demanda. Usted, Sr. Contralor, demostró en el juicio frente a la Corte Constitucional (Sentencia 003-09-SIN-CC), en el tópic de tasas versus tarifas, que el actual Procurador desconoce de derecho. Por lo tanto, esta deficiencia en calidad de representantes en Procuraduría es el "Talón de Aquiles" que ha permitido

astutas compañías, como la ADC, forzar contratos perjudiciales a nuestro país. José María Borja Gallegos, en sus días de Procurador, nos dio un proyecto con una licencia ambiental ficticia y sin licencia de construcción.

Lo extraño de la Renegociación es que Augusto Barrera logra que estos entes lleguen a aceptar nuevos términos, lo que no es extraño es que cualquier ente acepta términos que son más convenientes para ellos que los anteriores. Es decir, que la estructura contractual, después de la Renegociación, le da a la ADC iguales condiciones de ventaja y un mayor sobreprecio para usufructuar.

Saludo la actuación de la Contraloría, constante en el Informe de Auditoría realizado a los procedimientos habidos para la administración del Aeropuerto Mariscal Sucre y la construcción del nuevo Aeropuerto de Tababela, determinándose en dicho documento (DIAPA-0038-2008), entre otras cosas, la adjudicación a dedo hecha por el Municipio y CORPAQ a la empresa fantasma llamada QUIPORT S.A. **Pero hago claro que es demás extraño que sigamos negociando con ellos.**

Hago notar al señor Contralor que las denuncias que se formularon contra los ilícitos procedimientos, fueron debidamente reconocidas y entregadas a la Contraloría, DAC (Dirección de Aviación Civil) y CCCC (Anticorrupción Cívica) desde hace muchos años y que las autoridades de entonces, entre las que figuran aún en importantes posiciones, funcionarios de los órganos de control, no actuaron en sancionar, intencionalmente, estos actos inconstitucionales, ilegales y naturalmente dolosos.

En esta oportunidad, nuevamente hago referencia a otras graves infracciones a la Ley, en que ha incurrido el proceso de concesión de los aeropuertos de Quito y son las que hacen relación a la cesión de los derechos de uso y usufructo sobre los terrenos que el Municipio de Quito, había adquirido a varios propietarios para la construcción del Nuevo Aeropuerto de Quito y las vías de acceso.

Seguido hago un análisis de cómo se conformo el atraco aeroportuario, al NAIQ, en el Ecuador, antes de la "VICTORIOSA" renegociación de sola responsabilidad del actual Alcalde de Quito, Dr. Augusto Barrera Guarderas.

Ivonne Juez de A – Baki

Hay suficientes estudios entre 1968 y 2008 cuyo enfoque es la falta de viabilidad técnica del proyecto Tababela.

La primera consideración en la búsqueda de un sitio para la construcción de un aeropuerto es la existencia de una planicie. Debido al relieve irregular de los Andes, en un radio de 100 Km. del centro de Quito, y considerando la dirección de los vientos predominantes existentes en este radio, hay muy pocos sitios donde se puede coordinar todos los factores para emplazar esta actividad aeronáutica de donde se deriva el **negocio** de la aviación. Hay que hacer notar, en este punto, que en los años 60's ya se habían construido dos

aeropuertos en los sitios más convenientes, aeronáuticamente hablando y cercanos al centro de Quito, el Aeropuerto Mariscal Sucre, y el Aeropuerto de Cotopaxi, en Latacunga.

La idea de construir un nuevo aeropuerto nace de una inquietud no substanciada en lo técnico-aeronáutico sino en lo técnico-urbanístico. Aun así, todos los estudios técnico-urbanísticos nunca pueden definir claramente la necesidad de reemplazar el Mariscal Sucre por un aeropuerto cerca de Puenbo debido a que alrededor de la meseta de Caraburo, en Tababela, existen grandes quebradas y esto hace casi imposible financiar todos los puentes necesarios para crear una zona de **inversión** o de desarrollo en ese sitio. En cuanto a lo técnico-aeronáutico, todos y absolutamente todos los estudios, incluyendo el documento (DIAPA-0038-2008), concluyen que el sitio de Tababela sufre de limitaciones para el emplazamiento de un **negocio** aeroportuario. Mas aun, la Investigación de la Reviste Vistazo de 1978, pone nombre y apellido a los generales de la FAE que usufructuaron de tierras adquiridas **sin DECRETO EJECUTIVO**, y esta es la razón primordial porque se escogió Tababela. No hubo un estudio de factibilidad técnico-aeronáutico que defina el sitio de Tababela como factible para un aeropuerto internacional sino una mugrosa invasión de tierras. De ahí, todos los estudios técnico-aeronáuticos hablan de restricciones, limitaciones y de una reducción en la capacidad operativa cuando se comparan las condiciones del Mariscal Sucre a las condiciones de Tababela.

Sr. Contralor, note que resalto las palabras **inversión** y **negocio** en una sección dedicada al análisis de la señora **Ivonne Juez de A – Baki. Ivonne Juez de A – Baki**, cuando Ministra de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad (MICIP), en una publicación llamada “Negocios en el Ecuador”, del MICIP y la ONUDI, hace la siguiente oferta al pueblo ecuatoriano y a los extranjeros interesados:

“El nuevo aeropuerto de Quito iniciara su construcción en Enero de 2005 y se prevé su culminación para el primer cuatrimestre de 2008; presentara un nivel de servicio tipo “B” IATA, similar a los aeropuertos internacionales de Miami, San Francisco, Santiago de Chile y Sao Paulo y operara bajo estrictas normativas de organismos mundiales del ramo. El sistema de pistas permitirá efectuar y recibir vuelos directos a sitios distantes, tanto como Los Ángeles o Ámsterdam. El edificio terminal.....”

El estudio acerca de la viabilidad técnico-aeronáutico mas preciso en el análisis de vuelos de Tababela-Los Ángeles y Tababela-Ámsterdam se lo evidencia en un estudio realizado por los mismos diseñadores del aspecto técnico del proyecto de Tababela y asesores aeronáuticos de la Canadian Commercial Corporation, que es la Marshall, Maklin y Monaghan. En este estudio justamente se concluye lo opuesto a lo ofrecido por **Ivonne Juez de A – Baki**. Es decir, lo que resalta en este estudio es justo las restricciones de peso que seria impuestas en las aeronaves en un vuelo como Tababela-Los Ángeles y la imposibilidad aeronáutica de un vuelo Tababela-Ámsterdam. Solo una pista con restricciones se puede construir en Tababela, un sistema de pistas como menciona **Ivonne Juez de A – Baki**, es imposible.

Ivonne Juez de A – Baki conocida promotora de grandes proyectos por su capacidad de atraer capitales extranjeros para eventos como, Miss Universo y la iniciativa ITT Yasuni, hace ofertas en el tema NAIQ, las cuales nunca podrán ser avaladas técnicamente. Aun más, ella es la firmante del Contrato de Inversión, celebrado entre el estado ecuatoriano a través del MICIP y Aecon Construction Group inc., ADC Management LTD; Quiport.

Este contrato que es central a la construcción del NAIQ y que pertenece al bloque de los 58 contratos y acuerdos celebrados entre los Inversionistas y el Municipio de Quito, establece los Eventos Políticos y los casos fortuitos también mencionados en el artículo 30 del Código Civil. Todos estos eventos relacionados con el Contrato de Concesión, Sr. Contralor, en oficio enviado por usted, a Fiscalía General de la Nación el 15 de septiembre de 2009, incluyen los siguientes comentarios de su parte:

- “La Garantía de la Municipalidad y el Acuerdo de Novación de la Garantía de la Municipalidad, no solo constituyen una garantía legal, en términos de estabilidad legal y de toma de decisiones de parte de las autoridades publicas, como las obligaciones establecidas en los literales (d), (e) y (f) de la Sección 1 de la Garantía de la Municipalidad, sino que también tiene connotaciones **de carácter económico** cuando, a la terminación del contrato por parte de Quiport, Corpaq, y el Municipio de Quito asumen las obligaciones de Quiport frente a los **financistas** del proyecto, **aun por causas no atribuibles al ente concedente**, como ocurre en los casos señalados en la Clausura 18 del contrato de Concesión.....” *(las negrillas subrayadas son suyas y las negrillas sin subrayar son mías)*
- “Ante este evento de terminación unilateral del contrato por parte del Concesionario, en virtud de la garantía de la municipalidad y Acuerdo de novación, CORPAQ y la MUNICIPALIDAD asumen “automáticamente” las obligaciones del Concesionario, frente a las **entidades financieras.....**” *(las negrillas son mías)*

En forma increíble señor Contralor, se evidencia con claridad que el Municipio les “montó” un negocio a los socios de QUIPORT, y garantizó con sus bienes, los réditos de tal negocio que dicho sea de paso, se inició con enormes cantidades de recursos públicos, es decir, los valores provenientes del Aeropuerto Mariscal Sucre.

No puede haber una evidencia más grande de abuso de recurso públicos al más alto nivel.

Recordemos lo que dice el Art. 113 de la Ley Orgánica de Administración Financiera y Control, superior jerárquicamente a otras leyes, prescribe:

Art. 113.- Utilización de recursos provenientes de empréstitos.- Los recursos provenientes de empréstitos se invertirán de la manera y en los objetivos ordenados por

las normas legales que se dicten al efecto, y a través de los respectivos presupuestos.

LAS EQUIVALENTES ILEGALIDADES SE EVIDENCIAN EN: Frankfurt, Manila, Lima y San José de Costa Rica.

Prohibase cubrir con empréstitos los gastos administrativos de carácter permanente y **otorgar garantías por parte del Gobierno a favor de deudores**, ya sean personas naturales o jurídicas del sector privado, o de empresas regidas por la Ley de Compañías en las que tenga capital el sector público. *(Art. 113 de la LOAFYC, las negrillas son mías)*

Como análisis final se puede concluir que **Ivonne Juez de A – Baki** ha sido la mediadora entre los dos siguientes eventos: **Ivonne Juez de A – Baki** ofreció a los ecuatorianos lo que es **IMPOSIBLE DE OFRECER** y fue directa o indirectamente responsable en dar a los inversionistas lo que **no se podría ofrecer**, bajo las leyes ecuatorianas. El juicio de Quiport en contra de la Republica del Ecuador, de 12 de agosto de 2009, en sus nueve eventos políticos, denunciados al Ciadi, es el resultado de las ventajas dadas a estos inversionistas, de conocida oscuridad internacional, en una forma totalmente irresponsable, de parte de funcionarios ecuatorianos.

¿Como logro Augusto Barrera que estos entes renunciaran a contratos que les daban tantas ventajas?

¿Por qué, Sr. Contralor, Augusto Barrera no cumple en la llamada renegociación con las diez recomendaciones de carácter obligatorio en documento (DIAPA-0038-2008), que usted dicto?

Conclusiones

Por ultimo llamo a todos ustedes a ser **patriotas** y pido pongan al Ecuador primero. Hace 110 años se construyo en otro país el primer avión, no puedo creer que después de todo ese tiempo necesitemos vándalos en nuestro territorio para construir una terminal y una pista. En comparación, con el mismo atraco perpetrado en otros países, en el Ecuador, esta situación se empeora pues estamos reemplazando un buen aeropuerto de negocios, como es el Mariscal Sucre por uno inferior que es Tababela. En otros países el atraco ocurrió, pero al menos los aeropuertos eran técnicamente viables y estratégicamente justificables. Construir un aeropuerto de negocios en Tababela cuando el área de negocios “La Mariscal” está a 80 minutos de distancia no es ni más ni menos que una **torpeza**. **El** aeropuerto Mariscal Sucre esta a 10 minutos de “La Mariscal”, *(Los vuelos principales son Quito-Cuenca y Quito-Guayaquil)* Esta falta de previsión se hará evidente cuando desde la Fiscalía, Procuraduría, DAC, Contraloría y Ministerio de Obras Públicas, localizadas en el centro de negocios de Quito, se necesite todo el día para ir y regresar de Guayaquil, un viaje de 25 minutos. No todo es

negativo en mi análisis pues Paco Moncayo, Andrés Vallejo, Diego Pachel y Antonio Ricaurte estarán a solo 20 minutos de sus mansiones al Nuevo Aeropuerto y a solo una llamada telefónica de la nueva Alcaldía para seguir resolviendo los problemas de Quito, a su manera.

Hace pocos días ofrecí al señor Presidente de la Republica, en su domicilio, personalmente, que se me otorgaran cuatro horas para poder explicar los resultados y aspectos de una investigación llevada por expertos en finanzas internacionales, economistas, expertos aeronáuticos, distinguidos capitanes de la aviación, magníficos abogados y quien les escribe con el análisis mas completo de este escenario doloso y anti técnico. Le aclare al señor Presidente, que era mi opinión, que Augusto Barrera no lo había asesorado correctamente.

Además para aclararle los siguientes puntos:

- Ingenieros construyen aeropuertos y no pilotos.
- Antes de construir un aeropuerto se hacen estudios de meteorología (por 5 años), geofísica, geotécnica, a los sitios escogidos, luego se hacen los estudios de factibilidad aeronáutica al sitio ganador, y finalmente se licencia el sitio a nivel internacional. Aerolíneas hacen sus manuales de vuelo basadas en las cartas de vuelo ya seguras y aprobadas. Finalmente se construye la pista y terminal. La obra civil (pista y terminal) se la construye solo si se asegura que el proyecto es un buen negocio para la ciudad y el país.
- Solo en Quito se teme tener aeropuertos en el centro de una ciudad.
- El modelo urbanístico, mundialmente aceptado, es de contar por lo menos con un aeropuerto primordialmente de negocios e internacional en el centro de la ciudad, y otro primordialmente internacional y de carga, con por lo menos 2 pistas, a las afueras de la ciudad. Ejemplo; Mariscal Sucre y Aeropuerto Cotopaxi funcionando juntos.
- Tababela tiene una capacidad operativa y de seguridad inferior al Mariscal Sucre.
- Tababela nunca podrá construir una segunda pista.
- Tababela con una pista y una terminal será obsoleto el mismo día de su inauguración, y sus precios de operación quizá llegaran a ser los mas altos del mundo. El Mariscal Sucre, sin deuda, es el más caro de América (Desde Canadá hasta la Argentina). ¿A cuanto ascenderán las tasas cuando las restricciones aeronáuticas sumadas con la altísima deuda se conjuguen?
- Crear un área de inversión o un centro de negocios en un área geográficamente dominada por quebradas donde el costo altísimo de construcción de puentes, de 300 metros de largo, o más, no es recomendable. Es por eso que las licitaciones de carreteras, en esa área, han quedado desiertas.
- Dar un aval de 220 millones de dólares para Tababela sin los estudios de factibilidad técnica positivos, pues los negativos existen, es un atentado contra la ley de contratación pública y es lo que Rafael Correa Delgado, Presidente de la Republica del Ecuador, en noviembre de 2007, denunció en contra de Paco Moncayo, como lo especifica el reporte de Contraloría (DIAPA-0038-2008).

Acciones a tomar

Por todo lo antes expuesto, que se añade a las consideraciones jurídicas expresadas en las denuncias y aportes jurídicos anteriores, como su reporte (DIAPA-0038-2008), solicito a UD., en su área de competencia pública:

1. Solicito realizar las pertinentes investigaciones en contra de las autoridades de control y el actual Alcalde Augusto Barrera quienes debieron nulitar estos procedimientos en lugar de RENEGOCIAR, y de hallarse responsabilidad, como yo lo advierto, se hará extensiva la Instrucción Fiscal en contra de los Procuradores Generales del Estado, quienes podrían hallarse incursos en el precepto contemplado en el Art. 12 del Código Penal, por dar paso a un proyecto sin sus debidas autorizaciones.
2. Igualmente, solicito realizar las pertinentes investigaciones en contra de las autoridades de control y el actual Alcalde Augusto Barrera quienes debieron nulitar estos procedimientos y además NUNCA RENEGOCIAR con entidades internacionales de carácter dudoso (como concluye el estudio de Anticorrupción Cívica de la Corrupción liderada entonces por el doctor Alfredo Alvear) y peor sin contar con los estudios técnicos necesarios para la construcción de un aeropuerto que tiene la singularidad de ser inferior al aeropuerto actual, Mariscal Sucre.
3. Igualmente, solicito realizar las pertinentes investigaciones en contra de las autoridades de control y el actual Alcalde Augusto Barrera quienes debieron nulitar estos procedimientos que cuentan con una Licencia Ambiental ilegal, con daños ambientales irreversibles, no hicieron la debida consulta popular, no tiene un estudio de impacto ambiental apropiado y por lo tanto solo llaman a la CLAUSURA DE LA OBRA como lo especifica la nueva CONSTITUCION DE 2008.
4. Igualmente, solicito realizar las pertinentes investigaciones en contra de las autoridades de control y el actual Alcalde Augusto Barrera quienes debieron nulitar estos procedimientos que NO cuentan con una Licencia de Construcción y expresamente violan las leyes ecuatorianas de Aviación Civil.

Si no se investigan y se castigan estos hechos dejamos una legacía de irrespeto a los entes de control. El mismo Municipio caería en hipocresía cuando pida a cualquier ciudadano una licencia de construcción o una licencia ambiental para un proyecto. Los quiteños ya podríamos dudar si los impuestos que se recaudan hoy, están ilegalmente de Garantía Municipal para algún proyecto.

Este investigador nunca ha percibido un centavo de nadie, siempre ha ofrecido documentación y análisis al que lo pida, he apoyado a todos los entes de control y sus investigadores, y finalmente he hecho lo responsable basándome en los derechos y obligaciones de la Constitución, que es denunciar actos de corrupción. Me olvidaba, he sido blanco de acusaciones y comentarios injustos de personas a las que he apoyado con toda la buena fe.

Atentamente,



Cáp. Fernando López
Analista caso Nuevo Aeropuerto

1705117800

CC Señor doctor Washington Pesántez Muñoz
MINISTRO FISCAL 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 Aguinaga
Ministra de Ambiente

CC Señora doctora Elsa Viteri
Ministra de Finanzas

CC Señor doctor Diego García Carrión
Procurador General del Estado

CC Señor Ingeniero Fernando Guerrero López
Director de Aviación Civil

CC Señor Capitán Guillermo Bernal
Subsecretario de Transporte Aéreo