



SEC. GENERAL
DAC
26 ABR 11:14



COMUNICACION GENERAL DEL ESTADO
CORRESPONDENCIA
RECEPCION Y REGISTRADA
QUITO, 26 ABR. 2010 HORA:
TRAMITACION:
NCC:
FIRMA RESPONSABLE:

Quito, 26 de abril de 2010
Oficio: Renegociación-200-fl
Señor doctor
Carlos Pólit Faggione
CONTRALOR GENERAL DEL ESTADO

En su despacho:

UNIDAD DE DOCUMENTACION Y ARCHIVO
QUITO - Ecuador
RECIBIDO
Fecha: 26 ABR 2010
Nombre y Firma:

Señor Contralor, como es de conocimiento público, vengo investigando este proyecto aprobado, concesionado, y construido de forma ilegal, por más de cuatro años.

Los varios documentos enviados a Contraloría, sobre este tema, han tenido como fuente informes que provienen de instituciones responsables en el manejo aeroportuario y de instituciones ecuatorianas, e internacionales como el Ministerio de Ambiente, Dirección de Aviación Civil, Aviación Civil Internacional, IATA, Federal Aviation Administration; las mismas que ya determinaron, en su debido tiempo, la ilegalidad del proceso constructivo y la falta de viabilidad técnica de este proyecto, **información que no consta en su informe.**

Señor Contralor, cuando la Contraloría realizo el análisis a este proyecto no contó con toda la información necesaria, para realizar un diagnostico legal, económico y de factibilidad técnica de este proyecto, porque en ningún acápite, análisis, u observación de este estudio informa a los ciudadanos ecuatorianos como por ejemplo, **que no contaba este proyecto con el permiso de construcción otorgada por la DAC o con una la licencia ambiental emitida por el Ministerio de Ambiente, además no se determino con precisión que la ubicación de la pista lo volvía a este proyecto poco rentable, inseguro, y que este proyecto tendría una corta vida útil, con perjuicios económicos invaluable para el Estado ecuatoriano, así como también los perjuicios económicos y ambientales ocasionados a los pueblos y sus actividades productivas ubicados alrededor de este proyecto, violentando sus derechos constitucionales.** Desde ya solicito a usted, como ciudadano Ecuatoriano, amparado en la Constitución y por los intereses nacionales, **actualizar y reformar** el informe general al proceso de contratación y ejecución del NAIQ (DIAPA-0038-2008), ceñido a la legislación ambiental, aeronáutica y a la Constitución de la Republica del Ecuador, en el que se determine con claridad la violación de la ley, responsabilizando a las personas, y empresas involucradas en el incumplimiento legal, ya que el informe anterior no es claro. Debo recordar, Señor Contralor que es su responsabilidad, que el proyecto NAIQ (Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito) debe ceñirse estrictamente a lo estipulado a la Constitución de 2008 y legislaciones conexas existentes para su ejecución, y, que su posible renegociación esté amparada por las mismas leyes.

En Anexo adjunto se servirá encontrar observaciones a las recomendaciones realizadas en el informe general (DIAPA-0038-2008) de 22 de Diciembre de 2008, por la Contraloría General del Estado, a las cuales El Señor Alcalde de Quito, Augusto Barrera, el concesionario, el constructor, y demás organismos las siguen incumpliendo.

SECRETARIA GENERAL DE DOCUMENTACION Y ARCHIVO

MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
RECEPCION DE DOCUMENTOS

UN PROCESO QUE COMIENZA VICIADO TERMINA VICIADO

Con sentimientos de consideración y estima

Atentamente,



Cap. Fernando López
Analista Caso Nuevo Aeropuerto

1705117800

Señores Jueces
CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR
CC Señor doctor Washington Pesántez Muñoz
MINISTRO FISCAL GENERAL DEL ESTADO
CC Señor doctor Diego García Carrón
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 Señora doctor Patricio Rivera
Ministra 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 doctor Juan Carlos Soria
Subsecretario Calidad Ambiental
Ministerio de Ambiente

**ANEXO DE OBSERVACIONES AL ESTUDIO DIAPA-0038-2008
Anexo al oficio de Fernando López: Renegociación-
200-fl**

En las páginas 77, 78, 79, y 80, de este reporte, Sr, Contralor, usted dicto diez recomendaciones de carácter obligatorio, las cuales se deben cumplir al pie de la letra.

Siguiente el análisis:

Desde la pagina 77, Capítulo III, Numeral 3. "RECOMENDACIONES" dice:

3.1 Luego del análisis realizado a las condiciones técnicas y económicas contractuales, en las cuales el municipio del distrito metropolitano de Quito, no tiene ninguna participación económica, en consecuencia no forma parte del negocio aeroportuario, que fuera abierto y contratado de manera integral tanto la administración del aeropuerto en marcha y la construcción y gestión del nuevo aeropuerto, considerando que:

- Las tasas o tarifas que han sido determinadas contractualmente y luego ratificadas mediante ordenanza municipal, no son razonables.
- Los costos de construcción del Nuevo Aeropuerto de Quito, no son razonables;
- El valor de inversiones previas consideradas en el plan financiero, no han sido sustentadas;
- El valor correspondiente a reserva de capital para el pago de la deuda a los prestamistas, consta en el plan Financiero, se considera duplicado; por lo que se recomienda que:

El Concejo Metropolitano de Quito resolverá y dispondrá que CORPAQ, CCC y QUIPORT, en calidad de concedente y concesionarios, efectúen un nuevo plan financiero, que será incorporado en lo documentos contractuales, con cuyos resultados, la Municipalidad fijara los nuevos valores de las tasas y derechos aeroportuarios que deberán seguir en adelante, tomando los siguientes parámetros:

- El valor de USD 312'880,474 (calculo de Contraloría) como costo de construcción del nuevo aeropuerto (USD 100'819.527 menor al valor contractual);
- Eliminar los USD 36'000.000 de inversiones previas;
- Reestructurar la cuenta correspondiente a reserva de capital que equivale a USD 24'700.000 a fin de que en el plan financiero no aparezca como un valor de Inversión;
- Considerar los USD 198'461.739 de los ingresos por concepto de las tasas o tarifas que se cobran en el aeropuerto Mariscal Sucre hasta el inicio de la operación del nuevo aeropuerto.

FUENTE: PLAN FINANCIERO 2005

La Constitución de 2008 dice que todos los aeropuertos y puertos le pertenecen al ESTADO, por lo tanto, el Alcalde de Quito no tiene competencia para renegociar términos de un aeropuerto que ha sido pagado por todos los ecuatorianos y le pertenece a todos los ecuatorianos. El Municipio de Quito puede realizar obras para Quito, pero el proyecto de Tababela es una obra que si comprobada legalmente y técnicamente, de ser un aeropuerto, sería una de las entradas de vuelo internacional para todos los ecuatorianos y extranjeros por lo tanto tiene que cumplir con regulaciones nacionales e internacionales. La DAC, SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AEREO y CONTRALORIA, siendo del Estado ecuatoriano y para beneficio del Estado ecuatoriano, serian las únicas instituciones que pueden lograr que los ecuatorianos estemos bien servidos y protegidos y no El Municipio de Quito. **Debido a que no hay licencia de construcción (cuya emisión solo se la otorga si los elementos aeronáuticos comprueban seguridad y rentabilidad) se puede decir entonces que: TABABELA es un movimiento ilegal de tierras con una franja de pavimento, mal construida y con necesidad de ser reubicada, que solo el Municipio llama "pista de aterrizaje", al edificio el Municipio llama "una Terminal aérea" pero justamente los estudios aeronáuticos, que NO EXISTEN, serian los únicos documentos que certificarían a TABABELA como un aeropuerto.** Desgraciadamente para los promotores de este proyecto, que llaman a esto el Nuevo Aeropuerto, cuando se lo declare aeropuerto, en ese instante, se convierte en propiedad del Estado bajo el mandato de la Constitución de 2008. El aeropuerto Mariscal Sucre, ya siendo de la propiedad del Estado, dejo de ser potestad del Municipio de Quito el mismo día que se forjó la Constitución de 2008, como la máxima voluntad de los ecuatorianos, se hayan escrito todas las leyes derivadas de la Constitución o no.

Los balances de USD 198'461,739, USD 36'000.000, USD 24'700.000 y de USD 15'779.693 (explicado en el punto 3.2) son aportes del Mariscal Sucre. Por lo tanto sería el aporte que hace el pueblo ecuatoriano a esta obra cuestionada que según Contraloría no debería costar más de USD 312'880.474. Es decir que USD 274'941.432 ya hemos aportado y por simple suma y resta solo nos faltarían USD 37'939.042 para llegar a USD 312'880.474. Pero el Alcalde nos dice que pediría USD 220'000.000 más de préstamo y sin contar con los USD 170'758.840,06, ya reportados como gasto de inversionistas y prestamistas (los cuales ya tenemos los Quiteños que pagar), entonces llegamos a montos muy superiores a la recomendada por Contraloría. Ningún monto debe rebasar el máximo impuesto por Contraloría de USD 312'880.474.

Cuando el contrato de construcción del NAIQ llego a casi USD 413'000.000 y la obra a USD 615'000.000, en diciembre de 2008, se hicieron muchas acusaciones en contra de Paco Moncayo por el sobreprecio. ¿No era exactamente esto lo que se encontró escandaloso a su debido tiempo? ¿Ahora que el contrato asciende a USD 650'000.000 y la obra a casi USD 800'000.000 que nombre tiene esto entonces? **¿Que es peor que escandaloso?**

3.2 En razón de que en el contrato de delegación, firmado con Quiport, se menciona que al verificarse el primer desembolso de los prestamistas, QUIPORT deberá rembolsar a la CORPAQ la totalidad de los recursos aportados por esta, para la construcción de l nuevo aeropuerto de Quito; aclarándose que estos recursos no excederán de USD 4'000.000, incluidos los correspondientes a los derechos de vía para la construcción del conector de Alpachaca; y de que CORPAQ ha sufragado gastos, por los siguientes conceptos:

| | |
|---------------------------------|---------------|
| Terrenos conector de Alpachaca: | USD 4'000.000 |
| Obras del Conector de Alpachaca | USD 2'513.035 |
| Consultoras Nacionales: | USD 3'434.092 |
| Consultoras Extranjeras: | USD 4'926.881 |
| Zona Franca: | USD 161.640 |
| Reforestación de terrenos: | USD 744.045 |

TOTAL: USD 15'779.693

Y en vista de que QUIPORT no ha reembolsado a CORPAQ los USD 4'000.000 por la aceptación por parte de estas para pagar en diferido; y además CORPAQ ha sufragado gatós adicionales para la construcción del nuevo aeropuerto sin que le corresponda hacerlo, el Concejo Metropolitano de Quito dispondrá de la CORPAQ exija a QUIPORT, de manera inmediata, el reembolso de la suma de USD 15'779.693.

(Parte del análisis de 3.2 se explica en 3.1 al usar cifra de USD 15'779.663 en cálculos de montos de construcción)

Hay 6 montos relacionadas a terrenos, consultarías y reforestación expresados en el numeral 3.2. Aunque es justo que estos dineros se reembolsen a CORPAQ, también se debería investigar las irregularidades reportadas por el Registrador de la Propiedad, y otros, en cuanto a las expropiaciones de las tierras alrededor de la construcción del Nuevo Aeropuerto.

Las Consultoras Nacionales invirtieron USD 3'434.092 y las Consultoras Extranjeras invirtieron USD 4'926.88. ¿Debemos los ecuatorianos creer que se han gastado más de USD 8'000.000 en consultarías, además de los USD 36'000.000 facturados para estudios de factibilidad técnica, por los llamados canadienses, a la CORPAQ, para construir una pista y una terminal? Es decir que Santa Rosa, un aeropuerto licenciado con una pista y un terminal, a un costo de USD 47'000.000, ya se hubiera construido en un 96% solo con el costo de estudios y consultarías efectuados para el NAIQ. Esperar que esto sea verdad es demás ridículo y dejar que esto nos convenza es un insulto. En cuanto a la reforestación de las tierras del nuevo aeropuerto, debo decir, que Contraloría ya tiene la serie de contratos en los cuales se demuestra que los USD 744.045 nunca fueron usados para reforestación sino que fueron rifados en automóviles y otras necesidades personales de gente relacionada al actual Concejo Municipal. Si la Contraloría no hace la debida denuncia a

la Fiscalía Distrital de Pichincha, como corresponde hacerlo después de encontrar un caso de corrupción, entonces la haré yo a su debido tiempo.

3.3 En razón de que el contrato de concesión, otorga a QUIPORT el derecho y obligación a desarrollar, operar, administrar, gerenciar y mantener el nuevo aeropuerto e incluso a diseñar, gerenciar y operar todos los desarrollos aeroportuarios en el sitio del Nuevo Aeropuerto; y, en conocimiento que como parte del desarrollo comprenden las infraestructuras destinadas a la Zona Franca y Zona Militar, áreas que no están contempladas en el contrato de construcción; el Concejo metropolitano de Quito dispondrá a la CORPAQ, en calidad de concedente, que por logística y seguridad nacional, deberá coordinar de manera inmediata con QUIPORT y los representantes de las Fuerzas Armadas, a fin de que se precisen las construcciones que se van a ejecutar, los cronogramas de ejecución de obras, los presupuestos de obra, el financiamiento y todos los aspectos técnicos, económicos y jurídicos, acciones que deberán llevarse a efecto antes de las pruebas y entrada en operación del nuevo aeropuerto de Quito, pues en forma posterior sería imposible desarrollar cualquier infraestructura, por las afectaciones a la aeronavegación, en vista de los movimientos de tierra, cortes y terraplenes y las actividades propias de la construcción.

Las Fuerzas Armadas hicieron un reporte aeronáutico secreto alrededor del año 1984 el cual tiene un resultado igualmente negativo al reporte de ITAILAIRPORT Y FOSWECO del año 1983, ordenado por León Roldós. Pedí ese reporte de la FAE al Sr. Ministro de Defensa, Xavier Ponce, verbalmente, aunque haga el pedido por escrito dudo que se me lo entregue pues es de carácter de seguridad nacional. Contraloría debería constatar y obtener este estudio de la Fuerza Aérea debido a que es de carácter obligatorio que se desarrolle una zona aérea militar. Este estudio de las Fuerzas Armadas, si su existencia se verificara, sería de gran uso pues con este se podría hacer una proyección de costos y factibilidad aeronáutica, además, si este aeronáuticamente demostrase las mismas restricciones que el área civil del proyecto Nuevo Aeropuerto en Tababela revela, entonces no nos garantizaría una zona militar segura ni estratégica. **Contraloría debería pronunciarse en contra del proyecto TABABELA pues estaría claro QUE EL PROYECTO ES UN MAL USO DE LOS DINEROS DE LOS ECUATORIANOS. EL BUEN USO DE LOS DINEROS DEL ESTADO ES POTESTAD DIRECTA DE LA CONTRALORIA GENERAL DEL ESTADO**

Evidencia de la existencia de este estudio de la FAE ocurre en el tiempo de la segunda veeduría ciudadana de 2005. La segunda veeduría ciudadana concluye que el NAIQ NO debe construirse y defiende la permanencia del Aeropuerto Mariscal Sucre por razones urbanísticas y estratégicas. La segunda veeduría reconoce la necesidad de tener un aeropuerto de negocios dentro de la ciudad, como sucede en la mayoría de las ciudades del mundo.

3.4 No obstante la existencia de la Oficina Administrativa Especial (OAE), como una dependencia temporal de la Municipalidad, y en razón de que la contratante no ha exigido a la contratista, la aprobación del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto de Quito, a través de la CORPAQ, exigirá a QUIPORT la presentación inmediata de los planos definitivos de las obras que se ejecutan y se realizarán en el nuevo aeropuerto de Quito, a la Dirección General de Aviación Civil, para la aprobación correspondiente. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, estudiara la posibilidad de suprimir la citada oficina, en razón de que las facultades concedidas a esta Unidad, le corresponden a la DGAC.

Hasta la fecha no se han comprobado la existencia de estudios, geotécnicos, aeronáuticos, de aproximaciones, o de pista para esta obra. La razón por la falta de cumplimiento con estudios obligatorios para la construcción del NAIQ, ya la conocemos; y es que los promotores de esta obra, al cual los llamados canadienses llaman aeropuerto, están interesados en el negocio de construcción de este injustificado y sobrevalorado proyecto y no la operación. La DGAC siempre ha sido la única autoridad aeronáutica del país. La OAE es otra entidad creada solo para burlar las leyes ecuatorianas.

3.5 La CORPAQ exigirá a QUIPORT el cumplimiento de la normativa ambiental, para la cual la concesionaria y constructora a la vez, cumplirá con todo el proceso exigible previo a la renovación de la licencia ambiental. Asimismo, la CORPAQ requerirá a QUIPORT, en el desarrollo y en la operación del nuevo aeropuerto de Quito, que todas las actividades relacionadas con mitigación y remediación de impactos ambientales se realicen a costa y riesgo del concesionario.

La Licencia Ambiental emitida por el Municipio no solo es un **auto licenciamiento (como lo dice el reporte de ANTICORRUPCIÓN CIVICA de 2007)**, sino que **el mismo Ministerio de Ambiente lo ratifica en noviembre de 2009, y llama a esta una licencia ambiental ilegal**. No existe un estudio de Impacto Ambiental completo ni correcto, ni cumplió con las normativas del TULAS o del SUMAS y no fue emitido por EL MINISTERIO DE AMBIENTE. Este proceso de licenciamiento ambiental es un acto **MÚLTIPLE INCONSTITUCIONAL**. Aun peor, todos los dineros aportados por los inversionistas para la construcción del NAIQ se comprueban ser de carácter ilegal, pues convenciones internacionales de financiamiento prohíben préstamos sin licenciamiento ambiental como dicta el numeral d), del capítulo IV, de la participación de las instituciones del estado.

- d) Coordinar con los organismos competentes para expedir y aplicar las normas técnicas necesarias para proteger el medio ambiente con sujeción a las normas legales y reglamentarias vigentes y a los convenios internacionales;

La constitución de 2008 claramente habla de sanciones de tipo penal, monetario y la PARALIZACION DE LA OBRA. Las penalidades NO SON RETROACTIVAS porque seria muy fácil destruir un lugar, mandar a 2 pelagatos a la cárcel y continuar con la obra con una nueva licencia ambiental.

CAPITULO II DE LAS ACCIONES ADMINISTRATIVAS Y CONTENCIOSO ADMINISTRATIVAS

Art. 44.- Cuando los funcionarios públicos, por acción u omisión incumplan las normas de protección ambiental, cualquier persona natural, jurídica o grupo humano, podrá solicitar por escrito acompañando las pruebas suficientes al superior jerárquico que imponga las sanciones administrativas correspondientes, sin perjuicio de las sanciones civiles y penales a que hubiere lugar.

El superior jerárquico resolverá la petición o reclamo en el término de 15 días, vencido el cual se entenderá, por el silencio administrativo, que la solicitud ha sido aprobada o que la reclamación fue resuelta en favor del peticionario.

Ya se destruyo la meseta de Tababela sin justificación alguna y solo para construir un aeropuerto de categoría inferior al Mariscal Sucre. La Licencia Ambiental se la otorga a un proyecto cuando este constituye desarrollo y progreso para la región y al país.

3.6 En vista de que el ruido que generaran las aeronaves en el área del nuevo aeropuerto de Quito y en sus zonas aledañas, en las trayectorias de despegue y de aproximación, con niveles sonoros que perturbaran las actividades humanas, con consecuencias para la salud pública, aspecto que significa un componente fundamental de la contaminación ambiental; y, en razón de que es obligación de QUIPORT cumplir con unas de las recomendaciones del Plan de Manejo Ambiental, relativos al "Ordenamiento territorial". CORPAQ, requerirá de la concesionaria la coordinación con el Municipio del distrito Metropolitano de Quito y los mecanismos mas adecuados, a fin de que mediante la correspondiente planificación territorial opten por las medidas mas oportunas que garanticen la compatibilidad entre el nuevo aeropuerto y el ambiente circundante; aspecto que impedirá la proliferación de nuevas construcciones en la cercanía del nuevo aeropuerto, limitara a las personas a la exposición del ruido, permitirá la reubicación de los centros de salud, hospitales escuelas, colegios, iglesias y centros de espectáculos y congregación comunitaria.

Del Anexo 16 volumen I de la OACI (Protección del medio ambiente), se desprende el siguiente análisis:

Apéndice 1. Método de evaluación para la homologación acústica de aviones de reacción subsónicos-

2.2.3 Los ensayos

Los ensayos se llevaran a cabo en las siguientes condiciones atmosféricas:

- A) ausencia de precipitación;*
- B) humedad relativa no superior al 90% ni inferior al 30%*
- C) temperatura ambiente no superior a 30C ni inferior a 2C, a 10m (33ft) sobre el terreno;*
- D) velocidad media del viento no superior a 19km/h (10kt) y de la componente transversal no superior a 9km/h (5kt) a 10m (33ft) sobre el terreno. Se recomienda calcular la media durante un periodo de 30s correspondiente a una atenuación de 10dB; y*
- E) ausencia de inversión de temperatura o de condiciones anómalas de viento que puedan afectar de una manera significativa al nivel de ruido del avión registrado en los puntos de medición especificados por las autoridades encargadas de la homologación*

Debido a que se comenzó esta obra planeada al ojo con solo el objetivo de lucrar de su sobreprecio, consecuentemente no existe un PLAN MAESTRO. Aun más, como no se siguieron las NORMAS OACI (Anexo 16), las cuales claramente hablan de ruido y contaminación, a consecuencia el MUNICIPIO no sabe cual es el área de afectación de esta obra. El área de afectación se la describe en las normas OACI (Aviación Civil Internacional) y otras en las normas del FAA (Federal Aviation Administration)...**que ignorancia!!!**...se han construido miles de aeropuertos internacionales. Las recomendaciones OACI están, en parte, explicadas en mi presentación PowerPoint, a continuación:

<http://www.vivaquito.net/aeropuerto/estudioaero/Comparacionestécnicasparacuatroaeropuertos.ppt>

En declaraciones hechas por el Capitán Guillermo Bernal en su debate con el Capitán Jorge Naranjo y moderados por Xavier Laso de Ecuador TV, en el segundo trimestre de 2008, se verifica que solo existen 30% de los estudios climatológicos necesarios para la certificación de la planicie de Tababela como un "Sitio para un Aeropuerto". De la misma entrevista se conoce que 0% de los estudios necesarios para medir WINDSHEER (un cambio brusco y constante de la dirección del viento que es uno de los peores enemigos de la aviación) existe. Aun más, Tababela es un ejemplo de una zona de constante inversión de temperatura y condiciones anómalas de viento como lo cita el literal e) del numeral 2.2.3 del Anexo 16 volumen I de la OACI (Protección del medio ambiente).

Debido a que Contraloría solo podía citar eventos 5 años previos a la investigación, que da como resultado el documento (DIAPA-0038-2008), la investigación y secuencia completas de documentos ambientales no se

consideran en este estudio. Mi equipo tiene esas secuencias y por lo tanto mi análisis es superior y más completo que el de Contraloría. Así mismo, mi equipo a recabado cálculos y mediciones climatológicas, las cuales la DAC y Subsecretaría de Transporte Aéreo desconoce, Concluyo que las autoridades aéreas del Ecuador no pueden hacer los cálculos de "performance de aeronaves", las cuales son intrínsecas en el pronunciamiento de seguridad de aproximaciones aéreas así como para el cálculo de afectación ambiental, por falta de información. (**Performance de aeronaves así como gradientes de despegue y ángulos de aterrizaje se usan para estimar poder de turbinas directamente relacionadas con sonido y polución**).

Es demente continuar la construcción de un llamado aeropuerto, en estas condiciones, rompiendo la Ley de Aviación Civil ecuatoriana así también violando el convenio internacional que firmamos como país dignatario de la OACI. Estas violaciones solo pueden llevarnos a ser catalogados internacionalmente como un país en **categoría 2 administrativa eventualmente**. Estar en **categoría 2** tiene estragos de carácter geopolítico así como penalidades económicas a la actividad aeronáutica civil ecuatoriana.

Fernando Xavier Guerrero López debió detener la obra inmediatamente después de su posesión como Director de la DAC. NO DETENER LA OBRA a su debido tiempo expone a su persona a ser blanco de innumerables juicios y demandas, y, a sanciones altamente perjudiciales para nuestro país.

3.7 A pesar de las medidas tomadas en la construcción del nuevo aeropuerto de Quito, al realizar el movimiento de tierras en las actividades de corte y terraplén, la constructora no ha logrado controlar el polvo, produciéndose efectos nocivos en la población circundante, sobre todo afectaciones respiratorias que se han ido incrementando desde el año 2005 hasta el 2007, en tal razón el Concejo metropolitano de Quito, a través de la Corpaq, exigirá al concesionario y contratista de la construcción a la vez, tomar todas las precauciones y medidas de mitigación adecuadas a favor de la población afectada y del medio ambiente, entre otras, proveer de mascarillas, gafas y capacitación.

Requerirá de QUIPORT el cumplimiento de la recomendación de la auditoria ambiental presentada a la CORPAQ por la empresa consultora ERM, que en la parte substancial señala: **"Realizar un estudio de dispersión de material particulado en las áreas aledañas del proyecto, a los efectos de determinar la extensión de la afectación provocada por la generación de material particulado en suspensión debido a las actividades de construcción."** (Las negrillas son suyas)

Exigirá a QUIPORT, cumplir con el plan de manejo ambiental, debiendo realizar controles periódicos a las zonas mas expuestas al polvo.

El Concejo Metropolitano de Quito dispondrá a la CORPAQ, la realización de los muestreos y análisis de laboratorio del polvo que respire la población afectada, a fin de determinar la presencia o no de sílice cristalina, y de ser el caso tomar acciones urgentes.

Las Polvaredas ocurren porque no se hicieron los estudios geofísicos apropiados. Las Polvaredas ocurren en un área de cenizas volcánicas de carácter colapsable y sobre una meseta (Caraburo) creada por la torsión geotécnica de la falla Caracas-Guayaquil. Torsiones geotécnicas producen un arrugamiento en la superficie razón por la cual no se debió planear la construcción de una pista en esa meseta. La remoción de vegetación de un área dominada por cenizas volcánicas, produce las grandes polvaredas y la falta de un Estudio Ambiental profesionalmente diseñado es el resultado de la falta de previsión y predicción de las polvaredas. Cualquier comunero o granjero, en esa aérea, les hubiera dicho que eso iba a suceder, debido a las experiencias históricas de lidiar con esas tierras secas y al hecho de que esa gente goza de un buen sentido común. Aun más, en el estudio de Fosweco e Itailairport, de 1983, se hace un calculo de cuantos millones de galones de agua se debería considerar para que estas tierras permeables puedan sustentar el crecimiento de hierba, para que así el sílice abundante en esas tierras, protejan se destruyan las turbinas de las aeronaves en operación, como así asegura sucederá el experto en turbinas, integrante de mi equipo y con experiencia en aeropuertos en zonas desérticas del Asia.

El agua siendo un elemento importante para la agricultura se desperdiciara en millones de galones solo para que esas tierras las filtren en segundos hacia las subcapas geofísicas.

Habiendo 12454 personas que han desarrollado problemas respiratorios, de acuerdo a documento (DIAPA-0038-2008) y considerando que Augusto Barrera es un graduado de medicina con completo conocimiento de las enfermedades ocasionadas por la respiración de un material duro llamado sílice, y sabiendo que Contraloría lo asesoro con esto, espero que el llegue a justificar esta obra. **A mi juicio el continuar con el NAIQ es de completa responsabilidad del actual Alcalde de Quito.**

3.8 En vista de que la CORPAQ, desde su creación ha optado por contratar de manera directa la ejecución de obras, la prestación de servicios y la adquisición de bienes, con el propósito de que exista mayor competitividad, a fin de disminuir los costos, el Concejo Metropolitano de Quito, a través del Presidente del directorio de CORPAQ dispondrá al Director Ejecutivo de esa operación, que se incluya en el respectivo Reglamento de Contratación, la realización de concursos privados mediante convocatorios por la prensa, regulando, montos, aprobaciones y responsabilidad en la contratación. Asimismo, deberá instruir a los técnicos de la CORPAQ, que antes de proceder a la contratación de obras se cuente con los estudios integrales, que incluyan diseños, presupuestos referenciales, cronogramas, especificaciones técnicas, de acuerdo a las necesidades.

La CORPAQ es innecesaria dice el **reporte de Control Cívico de la Corrupción de 2007**. Dice además, que si se hubiera construido el aeropuerto nacionalmente, sin Quiport y Corpaq, este hubiera costado solo USD 200'000.000 y hubiera sido inaugurado antes de Diciembre de 2007. Añado que los agentes de **Control Cívico de la Corrupción no tenían**

razón de dudar de la capacidad aeronáutica del NAIQ porque los estudios de la OACI se concluyeron en marzo de 2008.

Santa Rosa costo USD 47'000.000 y tiene una terminal y una pista y sobre la cual aterrizaran, con toda seguridad, naves de un calado superior a las calculadas para Tababela. El aeropuerto Carrasco de Montevideo, transcontinental e intercontinental, cuenta con un área superior al de Tababela y solo costo USD 165'000.000 (el movimiento de tierras fue simple comparado con Tababela, pero aun así, si añadimos USD 87'000.000, que es lo que cuesta el movimiento de tierras de Tababela, solo llegamos a USD 252'000.000 como precio total de Carrasco versus a USD 650'000.000). Con lo que cuesta Tababela podríamos construir casi 3 aeropuertos como el nuevo aeropuerto de Montevideo. Como comparación, Guayaquil costo por metro cuadrado USD 1268 y Tababela esta costando USD 2455 el metro cuadrado.

La CORPAQ municipal pretende hacer el trabajo que le corresponde a la Dirección de Aviación Civil ecuatoriana por lo tanto su existencia es redundante e ilegal. CORPAQ privada existía con el único propósito de redirigir los dineros públicos a bolsillos privados, como lo concluyo en comunicado **renegociación-100-fl del 1 de Abril de 2010 al señor contralor**, en el tópico de cómo se conforma un atraco internacional.

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.

Finalmente se habla claro en un reporte oficial y se confirma oficialmente el problema neurálgico de Tababela. El estudio DIAPA-0038-2008 relaciona LAS LIMITACIONES Y RESTRICCIONES aeronáuticas de TABABELA con los problemas de seguridad y rentabilidad. Sin los estudios completos las aerolíneas no pueden crear sus manuales de vuelo, por lo tanto no hay como hacer proyecciones de rentabilidad para el futuro. El Alcalde de Quito, nos ofrece 26% de ganancia de un proyecto sin los estudios necesarios para hacer proyecciones y peor aún, el señor Alcalde, adivina cifras por el plazo de 35 años de concesión. El punto 3.9 ordena claramente que el Municipio de Quito se deslinda de responsabilidades y no que se forje una "Alianza Estratégica" ¿Quién subsidiaría los gastos, Sr. Contralor, cuando este proyecto presente sus primeras perdidas?

Contraloría ordena claramente que el riesgo del proyecto sea TOTALMENTE del Concesionario, pero el alcalde Barrera, prepotentemente y

desobedientemente, nos trae una ALIANZA ESTRATEGICA para continuar la construcción de una obra sobrevalorada y NO rentable. Es decir nos quiere forzar a ser partícipes de un presunto "MAL NEGOCIO".

" ALIANZA ESTRATEGICA", usadas como frase o nombre, fueron dos palabras importadas de otros países y cuya filosofía confusa detrás de ella fue usada para engañar a los funcionarios en firmar contratos de tremendo perjuicio para los ciudadanos que representaban. Investiguen, por favor, lo que significo la famosa ALIANZA ESTRATEGICA, en relación a las concesiones aeroportuarias, en Perú.

3.10 En razón de todos los hechos referidos en el presente informe que tienen relación con la gestión en los contratos de reforma al de delegación para la administración del aeropuerto Mariscal Sucre, los contratos de Concesión y construcción vigentes para la administración, operación y mantenimiento del actual aeropuerto y para llevar adelante el proyecto del nuevo aeropuerto de Quito, el convenio y demás instrumentos legales relacionados con la garantía municipal, el Concejo Metropolitano de Quito, tomara las acciones correspondientes para reestructurar de manera adecuado los recursos humanos directivos y operativos, para una gestión eficiente de la CORPAQ.

Los llamados canadienses mintieron cuando nos dijeron que el Gobierno del Canadá garantizaba el proyecto. Ahora nos dicen que hay una ALIANZA ESTRATEGICA o será tal vez una forma de decir que nadie garantiza la obra? Cuando se trate de operar un aeropuerto con restricciones aeronáuticas, con precios de concesión de 4 veces el precio del Mariscal Sucre y financiado a un TIR (para el inversionista) altísimo y un TIR de proyecto bajísimo y posiblemente negativo, le pregunto, señor Contralor, ¿Quién pagará?

El Alcalde Augusto Barrera nos puede haber traído 200 contratos, y mil acuerdos pero eso no garantizará la legalidad del proceso, ni tampoco su legitimidad. Este proceso de renegociación solo será legal si se cumplen con las recomendaciones de carácter obligatorio dictados por usted, Sr. Contralor. El proyecto NAIQ nunca será legítimo pues las mejores opciones aeronáuticas que nos darían las mejores soluciones en el campo de la Aviación Civil, tanto para el Ecuador como para la ciudad de Quito, no están en Tababela. Las mejores soluciones para la aviación comprenden el buen funcionamiento y coordinación de los aeropuertos Mariscal Sucre, de Quito, y Cotopaxi, de Latacunga.

Saludo el silencio de los funcionarios de la Aviación Civil, quienes siendo dueños de las tierras al sur del actual Mariscal Sucre, sabiendo que la pista podría ser extendida de 3120 metros a 3600 metros, conociendo que esta ampliación solucionaría los problemas de operatividad en las aéreas de carga, no nos quieren ofrecer a los quiteños y ecuatorianos como alternativa al de Tababela. Esta ampliación que costaría aproximadamente USD 40'000.000 implementar y que daría un rango de vuelo (el cual Tababela nunca podría obtener así pavimenten toda la Hoya), es la verdadera obra aeronáutica que se debe desarrollar para Quito, y el Ecuador,

Concluyo diciendo que en un contrato BOT, (Build, Operate, Transfer); traducido (Construir, Operar y Transferir), el concesionario tiene que especificar de donde vienen las inversiones, cuanto es el monto de las inversiones, adoptar toda responsabilidad por la obra, y garantizarnos a nosotros el cumplimiento de la obra. En un sistema BOT el Concesionario debe cumplir con validaciones ambientales y licenciamientos aeronáuticos a nivel internacional. Tanto la Canadian Commercial Corporation como la Quiport, se hicieron pasar como expertos aeronáuticos y de construcción de aeropuertos. Como los funcionarios de estas instituciones se presentaron como peritos y expertos internacionales, y las licencias no se emitieron, entonces, ya son responsables por lo que La Corte Nacional dictamine eventualmente, a consecuencia de mi denuncia, calificada por la Fiscalía General del Estado.

No insistamos en que el aeropuerto NAIQ tiene 60% de avance, o más, cuando posiblemente esa pista se necesite repavimentar.

UN PROCESO QUE COMIENZA VICIADO TERMINA VICIADO

Atentamente,

1705117800

Cap. Fernando López

Analista Caso Nuevo Aeropuerto

Señores Jueces

CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR

CC Señor doctor Washington Pesántez Muñoz

MINISTRO FISCAL GENERAL DEL ESTADO

CC Señor doctor Diego García Carrón

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 Aguñaga

Ministra de Ambiente

CC Señora doctor patricio Rivera

Ministra de Finanzas

CC Señor Ingeniero Fernando Guerrero López

Director de Aviación Civil

CC Señor Capián Guillermo Bernal

Subsecretario de Transporte Aéreo

CC Ingeniero Iván Arellano


Representante de Ecuador

Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI)

CC doctor Juan Carlos Soria

Subsecretario de Calidad Ambiental

Ministerio de Ambiente

 **UNIDAD DE DOCUMENTACIÓN Y ARCHIVO**
Quito - Ecuador
RECIBO ABR 4
Fecha: _____ Hora: _____
Nombre y Firma: _____