Secretaría General del Concejo

ACTA 2010-16-E

SESIÓN EXTRAORDINARIA DE 26 DE ABRIL DEL 2010

SIENDO LAS QUINCE HORAS VEINTICINCO MINUTOS, DEL LUNES VEINTISÉIS DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL DIEZ, SE INSTALA LA SESIÓN PÚBLICA EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, BAJO LA PRESIDENCIA DEL DOCTOR AUGUSTO BARRERA GUARDERAS, ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO, CON LAS SEÑORAS Y SEÑORES CONCEJALES:

1. SR. JORGE ALBÁN	CONCEJAL
2. ING. MANUEL BOHÓRQUEZ	CONCEJAL
3. ECON. ELIZABETH CABEZAS	CONCEJALA
4. ING. MARÍA SOL CORRAL	CONCEJALA
5. LCDO. FREDDY HEREDIA	CONCEJAL
6. SR. ALONSO MORENO	CONCEJAL
7. ING. DIEGO ORDÓÑEZ	CONCEJAL
8. DR. PABLO PONCE	CONCEJAL
9. SR. MARCO PONCE	CONCEJAL
10. LCDO. EDDY SÁNCHEZ	CONCEJAL
11. ECON. DENNECY TRUJILLO	CONCEJALA
12. SRA. MACARENA VALAREZO	CONCEJALA
13. DR. NORMAN WRAY	CONCEJAL

****

ASISTEN LOS FUNCIONARIOS:

DR. FABIÁN ANDRADE	**PROCURADOR METROPOLITANO**
ABG. PATRICIA ANDRADE BAROJA	**SECRETARIA GENERAL**
ABG. JOSÉ LUIS ARCOS ALDÁS	**PROSECRETARIO GENERAL**

ALCALDE: Vamos a iniciar la sesión. Por favor, sírvase constatar el quórum señora Secretaria.

SECRETARIA GENERAL: Buenos tardes, señor Alcalde, tenemos la presencia de 13 señoras y señores Concejales, por lo tanto, tenemos el quórum legal y reglamentario para iniciar esta sesión.

Ingresa la Concejala Prof. Luisa Maldonado 15h30 (14 Concejales)

ORDEN DEL DÍA

I. **Informe sobre el proceso de renegociación del contrato del Nuevo Aeropuerto de Quito.**

ALCALDE: Esta reunión es informativa, tiene un componente formal. La idea es entregar los documentos relacionados con el avance del proceso de renegociación del aeropuerto. Para que tengamos plena conciencia de lo que vamos a decidir en los próximos días, establezcamos en la reunión de hoy un panorama general, un enfoque global y una hoja de ruta para poder identificar en qué punto estamos, qué es lo que hemos avanzado y cuáles son los pasos que tenemos que dar. Este es el objetivo. Voy a actualizar la información que se les ha entregado durante todo este tiempo, comentarles en qué punto estamos este momento, e identificar cuáles serían los escenarios, las expectativas de los pasos siguientes, para luego solicitarle al Procurador, que haga una explicación de orden jurídico más detallada.

Nosotros asumimos esta Administración el 31 de julio del 2009, formalmente iniciamos la gestión el 1 de agosto de 2009. El 29 de julio, es decir, 2 o 3 días antes de que inicie nuestra Administración, la Corte Constitucional dictó una sentencia, la cual tenía, entre otros aspectos, dos importantes: 1. Fallaba en torno a una consulta que le hizo el Contralor General del Estado respecto de la naturaleza pública de los recursos que se cobra por los

servicios aeroportuarios; y, 2. Nos pedía a todos los organismos públicos, en este caso a nosotros, adecuar los contratos, convenios, etc., a esta sentencia. Adicionalmente, como antecedente, había sido expedido un informe de la Contraloría en el año 2008, el cual tenía a su vez dos componentes: 1. Recomendaciones para cumplimiento del Concejo Metropolitano y del Municipio de Quito; y, 2. Implicaciones de orden penal, que a detalle se contenían en un informe reservado que pasó directamente a la Fiscalía y sobre el cual se inició un proceso de instrucción fiscal.

Muchos de los elementos que debieron haber sido requisitos indispensables para el inicio del proceso, no estaban cumplidos cuando iniciamos nuestra gestión. Uno, importante, fue la autorización de la construcción del aeropuerto, que desde el punto de vista técnico, contiene tres tipos de autorizaciones: La primera, es la autorización de la construcción; la segunda, tiene que ver con todos los procedimientos técnicos aeronáuticos; y, la tercera, es la certificación de la calidad que tiene el aeropuerto; tres niveles de certificación que tiene que dar la Dirección de Aviación Civil. La autorización de la construcción del aeropuerto, era un elemento clave en las recomendaciones de la Contraloría. Lo que se había hecho en la administración anterior, era el establecimiento de una oficina especial de aprobación de los planos, por eso, una de las recomendaciones de la Contraloría es que suprimamos esa oficina y recanalicemos por el lado de la autoridad aeronáutica.

Así asumimos el proceso de renegociación, proceso que inició formalmente, después de que le pedimos a la Corte Constitucional que interprete si era posible establecer un período de transición, en el cual podríamos hacer la renegociación.

En una de las sesiones extraordinarias, yo les comentaba el terrible dilema en el cual nos encontrábamos, que era, que una parte de la sentencia establecía la naturaleza de los recursos, y decía que hay que cobrar, pero otra parte de la sentencia decía que hay que renegociar. Sí yo renegociaba, esto implicaba que no tenía que romper el contrato, si yo tomaba a la fuerza los recursos, en ese momento estábamos rompiendo el contrato. Había un conflicto inherente a la propia estructura de la sentencia. Entonces le dijimos a la Corte, que para poder cumplir las dos partes, necesitábamos tiempo, porque si hacíamos las dos cosas a la vez, no era posible ni la una ni la otra, siempre tendríamos que cumplir una e incumplir otra.

El período de transición en el que estamos, es el que le da legalidad al proceso de renegociación, estamos en el contexto de un período especial, que llegará en un momento determinado a su fin. En este período particular, por ejemplo, uno de los mayores problemas que tenemos, es que los recursos que deberían fluir para la construcción del aeropuerto están detenidos. Los costos de mantener el nivel de construcción del

aeropuerto, no están cargados a los recursos, ni públicos ni privados, sino que han sido erogados del esfuerzo financiero del constructor, porque para nosotros es importante que la construcción no se paralice.

Cuando iniciamos el proceso de renegociación, lo hicimos en base a cuatro ámbitos y para tratarlos conformamos cuatro comisiones: Una que tenía que ver con los procesos técnico-aeronáuticos; la segunda con aspectos financieros-comerciales; la tercera con aspectos normativo-jurídicos y la cuarta con los problemas vinculados con la construcción. En la documentación entregada este momento, se encuentran las ayudas memorias de cada una de estas comisiones.

Quiero hacer un balance de cuál fue el sentido y la estrategia. La estrategia fue desarrollar las cuatro mesas de trabajo a la vez, sobre todo enfatizando en aquellas que implicaban lo técnico y lo financiero-comercial, porque la segunda parte, que es en la que estamos este momento, no solamente depende de las partes, el Municipio y el concesionario, depende del criterio jurídico de los organismos de control, porque sería grave firmar algo que no esté amparado en los criterios de estas instancias que observaron y emitieron sentencias, en su momento, respecto del tema aeropuerto.

El resultado de la primera parte, fue un acuerdo de orden técnico-financiero-comercial, en cambio en esta segunda parte, aproximadamente, desde enero que estamos trabajando con la Contraloría, estamos puliendo aquellos aspectos vinculados a los temas del marco legal-jurídico y de la propia constitucionalidad.

Qué avances tenemos hasta este momento. Desde el punto de vista técnico, teníamos dos grandes problemas: el uno era el no contar con una autorización de construcción. Tenemos ahora ya una resolución de la Dirección de Aviación Civil, con observaciones como ocurre en todo aeropuerto del mundo, pero ya emiten la resolución de autorización, lo cual es una excelente noticia, pues después de seis años de iniciado este proceso, ahora contamos con una autorización. El segundo reparo técnico, era la licencia ambiental. El cuestionamiento era que el Municipio, no podía ser juez y parte, otorgándose a sí mismo, una licencia ambiental de un proyecto de esa naturaleza. El día de mañana, vamos a tener una reunión formal con la Ministra de Ambiente, en donde se canalizará la expedición de la licencia ambiental, eso soluciona los dos grandes problemas desde el punto de vista técnico, una autorización y la licencia ambiental.

En la segunda comisión, el problema fundamental financiero-comercial, tenía que ver con mantener lo que hemos pagado todos quienes hemos utilizado el aeropuerto a lo largo de estos años, pues estos valores no pueden ser concebidos como flujo financiero del privado. Esto sólo se aceptaría en el caso de haber entregado un negocio nuevo, pero lo

que se entregó fue un negocio en marcha, por lo tanto, los recursos que se pagaron durante este tiempo, siempre los concebimos como una participación de carácter público. Ese es el espíritu de la sentencia de la Corte Constitucional. Alguien quiso interpretar que la sentencia de la Corte, debía regir desde su promulgación hacia delante, lo cual implicaba que entendamos como aporte público solamente aquello que venía de los meses de: agosto, septiembre, octubre, noviembre, lo cual alcanzaba los quince millones.

El carácter público de esos recursos fue tal desde el primer día en que se inició el proyecto, lo cual sumó aproximadamente ciento ochenta millones de dólares, porque ese es el logro más significativo en el acuerdo comercial. Ahí habría dos salidas, la una, es devolverle de uno en uno; la otra, es que ese aporte se consolide como participación pública, permitiendo que la naturaleza del proyecto ya no sea de concesión, sino, que se convierta en un acuerdo de alianza estratégica conforme a la Ley de Empresas Públicas. Entonces, en la parte financiera-comercial, se logra el reconocimiento de todos los recursos puestos por el público durante estos años, la puesta en valor de eso y su correspondiente materialización como porcentaje de participación, lo que implica la modificación de la naturaleza del contrato. Ese es el gran avance que hay desde este punto de vista.

Es más seguro tener un porcentaje de lo que existe, que son los ingresos regulados. El cálculo financiero que se hizo es que el 26% de participación representaba el 11% del total de ingresos regulados. Eso permite que si los concesionarios desean pagar mil dólares o un millón de dólares al gerente, lo hagan. Eso nos facilita para que nosotros no tengamos nada que ver, en lo que se refiere a cuánto va a quedar al final de la gestión, cuál va a hacer el ingreso total descontado a la operación para la repartición de utilidades. Ese fue el avance más importante, desde el punto de vista financiero-comercial. Ustedes conocen esto, presentamos en alguna sesión anterior, como efecto de esto en el contrato original, la ciudad recibía aproximadamente doscientos ochenta millones de dólares, hoy recibimos aproximadamente ochocientos setenta y siete millones de dólares en el período.

Quiero que seamos conscientes de dos elementos extras a esa ganancia: el uno es que no se incrementaron las tasas durante este período, eso es una recuperación de un gasto no hecho, el hecho de que eso no haya ocurrido y se haya trasladado al riesgo del concesionario implica que se recuperaron seiscientos millones de dólares y también que no se incrementaron las tasas durante dos años. Otro elemento, es el hecho de que nosotros no modificamos, ni permitimos que se incremente un centavo más, por el costo financiero de la prolongación del proceso de construcción. En este caso, la demora del proceso de construcción no está siendo imputada, ni a la tasa, ni a la participación pública.

Ingresa el Concejal Sr. Patricio Ubidia 16h10 (15 Concejales)

En la estructura de balance financiero, hay que relevar los siguientes elementos: Uno, incremento sustantivo de dinero de doscientos ochenta millones de dólares a ochocientos setenta y siete millones de dólares, aproximadamente seiscientos millones de diferencia; dos, el valor que implica el no haber subido las tasas durante todo este tiempo; y, tres, el hecho de que ninguno de los costos de la prolongación de la construcción, es imputable a la Municipalidad.

Con estos elementos formulamos el primer borrador del acuerdo de alianza estratégica. Desde enero de 2010, entramos a un proceso activo de interacción con los organismos de control. En sus carpetas encontrarán la documentación de las consultas que realizamos a la Contraloría General del Estado, diciéndole que amparados en la actual función que tiene la Contraloría, que no solamente es de evaluación, sino también de asesoría, le hemos pedido su punto de vista sobre varios aspectos.

Las preocupaciones de la Contraloría han tenido que ver con la existencia de la garantía municipal. En el modelo de alianza estratégica que tenemos ahora, ya no existe el instrumento de garantía municipal, ¿Por qué existía antes? ¿Y por qué no existe ahora? Esto lo va a explicar con más detalle el Procurador Metropolitano.

El concepto básicamente es el siguiente: En la medida en que la contraparte del contrato era CORPAQ privada, el concesionario QUIPORT, incluso los prestamistas, exigían que alguien garantice los procesos de deuda, entonces el Municipio se vio conminado a garantizar una deuda de terceros. El modelo de alianza estratégica este momento ya no es sobre la base de un concesionario privado, sino de un concedente público, que es CORPAQ pública, y el Municipio. En lugar de garantizar a terceros, funciona un proceso de subrogación de activos y pasivos, si el contrato tiene algún problema, nosotros nos quedamos con el aeropuerto y pagamos la deuda, pero nos quedamos con el activo, no estamos garantizando a ningún privado sus compromisos financieros. Este elemento es fundamental y absuelve ese problema complejo.

Otra preocupación era la diferenciación de los recursos públicos de los recursos privados. La Contraloría nos plantea que en los términos de participación que el acuerdo determine, los unos son recursos públicos y en esa medida serán parte del control, es decir, a nosotros nos van a controlar esos recursos; y, los otros son privados, el privado puede hacer con ello lo que desee. Esto fue necesario explicarles con detalle a los prestamistas, porque ellos tenían preocupación de cómo restituir sus inversiones. Estos son los elementos que se pulen a lo largo de este tiempo.

En el ámbito jurídico hay tres aspectos que le estamos consultando a la Procuraduría del Estado: El uno tiene que ver con las cláusulas de arbitraje, esto para los prestamistas es importante, ya que el país declaró el abandono del CIADI, y entonces les preocupa con qué sede se quedan. Como esto no es una facultad del Municipio, sino del Estado Nacional, la Procuraduría emitió un informe favorable respecto de su aprobación de las cláusulas de arbitraje que están planteadas, habiendo dos o tres observaciones de orden formal; el segundo se refiere a que la Procuraduría estableció su razonable adhesión a la forma en que hemos cumplido la sentencia, el conflicto de la Corte Constitucional, es entre la Contraloría y la Procuraduría, la Corte les pidió a los dos su conformidad respecto de cómo se está cumpliendo la sentencia y la Procuraduría ha dicho que está de acuerdo; el tercero se relaciona con que la Procuraduría debe dirimir un conflicto de competencias en relación a quién hace la ratificación del convenio de protección de inversiones. Cuando se firmó este contrato, la responsabilidad de los convenios de protección de inversiones estaba a cargo del Ministerio de Industrias, Comercio, Integración y Pesca, en este momento la parte de inversiones y comercio exterior está en la Cancillería, entonces le hemos preguntado a la Procuraduría, cuál es el Ministerio que tiene que ratificar el convenio de protección de inversiones; eso estará listo en estos días. Una vez que eso ocurra, si dicen que es el MIPRO, este hará la ratificación o si se plantea que sea la Cancillería, esta hará la ratificación.

Este expediente que se ha ido construyendo a lo largo de estas últimas semanas, está en manos de la Corte Constitucional, la Corte ha tomado conocimiento el jueves de la semana antepasada y le ha dado a la Contraloría y a la Procuraduría un término de 5 días, que venció el jueves anterior, para que se pronuncien los dos organismos de control respeto de si hay inconformidad sobre esto. Nosotros aspiramos a que la Corte Constitucional incorpore en su orden del día, el tratamiento de esta solicitud, le hemos pedido a la Corte Constitucional un informe de verificación de cumplimiento de sentencia, esta es la figura jurídica que hemos utilizado, para que verifiquen si es que lo que hemos hecho está conforme al cumplimiento de su sentencia. La forma en que los organismos de control y la propia Corte está actuando, es sobre la base de los documentos que han sido discutidos y están consensuados con la otra parte, todo eso son insumos para que luego el Concejo se pronuncie en la autorización de la firma del acuerdo de alianza estratégica. Ahora estaríamos a la expectativa de lo que diga la Corte Constitucional, seguramente el día de mañana tendremos la Licencia Ambiental, -ojalá- esta misma semana la Procuraduría diga cuál es el organismo del gobierno nacional que debe ratificar el convenio de tratado de protección de inversiones y con esa documentación estaríamos listos para cerrar este período de transición.

Son siete documentos que esto implica, el más importante de estos es el acuerdo de alianza estratégica, pero hemos pulido instrumentos específicos: ¿cómo se va a manejar el fideicomiso? Este se va a manejar en banca pública, en el Banco del Pacífico en este caso. Hay una serie de instrumentos de detalle, que están incorporados ahí, es importante ubicarlos en el contexto general de la operación.

Ustedes saben la posición que yo he tenido en relación al tema del aeropuerto y quiero ratificarme ahora, porque me parece que hemos manejado como Concejo de la forma más respetuosa y responsable este tema. En este momento, es necesario concluir el proceso de la misma manera, sería grave que otros intereses regionales o cualquier otro interés que no sea el de la ciudad, impida la posibilidad de que tengamos un aeropuerto, esto cada vez lo veo con más claridad, las posibilidades que tiene Quito-Región, desde el punto de vista económico, los problemas de empleo, desarrollo turístico, las propias incertidumbres desde el punto de vista del desarrollo vial, tienen que llegar a un punto de solución, de otra manera, estamos hipotecando las condiciones estructurales del desarrollo de la ciudad y de la región.

Creo que los puntos sustantivos que han sido planteados a su momento, por la Contraloría, la Corte y la Procuraduría, están sustantivamente absueltos, con esto conseguimos una renegociación beneficiosa; desde el punto de vista económico y financiero, recuperamos la autoridad pública en el desarrollo del aeropuerto y establecimos un modelo contractual que es correspondiente al marco jurídico en este momento.

Alguien puede decir que podíamos haber hecho de otra manera, por supuesto, tendríamos que partir de cero y demorarnos cuatro o cinco años para hacer de otra manera. El metro no vamos a hacer de esta manera, eso les aseguro, el metro lo vamos a hacer con procesos públicos de licitación y con otra lógica de financiamiento. Con transparencia y honestidad hemos logrado la mejor renegociación posible, no hemos parado la operación del aeropuerto, hemos logrado una beneficiosa lógica financiera-comercial, y hemos adecuado el marco jurídico a lo que debe ser en justicia y en derecho. Por favor, que el señor Procurador haga una explicación y luego vamos a abrir el debate.

El Procurador, el Gerente de CORPAQ, la responsable de la estructura financiera, deben estar a disposición de todos los Concejales, a fin de absolver cualquier inquietud.

PROCURADOR METROPOLITANO: Les voy a presentar los aspectos jurídico-formales de este proceso de renegociación. El señor Alcalde ha puesto énfasis en todos los elementos de orden económico- técnico, yo voy a informar el aspecto formal de este proceso.

Inicio señalándoles el contexto jurídico de la renegociación. En primer lugar, existe una estructura contractual vigente que nos coloca frente a dos caminos: o bien se la reconsidera, se la renegocia, se la modifica para avanzar en el proceso; o bien, se dan todos los pasos necesarios para dejar sin efecto esa relación contractual y caminar hacia otro proceso. En el segundo camino existe un riesgo litigioso frente a la posibilidad de incumplimiento de la estructura contractual actual. Se ha considerado en este proceso, un riesgo litigioso de aproximadamente tres mil millones de dólares.

Se ha comentado insistentemente, sobre los efectos de la sentencia de la Corte Constitucional, al calificar las prestaciones económicas que se pagan por los servicios públicos, como tasas, porque no se podía dejar de observar esa sentencia, so pena de incurrir en un desacato.

El tercer elemento importante en este contexto es el informe de la Contraloría. Todas las recomendaciones de la Contraloría son de obligatorio cumplimiento, de acuerdo al artículo 92 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado.

Otro elemento fundamental es que la estructura contractual, no es un solo contrato, no es una cuestión sencilla de solucionar y negociar. Considero que son aproximadamente 200 contratos de distinto nivel de importancia en la relación jurídica, pero todos son enlazados a los contratos principales, que son el contrato de concesión y el contrato de construcción. Toda la estructura contractual en su momento obtuvo informes previos favorables de las entidades de control, que tuvieron competencia en esa época, constan por ejemplo, los oficios No. 17308, del 16 de junio del 2005, oficio No. 2164 del 22 de diciembre de 2005, oficio No. 5529 del 15 de junio de 2006, todos oficios de la Procuraduría General del Estado, en donde se emiten informes previos favorables a esa estructura contractual.

Finalmente, es importante identificar dentro del contexto de la renegociación en los aspectos jurídicos-formales, este período de transición que inicia desde la expedición de la sentencia, que se aclara con una providencia de ejecución del 29 de septiembre de 2009, de la misma Corte Constitucional y que se extiende hasta la fecha en que se tome una definición respecto de la estructura contractual.

He puesto énfasis en la estructura básica de relacionamientos que han tenido todas las partes involucradas en este proceso, para entender cuál es la razón de cada instrumento y cómo se modifica en este proceso de renegociación. En primer lugar, recordarán que para efectos de la estructuración de toda la operación se constituyó una persona jurídica sin fines de lucro, llamada CORPAQ privada. Esta era una unidad de gestión del Municipio, con la que se ejercían todas las competencias que, como autoridad pública le correspondían como concedente. El Municipio pudo hacer esto en función de un Decreto

Ejecutivo, el 885, por el que en esa época el Presidente Noboa, autorizó al Municipio a encargarse tanto del Aeropuerto Mariscal Sucre, como del proyecto del Nuevo Aeropuerto. Entonces en la estructura teníamos un Decreto Ejecutivo y por el Municipio, una unidad de gestión responsable de todas las operaciones.

Esta persona jurídica de derecho privado, era la que ejercía las potestades del Municipio en relación al concesionario, QUIPORT. Ustedes conocen que para que llegue a estar QUIPORT en la relación, tuvieron que ocurrir algunos sucesos adicionales, pues, inicialmente, en esa relación jurídica estuvo la CCC canadiense. Debe entenderse que QUIPORT dentro de esta estructura es únicamente un vehículo. Aquí están los contratos principales *(señala la gráfica presentada):* el contrato de concesión y el contrato de construcción.

Por el hecho de que podía desaparecer la Corporación, la persona jurídica privada, la pregunta que había que contestar, tanto inversionistas, financistas y prestamistas era quién se va a ser cargo de las obligaciones de una persona jurídica, sin fines de lucro, que podría desaparecer en cualquier momento, puesto que no es un órgano público, y a decisión de sus constituyentes. La respuesta fue: "si es una Unidad de Gestión del Municipio le correspondería al Municipio". Esa es la justificación formal de la existencia de la denominada garantía municipal, con todos los efectos que ya conocemos.

El otro problema que había que solucionar era que fue el gobierno quien le había autorizado al Municipio, el ejercicio de estas competencias, a través de un Decreto Ejecutivo. ¿Qué pasa si es que el Ecuador, a través del Presidente de la República, deroga el Decreto Ejecutivo y el Municipio pierde la competencia para ejecutar el proyecto? Frente a esa pregunta se generaron una serie de documentos adicionales, especialmente el Convenio de Protección de Inversiones.

Para que el concesionario pueda ejecutar todas sus obligaciones derivadas de los contratos principales, requería obtener un financiamiento. Aquí aparecen los prestamistas, ellos tienen una relación directa con QUIPORT, pero frente a todas las circunstancias que he hecho referencia, los prestamistas, para garantizar de que efectivamente QUIPORT llegue a tener los flujos necesarios para cumplir sus obligaciones contractuales, requirieron en su momento, de una serie de instrumentos, tanto de la República del Ecuador, como del Municipio de Quito, como de CORPAQ, los que se denominan: Consentimientos. ¿En qué consisten estos documentos? En la notificación y la manifestación de la voluntad de todos estos niveles de gobierno, frente a los prestamistas, respecto de la intención y del hecho de que QUIPORT cedía sus derechos a los prestamistas en el evento de que se produjere alguna causa de incumplimiento de los contratos principales.

Lo que se dice es que en el caso de que QUIPORT incumpla su contrato, los prestamistas tendrían la posibilidad, incluso, hasta de sustituir al concesionario para no perder los flujos de repago de esas obligaciones, los prestamistas tendrían la posibilidad de presionar o ajustar el cumplimiento de las relaciones obligatorias de QUIPORT en el evento de que cualquiera de estos niveles de gobierno le notifique el incumplimiento del concesionario y QUIPORT podría justificar o garantizar sus obligaciones con los prestamistas a través de los derechos de los que es beneficiario como concesionario.

Esta es la situación vigente de la estructura de contratos. Para que esto se produzca se requiere una serie de contratos de fideicomiso, para manejar los flujos. Se requiere una relación entre la fiduciaria y los bancos receptores de los recursos, se requieren relaciones entre el concesionario y una serie de entidades proveedoras de servicios. De ahí se derivan la gran cantidad de contratos operativos.

Les ha comentado el señor Alcalde ¿Cuales son los resultados de las negociaciones en lo económico? Los criterios para llegar a esas negociaciones, también tienen una base jurídica, no son arbitrarios, no son decisiones de orden económico, también tienen una base formal. En primer lugar, la inversión que se les podría haber reconocido a la contraparte en esta relación, es la que está protegida por el Convenio de Protección de Inversiones, esa es la inversión que consta registrada en el Banco Central. No habría como señalar otra inversión que no conste registrada en el Banco Central.

ALCALDE: Este tema es importante, ¿Qué inversión se reconoce? Reconocemos la inversión registrada en el Banco Central, para lo cual el inversionista tiene una cuenta de inversión.

PROCURADOR METROPOLITANO: El contrato de protección de inversiones señala que ésta es la inversión que se protege, respecto de la que tenemos responsabilidad.

Desde la perspectiva de la ciudad, del Municipio, la inversión está referida al monto de recaudación, menos gastos de operación y mantenimiento en el Aeropuerto Mariscal Sucre. Esto aproximadamente da 180'000.000 hasta la fecha de apertura del nuevo Aeropuerto.

De estas contribuciones se derivan el total de los beneficios económicos del proyecto. De esos beneficios económicos del proyecto, como ustedes conocen y se ha señalado algunas veces, el 26% sería la participación que le correspondería a la ciudad y al Municipio. Ese 26% de los beneficios económicos del proyecto, en la relación contractual, se han proyectado a los ingresos que son materia de regulación. La pregunta es, ¿Por qué a los ingresos que son materia de regulación?, ¿Por qué no a todos los ingresos?, o ¿Por qué no

se cobra de las utilidades del proyecto? Para eso hay una respuesta de orden formal. La primera: si es que se captara ese 26% sobre las utilidades, el control que se nos obligaría es un control, no sólo sobre los ingresos que genera el proyecto, sino, sobre cada uno de los gastos que se produzcan, porque mientras mayor es el gasto, menor sería el beneficio. El segundo concepto es que teniendo una proyección sobre los ingresos, existe la posibilidad de asegurar unos flujos que puedan ser titularizados y que se pueda canalizar esos recursos a valor presente a otros proyectos, convirtiendo este mecanismo en un mecanismo de redistribución de la riqueza.

ALCALDE: En la medida en que son ingresos predecibles, había una inquietud de¿ Cuál va a ser el comportamiento del incremento de ingresos regulados conforme el flujo de pasajeros? La tendencia mundial, universal, es un incremento sostenido en el flujo de pasajeros en el mundo, a veces es mayor o menor, según los períodos de crisis económica, pero podemos hacer una estimación. En algún año llegamos a tener hasta el 8% de incremento, la gran ventaja de eso, es que podemos titularizar esos ingresos, podríamos titularizar los ingresos futuros y decir, que en los próximos 15 años, la Municipalidad va a tener 600'000.000 de dólares para poder financiar proyectos como el metro. Si eso es sobre la base del porcentaje de beneficios, no se titulariza pues nadie titulariza lo que está al final de costos, en cambio la titularización de ingresos es una práctica frecuente. Ahora, para efectos del resto de inversiones estratégicas de la ciudad es importante, cuando estamos diciendo que este dinero podemos invertir en movilidad, etc., este es el mecanismo, tenemos posibilidad de titularizar ingresos futuros que ya son nuestros.

PROCURADOR METROPOLITANO: Como se trata de una participación sobre ingresos, no asumiríamos el riesgo del accionista, porque como no somos accionistas, no tiene sentido que asumamos los mismos riesgos que el resto de inversionistas a través de QUIPORT. En función de eso, los ingresos nos permiten evitar cualquier riesgo del inversionista y de la misma QUIPORT. Eso está ligado con la siguiente nota: Todas las obligaciones del concesionario, derivadas de los contratos principales, deben cumplirse con la porción de los ingresos que les corresponde como participación de los beneficios económicos del proyecto.

ALCALDE: Esto significa que de donde sale el repago a los créditos, no es de la parte municipal, es de la parte del concesionario, por eso ese 26% se transforma en 11% de los ingresos, porque todo el peso financiero no se carga al proyecto, nosotros sacamos el 11% antes de los repagos. No es que primero se pagan las deudas y luego se distribuye, no, el 11% es antes de pagos de deudas y costos financieros. Nosotros estamos primeros en la prelación. Si no le va bien al aeropuerto comercialmente, no es nuestro problema, no

corremos el riesgo del accionista, trabajamos sobre ingresos regulados, nosotros pensamos el modelo que más protege el interés de la ciudad.

PROCURADOR METROPOLITANO: Había una serie de problemas que debían ser abordados en el proceso de estructuración contractual. Teníamos que pasar de una estructura en donde intervenía una persona jurídica, sin fines de lucro de Derecho privado, para retomar la posición de autoridad pública con todas las potestades que eso supone. Había que eliminar de la relación a un intermediario que nos generaba conflictos, dentro del proceso de contratación. Se necesitaba en la estructura contractual, buscar el mecanismo para que se produzca ese reconocimiento de la participación pública, de esos 180'000.000, porque no es lo mismo, empezar un proyecto sin aportar ningún dólar y entregarlo a un concesionario, que participar en el proyecto, entregando recursos de la ciudad, eso nos convertía en socios de esta persona jurídica privada. Había que eliminar la garantía municipal, porque ésta estaba dirigida a favor del concesionario, pero por las obligaciones de la Unidad de Gestión del Municipio. Como esto había traído grandes problemas formales, era importante eliminar esa garantía municipal para poder continuar en ese proceso. No había como alejarse del contenido y alcance de la sentencia de la Corte Constitucional; luego, por la prestación de los servicios públicos, era necesario fijar una tasa.

En esta complejidad de relaciones, era importante no herir de muerte a la estructura contractual, porque eso, en la práctica, nos llevaba hacia la alternativa que les comentaba: el incumplimiento contractual, buscando otros mecanismos para el proyecto.

Lo último era introducir todos los alcances del proceso de negociación en materia técnica, económica, todos estos acuerdos a los que se había referido el Alcalde.

El resultado es que CORPAQ privada, que se transformó inicialmente en CORPAQ pública, actualmente es la Empresa de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, recién aprobada por este Concejo, pero esta entidad, que regresa a ser una Unidad de Gestión del Municipio, ya no tiene la relación directa con el concesionario. El Municipio retoma su posición de autoridad pública y la posición de concedente con todos los derechos y obligaciones que eso supone, respecto del concesionario. Para construir esta relación está el Acuerdo de Alianza Estratégica, uno de los documentos que tienen en sus manos. La enmienda del contrato de concesión *(se señala en la gráfica)*, porque hay que sustituir a la CORPAQ privada, atendiendo las modificaciones que se requieren por el hecho de la intervención de una entidad pública, enmienda el contrato de concesión.

Por otro lado, para que opere esta asunción de las obligaciones y derechos, fundamentalmente, desde la Unidad de Gestión del Municipio, por un lado, se arregla esto, con un acto público, que es el acto de avocación de esas competencias. Pero, desde la perspectiva contractual, se requiere la cesión de los derechos y obligaciones de la CORPAQ a favor del Municipio, de ahí se deriva este documento que se llama el Acuerdo Maestro de Cesión y Asunción, que es otro de los documentos que está en sus manos.

Había un elemento adicional que debía regularse, cómo manejar la relación entre la Unidad de Gestión, que es ahora del Municipio, y el concesionario, para eso se planteó inicialmente la estructuración de un Acuerdo de Gestión, pero consideramos que en la práctica el Municipio podría señalarle en cualquier momento y de cualquier forma, qué atribuciones debía cumplir esta CORPAQ. De tal manera, que el Acuerdo de Gestión fue eliminado. En los documentos se hace referencia al Acuerdo de Gestión, pero este ya no existiría.

Desde la perspectiva del Gobierno Central, existe el Contrato de Protección de Inversiones, este sería objeto de una confirmación y enmienda, porque por efectos de la denuncia del CIADI, es necesario generar un foro alternativo que permita resolver las controversias. En principio, ese foro alternativo es un mecanismo de arbitraje internacional; sin embargo, todos los elementos relacionados con las cláusulas arbitrales, es materia de pronunciamiento previo de la Procuraduría General del Estado; es decir, esta entidad es la que autoriza la suscripción de cláusulas arbitrales para la resolución de controversias.

Finalmente, van a encontrar una ratificación y enmienda de los consentimientos. En la práctica este instrumento sirve para colocar, o para adecuar toda la relación contractual que se tiene con las modificaciones introducidas por la Alianza Estratégica en relación con los prestamistas. Este consentimiento se refiere a la posibilidad de que QUIPORT pueda ceder esos derechos, derechos que están cedidos desde el año 2005. Lo que se trata es de corregir los defectos de estos instrumentos, adecuándolo al nuevo sistema introducido por la Alianza Estratégica.

Se completa la estructura con tres instrumentos adicionales. Para efectos del manejo de los ingresos, se dividió con claridad lo que ocurriría con el Aeropuerto Mariscal Sucre, en donde no existe inversión privada en la infraestructura frente a lo que ocurría con el nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, donde ya existiría inversión. Están invertidos los recursos de los mismos inversionistas a través de QUIPORT y de los prestamistas, que serían inversiones canalizadas por el mismo QUIPORT porque ésta asume la obligación directamente. En el primer caso, las tasas de AIMS, ingresan a un fidecomiso que se llama

ahora el Fideicomiso de las Tasas, este es el que maneja nuestros recursos. Este fideicomiso tendría instrucciones específicas para que sobre la base de facturas y del comprobante de inversión, desembolse montos de las tasas a favor del Fideicomiso del Proyecto. Este Fideicomiso no lo maneja QUIPORT, lo maneja los prestamistas, porque este es el mecanismo que tienen los prestamistas de proteger esos flujos frente a cualquier acto arbitrario de QUIPORT.

En el caso del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, los ingresos de las tasas, se incorporan al Fideicomiso de las Tasas, y de aquí puede salir la Participación Municipal, el 11% de los ingresos, o el pago de las obligaciones derivadas de los mismos contratos de la relación a favor del Fideicomiso, esto se trata del pago de obligaciones devengadas. De aquí se deriva un contrato adicional al contrato. Como se trata de recursos públicos, estos tienen que ser canalizados al sistema financiero público. Sobre la base de una regulación del Directorio del Banco Central, el Banco del Pacífico es considerado una institución financiera del sistema financiero público. En virtud de eso, por los niveles que tienen la prestación de los servicios se ha escogido al Banco del Pacífico. Alternativas frente a eso, eran el Banco Central, que se maneja por regulaciones, luego no podía generarse una relación contractual; o, el Banco Nacional de Fomento que no tiene una estructura de prestación de servicios avanzada que permita estructurar un proceso así. De ahí se deriva el denominado Acuerdo del Depositario.

Para que todo funcione, dado que QUIPORT actúa como administrador de la Alianza Estratégica, es el que tiene que rendir cuentas, a través de sus agentes (que en el caso de las tasas de salida del país, será a través de los tickets generados) de la recaudación y tiene las mismas obligaciones que cualquier otro recaudador. (Por ejemplo, lo que hace el SRI, respecto a todas las instituciones financieras que actúan como recaudadores; el Banco es el recaudador del SRI). Este es el propósito de generar un Acuerdo de Recaudación general con todas las obligaciones de todo recaudador.

Estos son los siete contratos que modifican la estructura. Como guía de lectura era importante que lo vean, dentro de una estructura contractual.

Pongo énfasis en la pieza fundamental de la estructuración contractual que es el acuerdo de alianza estratégica.

Tenemos una sección grande de antecedentes. En primer lugar, está la participación de la Contraloría, la cual se ha presentado como asesor. Ha emitido una serie de pronunciamientos que han sido útiles para modificar el documento inicial y el borrador que finalmente ha sido entregado a la Corte Constitucional para su evaluación y para la verificación del cumplimiento de la sentencia.

En segundo lugar, están las absoluciones de consultas del Procurador General del Estado, que en lo que nos toca como Municipio y a efectos de la Unidad de Gestión, le corresponde pronunciarse sobre las cláusulas arbitrales. Ese pronunciamiento ya se ha realizado. Le corresponde pronunciarse sobre ciertos elementos de la relación: se han planteado unas consultas específicas que lo que buscan es darle resguardo a cada uno de los elementos de esta relación, tal como se les ha planteado. Finalmente, al Procurador le corresponde ya no como un tema de incumbencia directa del Municipio, sino más bien del Gobierno Central, pronunciarse sobre la cláusula de la enmienda al Convenio de Protección de Inversiones y sobre la competencia de quién va a suscribir esos documentos a nivel de Gobierno Central. El Procurador también se ha pronunciado, ya no como parte de las consultas, sino dentro del proceso judicial, para que la Corte Constitucional, que es el tercer elemento del sistema de resguardos, se pronuncie sobre el cumplimiento de la sentencia, particularmente, en lo que respecta a la decisión número ocho de la sentencia, que consistía en que nosotros debíamos adecuar nuestros actos y contratos con nuestra contraparte a la interpretación constitucional y al régimen constitucional que había sido establecido en esa sentencia. La Corte Constitucional dio traslado a las dos partes del proceso, Contraloría y Procuraduría, y ésta se ha manifestado de manera positiva en relación al cumplimiento de la sentencia.

Finalmente, está la decisión del Concejo, decisión que aspiramos se tome de la mejor manera, informada sobre la base de lo que ha ocurrido previamente.

Luego, está la decisión del Directorio de la Empresa Pública, en la medida en que CORPAQ interviene en el Contrato de Alianza Estratégica, con una función específica de unidad de gestión y ya no como concedente.

Luego está la sección sobre el objeto, el cual está referido a la posición de cada una de las partes contractuales: el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, reasumiendo la posición de concedente; CORPAQ pública, asumiendo la posición de unidad de gestión; y, el concesionario asumiendo la posición de administrador, sin perjuicio de las obligaciones y derechos que tiene como concesionario. En el objeto mismo se define cuales son las contribuciones de cada una de las partes; sobre la base de esas contribuciones se determinan cuales son los tipos de ingresos que tiene, tanto el Aeropuerto Mariscal Sucre como el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito. Allí se precisa con claridad que en el caso de la prestación económica de los servicios públicos, la prestación que debe pagar el usuario es una tasa, y se establece también el mecanismo de retribución al concesionario, por su trabajo, inversión y riesgo.

Hay otra sección que se refiere a la parte operativa de los cargos aeroportuarios, es decir, cómo ingresan a la estructura de fideicomisos y como se manejan los flujos desde los fideicomisos, para el cumplimiento de las obligaciones de todas las partes. Ahí van los conceptos que les estaba comentando sobre la organización del Fideicomiso de las Tasas, sobre la manera en que se pagan servicios por la operación y mantenimiento y cómo los saldos de la recaudación de las tasas del Aeropuerto Mariscal Sucre se dirigen a la inversión y cómo se reconoce esa inversión para efectos del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito. El mismo tratamiento de manera específica se hace respecto de las tasas del Nuevo Aeropuerto de Quito y de los cargos del concesionario que se refieren a la retribución por la inversión, trabajo y riesgos asumidos por el concesionario.

En la sección de los beneficios económicos se puntualiza estos conceptos, es decir, la participación municipal que corresponde al 11% sobre los ingresos, sujetos a regulación, hasta los cinco años anteriores a la fecha de finalización del contrato de concesión, momento en el cual se aumentan al 12% (materia de regulación). Aquí se establece el mecanismo general, por mandato de la misma Ley de Modernización y del Reglamento de la Ley de Modernización, sobre la manera de administrar lo que se le denomina la economía del contrato, es decir, mantener el equilibrio del contrato, esto es una precisión que se deriva de la misma relación del contrato de concesión original, pero adaptado a las circunstancias de una nueva forma de relacionamiento, marcada por la alianza estratégica.

Luego está una sección en donde se introducen todos los elementos de los compromisos derivados de los aspectos técnicos y de los aspectos ambientales, y de algunos problemas derivados de la misma relación antes de empezar la negociación. Ahí por ejemplo, se establece la obligación de la restitución de esos cinco millones de dólares que fueron ejecutados en la carta de crédito, relacionados con los equipos de seguridad; ahí se establece una novación de una obligación que tuvo el concesionario de aportar para la vía de acceso con diez millones de dólares, que se la sustituyó para que aporten ese valor para los equipos de seguridad, todo esto relacionado con el problema original de la ejecución de las cartas de crédito.

El concepto es que el Municipio asume la posición de concedente y como ya no existe ningún intermediario, y porque se produce una subrogación de activos y pasivos, la garantía municipal no tiene sentido. No hay una manifestación respecto de lo anterior. Lo más importante, es que ya no existe una garantía municipal.

Finalmente, hay unas obligaciones de orden general de colaboración que están vinculadas con ciertas acciones que se han venido produciendo, desde distintas autoridades de la administración pública, no sólo en esta administración, sino

previamente en relación con elementos del contrato y con obligaciones y derechos de cada una de las partes. Por ejemplo, el esquema de lo que se llama el Patio de Combustibles.

Esta una sección importante relacionada con los misceláneos, por ejemplo, el foro de discusión, controversias, la ley aplicable, esquema de cesiones. Este tipo de cuestiones, en ninguno de estos casos, se utiliza una modalidad distinta a la relación anterior, básicamente porque se arregla a los conceptos estandarizados en este tipo de cuestiones. En el caso del foro, el mecanismo es el recomendado por la Procuraduría General del Estado, como responsable de las formas de solución de controversia y foros arbitrales internacionales. En los misceláneos era importante señalar que existen condiciones suspensivas, evidentemente estas condiciones no son aquellas que inicialmente plantearon y que eran inaceptables, sino más bien unas condiciones suspensivas que están relacionadas con el proyecto mismo. La misma suscripción y puesta en vigencia de los acuerdos de toda esta estructura, es una condición suspensiva para que toda la estructura funcione. Las instrucciones de las líneas aéreas. Es importante señalarles a éstas cómo va a funcionar el tema de los flujos, para que no haya desorden, ni complicaciones en la materia. La aplicación de las nuevas condiciones constructivas. Después de este proceso es fundamental fijar una fecha, de manera formal, para la entrega de la construcción y del inicio de operaciones. El tema de la regulación de las tasas, es importante, porque en este momento las tasas que están vigentes por orden de la Corte Constitucional son las que quedaron establecidas. Como parte de los acuerdos, en lo sustancial, quedó claro que las tasas no pueden incrementarse, sino hasta la fecha de inauguración del nuevo aeropuerto y justificado en la mejora de servicios. Esto requiere un mecanismo de regularización, partiendo del concepto de que se expida la COOTAD, no debería quedar en una sentencia, porque, no hay forma de determinación en concreto, sino habría que revisar lo que estaba ocurriendo en el plano de los hechos, antes de la expedición de la sentencia. En el plano formal, es necesario regularizar ese tema.

Luego está el tema de la ratificación de la competencia. La Presidencia de la República a través del Secretario Jurídico, en una interpretación de cuál es el ordenamiento que rige el tema de las competencias, ha confirmado la competencia del Municipio para continuar la ejecución del proyecto en los términos del Decreto Ejecutivo 885 que inició todo el proceso. La suscripción de los acuerdos con el Gobierno Central, está referido al convenio de protección de inversiones, esa confirmación y esa enmienda, y al consentimiento respecto a los prestamistas.

Finalmente, está el tema del Patio de Combustibles, ahí lo que se busca es una solución definitiva a un tema en donde formalmente no existen controversias, pero existe

obstáculos de hecho. En la práctica lo que se busca es una solución satisfactoria para las partes en este tema.

Ésta es la guía de lectura. Estoy a las órdenes para absolver cualquier consulta en el detalle de los contenidos de cada uno de los documentos. Gracias.

ALCALDE: Quiero añadir un par de temas que tal vez no fueron suficientemente enfatizados. Había la preocupación de la ratificación de la delegación de la titularidad de la negociación y de la competencia que está soportada en el Decreto Ejecutivo, del gobierno del doctor Gustavo Noboa Bejarano. Tenemos ya la ratificación de la delegación de parte del gobierno actual. Esto ha sido un elemento de tranquilidad para todos, porque había el rumor de que el gobierno nacional podía modificar esa delegación, tenemos el documento de ratificación de delegación y por lo tanto de titularidad.

Finalmente quiero decirles que si mantenemos lo que se ha establecido en términos de tiempos, la fecha de apertura formal de inauguración, no de inicio del cambio, sino la fecha de inauguración del aeropuerto, será el 1 de noviembre del 2011, tendríamos 17 meses aproximadamente. El proceso de traslado se iniciaría a mediados del próximo año.

Quiero hacer un llamado a la ciudadanía, a la opinión pública para tener una actitud de vigilancia y apoyo de lo que los organismos de control, la Corte y la Procuraduría resuelvan en los próximos días. Les he pedido a los compañeros que a nivel técnico han estado en este proceso, que estén a disposición de cada Concejal. Por favor, si hay alguna inquietud u observación.

CONCEJALA ECON. DENNECY TRUJILLO: Yo tengo este documento, que es un borrador de fecha 8 de abril del 2010, en la página 7 literal e), informa que el Directorio de la CORPAQ pública emitió una resolución sin fecha del 2010, mediante la cual aprueba el resultado global de la renegociación relacionada con el proyecto, incluyendo los términos y condiciones de este acuerdo y cada acuerdo maestro del Municipio, el acuerdo de gestión de la CORPAQ, el acuerdo de recaudación de las tasas; y, la enmienda y reformulación del consentimiento del concedente y autoriza la subscripción y entrega de la CORPAQ pública, de todos los documentos en los cuales la CORPAQ es parte. Aquí se está hablando de que el Directorio está aprobando una renegociación.

ALCALDE: Ustedes tienen el borrador del documento, lo que se va a firmar, lo que debería ser, por eso es que está sin fechas. Los documentos habilitantes para la suscripción del acuerdo, son los que están sin fecha, porque no se ha producido, vamos a esperar que la Corte nos conteste, seguramente mañana, vamos a tener el documento habilitante. Son cinco temas: el Contralor, Procurador, Corte Constitucional, Concejo y Directorio de

CORPAQ, esto vamos a firmar, por eso es que en los documentos están las fechas en blanco. Esto es lo que se va a suscribir, ya está acordado, tanto con los prestamistas, como con el concesionario, vamos a firmar con una participación de asesoría previa y concurrente de todos los organismos de control, esto es importante para el respaldo de la decisión que se tome como Concejo.

CONCEJALA ECON. DÉNNECY TRUJILLO: Por favor, que nos informen sobre el tema de la autorización de la construcción del aeropuerto, tengo conocimiento que ya se ha entregado una autorización para la construcción del aeropuerto con algunas observaciones, me gustaría saber cuáles son esas observaciones, si son de carácter técnico o de carácter legal, no tengo eso claro, si nos puede ampliar esa información o si dentro de la documentación que nos están entregando está esa documentación. El tema de la licencia ambiental, si nos van a entregar, cuáles serían las cosas que se quedan fuera de lo que nos corresponde a nosotros para cerrar todo este tema de la negociación.

ALCALDE: La forma en que la Dirección de Aviación Civil se pronuncia es a través de una resolución. Consta en la documentación entregada. Los procesos de autorización tienen una serie de recomendaciones de orden técnico, algunos de ellos han sido tratadas a nivel de los medios de comunicación: Uno, que tiene que ver con la existencia de un área de seguridad a lo largo de toda la pista, ese elemento hemos consensuado con la Dirección de Aviación Civil: los técnicos de la OACI van a hacer un pronunciamiento en relación a este tema, pero hay ya una autorización de la construcción, los otros son elementos sobre los cuales tenemos que ir subsanando en el desarrollo de la construcción. Dos, sobre la licencia ambiental, mañana vamos a tener una resolución del Ministerio sobre eso, ahí hemos hecho un convenio de pago, porque tenemos que pagar una tasa de licencia ambiental, que es el uno por mil, aproximadamente, es decir aproximadamente cuatrocientos mil dólares. De eso se derivará un plan de manejo ambiental, que abordará los temas de polvo, ruido, etc. Por este conflicto de competencia entre los dos Ministerios, ya que antes todo lo que era inversión hacía el Ministerio de Industrias, Comercio e Integración, en la estructura ministerial actual, la parte de comercio exterior, es ahora un vice-ministerio de la Cancillería. El momento de ratificar el convenio de protección de inversiones, deberá conocerse quién debe suscribirlo, por eso nos toca preguntarle al Procurador General del Estado, para que él diga quién es competente.

Lo de la Corte Constitucional nos faltaría, desde el punto de vista de las condiciones de orden jurídico y contractual.

CONCEJALA ECON. DÉNNECY TRUJILLO: Donde dice "objeto de la Alianza Estratégica: el Municipio y la CORPAQ...", no se por qué no se le está haciendo constar como entidad pública.

ALCALDE: Esos elementos son de detalle que debemos ir ajustando. La CORPAQ ya fue transformada a empresa pública la semana anterior, por lo que evidentemente estamos refiriéndonos a la CORPAQ pública.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: El señor Procurador nos habla del fideicomiso, este fidecomiso se creó al inicio de la Administración, ¿Esto supone una cantidad de dinero que tenemos guardado en el Banco Central?

ALCALDE: Estos recursos están amparados en un régimen de transición, es decir, se planteó que se queden este momento en esas cuentas, pasarlas al Banco Central iba a ser entendido como un proceso de expropiación; en este momento están congelados, no están ejecutados. El momento en que decidamos este fidecomiso, se formalizarán esos recursos en el fideicomiso público.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Una vez descongelado este dinero que tenemos en el Banco Central, que son producto de la tasa aeroportuaria, ¿Dónde van, qué vamos a hacer con ese dinero? Otra pregunta, ya no tenemos ningún tipo de garantía por la que responder como Municipio, es decir, en la eventualidad de que haya un terremoto y se hunda el aeropuerto, ¿Nadie tendrá nada que reclamar al Municipio de la capital?

ALCALDE: Exactamente, ya no tenemos una garantía que asegura a terceros.

CONCEJALA SRA. MACARENA VALAREZO: Tengo una pregunta, en la página 11, sobre el tratamiento a los cargos aeroportuarios, aquí dice: Las partes además reconocen y convienen que dichas tasas del nuevo aeropuerto de Quito y cargos regulados en el nuevo aeropuerto, estarán en todo lo demás regidos por los términos pertinentes aplicables a las tasas del nuevo aeropuerto; y, cargos regulados del nuevo aeropuerto, establecidos en el contrato de concesión. En la sentencia de la Corte en el acápite 7, dice textualmente: Que eso tendrá que ser siempre y cuando se haga una reforma a la Ley, no por contrato, es decir, que si nosotros queremos subir las tasas, de ley tenemos que hacer una reforma a la ley, no por contrato.

ALCALDE: No, lo que dice la sentencia de la Corte es que necesitamos amparar en un mecanismo jurídico, en una ley, la competencia y la facultad nuestra. Imagínense modificar una tasa por ley, implicaría que por la Asamblea pase cada vez que nos toca modificar las tasas. Lo que sí se plantea es que sea una ley la que nos dé la competencia,

sin embargo, eso podría estar en el COOTAD, pero para nosotros es suficiente que en este código se plasme el concepto de competencia concurrente y que el instrumento jurídico de delegación se ratifique, hay que buscar salidas. Imagínense que para dar un paso adelante tendríamos que esperar que se haga una nueva ley del sector aeroportuario, tendrán que pasar dos administraciones y por el terrible conflicto de intereses, eso no ocurrirá, por lo tanto, el camino que le hemos dado, es que existan competencias concurrentes en las cuales nosotros podemos ejecutar y que se ratifique desde la Presidencia de la República, la titularidad que tenemos nosotros.

CONCEJALA SRA. MACARENA VALAREZO: En el Acápite 7, dice: Se declara que es inconstitucional, crear, modificar, incrementar o extinguir tasas aeroportuarias vía contrato.

ALCALDE: Claro, no estamos creando por vía contrato, ese no es el concepto.

CONCEJALA SRA. MACARENA VALAREZO: ¿El aumento que vamos a tener?

ALCALDE: Ese es un aumento contra nueva prestación de servicios en diecisiete meses, es decir, si nosotros hubiéramos hecho lo que se hizo antes, modificar periódicamente las tasas, ahí sí tenemos esta situación, pero si tenemos la titularidad que establece a futuro, conforme la prestación de un nuevo servicio, eso no es inconstitucional, porque si no habría una base, sería imposible hacer el cobro de un peaje de una autopista, modificar los pasajes de los buses, todo requeriría una ley, por eso es importante que la Corte nos plantee la conformidad de cumplimiento de la sentencia y estamos esperando el pronunciamiento de la Corte en relación a este tipo de conceptos.

CONCEJALA SRA. MACARENA VALAREZO: En la página 16, de la alianza estratégica, en el 3(i), dice: "Los beneficios económicos retenidos por el fidecomiso a pedido y a favor de QUIPORT en caso de incumplimiento del contrato de concesión". Aquí se está hablando del contrato de concesión, mi pregunta es: ¿En el caso de incumplimiento del contrato de concesión, enmendado o en el convenio de renegociación, ya que el contrato de concesión era lo que se manejaba antes, ahora, debería llamarse el nuevo contrato o el contrato enmendado, porque de esa manera queda demasiado abierto?

ALCALDE: No, por ejemplo, los porcentajes de participación van a encontrarse en el glosario, porque no es un nombre propio "participación de beneficiarios", el contrato enmendado es un nombre propio, por eso está con mayúsculas, entonces no es el mismo contrato de concesión.

CONCEJALA SRA. MACARENA VALAREZO: En la página 11, se habla de contrato de concesión.

ALCALDE: Se refiere al enmendado.

CONCEJALA SRA. MACARENA VALAREZO: Por eso, sería bueno ponerle, porque ese cambio ya está en el nuevo contrato.

ALCALDE: Son aproximadamente doscientos contratos, lo que se ha hecho es esta parte que es la fundamental, el nuevo resguardo de todo el proceso contractual. Lo que hay que hacer es ajustar todos los contratos secundarios a estas condiciones del nuevo resguardo, por eso, ahora son contratos de concesión enmendados, ese es el concepto.

PROCURADOR METROPOLITANO: Cuando se habla de un contrato de concesión, en cualquier caso se refiere al contrato de concesión enmendado, tanto la primera enmienda, como la segunda enmienda, que se produciría en este caso. Siempre que se refiere a un documento en particular, incorpora todas las enmiendas y todas las modificaciones. Hay reglas generales sobre interpretación de cada uno de los términos.

CONCEJALA SRA. MACARENA VALAREZO: Nosotros no somos eternos, luego puede venir cualquier Alcalde, quién sabe, de aquí a diez años, se puede interpretar como cada uno quiera. Este tiene que ser un contrato que esté claro, por eso, es que me parecía demasiado abierto este tema, con eso del contrato de concesión, creo que se debió haber puesto el contrato de concesión enmendado, para que se sepa que de aquí en adelante rige ese contrato.

ALCALDE: Por favor, miren la página 2, en el punto 1.3, acápite a) en la última línea, dice: Enmendado, modificado, novado, reformulado, suplementado y vigente, a la fecha de este acuerdo, en adelante el contrato de concesión. Cuando hablemos del contrato de concesión, de hoy en adelante, vamos a tener dos enmiendas e innovaciones, la que se hizo en el 2007 y la actual. Entonces, en todos los casos pongamos, cuando hablemos de contrato de concesión, que se ponga en el pie de página, novado, enmendado, conforme el acuerdo de alianza estratégica. Esas observaciones tienen que llegarnos, porque ya tenemos que hacer el pulimento de forma del tema.

CONCEJALA SRA. MACARENA VALAREZO: En la página 19, de la garantía, en la que dice: "El Municipio quedará libre de sus obligaciones, responsabilidades, bajo la garantía de la Municipalidad y el consentimiento de la Municipalidad". La pregunta, ¿Cómo quedan vigentes todos los acuerdos maestros del Municipio en calidad de concedente, se mantienen todas las responsabilidades bajo los acuerdos maestros? Sería necesario que se

nos haga llegar, si es que es posible, todos los acuerdos maestros para saber hasta dónde está, a dónde puede llegar esto, cierto es que ya no hay garantía y eso nos quita un peso gigante, sin embargo, me acuerdo que en los contratos anteriores que están vigentes todavía, se habla mucho en las enmiendas de la garantía. Quiero saber en esas enmiendas como está el texto.

ALCALDE: En todo proceso contractual, uno establece corresponsabilidades, si mañana la Municipalidad decide cerrar el aeropuerto, estamos infringiendo el proceso contractual de manera unilateral, lógico que eso tiene unos efectos contractuales, pero de ahí que se diga que se le va a garantizar tal nivel de recuperación, hay una distancia infinita. El concepto de subrogación de activos, pasivos y de obligaciones, eso en cualquier contrato debe mantenerse. Sí vale la pena que hagamos una actualización, hay un conjunto de condiciones que son responsabilidad nuestra, esas son claras, por ejemplo, de nosotros depende aprobar esto, si no aprobamos y nos demoramos ocho meses, es nuestra responsabilidad.

CONCEJAL DR. PABLO PONCE: Quienes definimos hace ocho años la necesidad estratégica de que Quito tenga un nuevo aeropuerto no nos equivocamos, creímos que Quito tenía que ser la capital que debe ser, la competencia no es con ciudades hermanas, mas bien es con capitales de Latinoamérica, como usted señalaba, aquí ha habido intereses de todo orden político y sobre todo económico que han luchado para que no se haga el aeropuerto. Cuando el ex Presidente Gustavo Noboa, nos dio esa posibilidad de que el Municipio de Quito maneje la construcción del nuevo Aeropuerto, ya hubo personas que intentaban que el aeropuerto no se haga, sin duda, un proyecto de una envergadura como ésta, que es en el monto de inversión, el más importante que se ha hecho en el Distrito Metropolitano de Quito y que va a ser la diferencia entre que Quito sea una capital sin ningún nivel de competitividad y ésta que está planteada como una ciudad aeroportuaria que tenga una Zona Franca.

Cuando usted señalaba que ya había el permiso de construcción, que el Presidente de la República actual ha ratificado el manejo del aeropuerto por el Municipio de Quito, sentí una felicidad interna, parece que por arte de magia desaparecieron las dudas que en algún momento tenían respecto de que había sido mal designado el sitio, sitio que fue escogido hace treinta y cinco años por la misma DAC; decían que los vientos eran fuertes, bueno, todos los problemas, sin embargo, ahora han desaparecido todas estos elementos negativos, y la DAC nos concede el permiso de construcción, el tema medio ambiental no dudo que igual saldrá.

En la Administración anterior se hizo un libro, para que la historia juzgue sobre lo que es la construcción de este nuevo aeropuerto, sin duda, usted tendrá que editar otro libro sobre la construcción, el tema de la renegociación, que es importante, que tiene muchas aristas, que haya que entender que los doscientos contratos que tienen aparte del contrato maestro, no han sido tocados, que las implicaciones que tiene el cambio de uno u otro concepto son enormes, entre todas estas dificultades, haberlas sorteado, merece una felicitación de parte de quienes estuvieron al frente de esta renegociación.

Estos ciento ochenta millones de dólares de las tasas, antes no estaban tomadas como tal, gracias a que anteriormente la ley no tomaba en cuenta como dineros públicos, y gracias a que hoy sí están tomadas en cuenta hasta el final, de lo que va a ser el tema de la inauguración del nuevo aeropuerto, por supuesto, estos ciento ochenta millones de dólares en valor son el 26% de participaciones, que antes no se tenía esa posibilidad.

Todo el apoyo necesario para un feliz término para esta renegociación. Es obligación de todos los quiteños y quiteñas arrimar el hombro para que así sea, para que podamos firmar en este Concejo cumpliendo las cuatro fases, que aún quedan por sortear, pero que las autoridades van a saber que detrás de este proyecto estamos dos y medio millones de quiteños y quiteñas y que los quince Concejales y Concejalas esperamos unánimemente se llegue a un feliz término. Los detalles respecto de lo que es la renegociación iremos sorteándolos en el camino, pero lo esencial es el hecho de que se continúe y no paralice la construcción del nuevo aeropuerto. Cada año de retraso le cuesta alrededor de sesenta millones de dólares a la ciudad, debemos sortear todas las dificultades y esto merece el respaldo de la ciudad y de este Concejal.

CONCEJAL SR. ALONSO MORENO: La sentencia de la Corte Constitucional manifestaba que se abra una cuenta para lo que correspondía a las tasas, mi inquietud, es ¿Cuándo se abrió esa cuenta?, ¿Y cuál es el rubro aproximado de dinero congelado que está este momento ahí? Más allá del pronunciamiento de la Contraloría, ¿Cuál va a ser la posición del ejecutivo en lo que es las responsabilidades directas, para funcionarios de la administración anterior, por haber otorgado un permiso de licencia ambiental, que no debían haber hecho? Porque, tanto la Constitución anterior como la nueva, manifiestan que los permisos ambientales de interés local, tiene que hacerlo el Ministerio correspondiente. Una felicitación a las cuatro comisiones, yo haré las consultas necesarias a la Procuraduría para que sean despejadas. Gracias.

ALCALDE: Esto ha sido muy complejo, estoy convencido que si no tenemos un liderazgo fuerte y compartido, no podríamos hacer esto. Estoy satisfecho no solamente en lo jurídico, económico, ético. Estoy muy satisfecho porque hemos cumplido con honradez y

transparencia este proceso de renegociación. Ha habido momentos duros, hemos defendido el interés de la ciudad; no es un modelo perfecto, es un proceso complejo; antes era una Constitución ahora es otra; antes teníamos el marco jurídico de la Ley de Modernización, ahora nos ha tocado ampararnos en la Ley de Empresas Públicas. El período de transición que hemos establecido ahora, ha sido de una complejidad gigante. Ustedes tuvieron la gentileza de autorizarme hacer un viaje de veintiocho horas, de las cuales pasé reunido veinte con los prestamistas en donde me dicen: "todos los recursos son públicos, me quitan la garantía, el 25% es suyo, explíqueme la razón por la cual yo debo seguir poniendo dinero en su proyecto", pero es una renegociación.

Nosotros teníamos un plan b), pero esto para el país y la ciudad tenía implicaciones complejas. Estamos ahora a puertas de uno de los temas más complejos de movilidad, la sola reubicación del aeropuerto implica que no ingresen a la ciudad cerca de siete mil vehículos y camiones alrededor del aeropuerto, esto implica resolver los problemas de conectividad Este-Oeste, en la Zona Norte de la Ciudad.

Durante dos procesos licitatorios tuvimos los límites en la Vía Gualo-Puembo. Este mismo Concejo permitió que establezcamos una suspensión de eso, hemos sobrevolado varias veces, tenemos en este momento el trazado de una alternativa a unos pocos kilómetros del peaje de la Panamericana Norte, a unos pocos kilómetros del peaje de Calderón y Guayllabamba que implica una vía de algo más de 7,5 kilómetros, que no cuesta ciento sesenta millones de dólares, cuesta alrededor de cuarenta y cinco millones de dólares y que puede estar lista en catorce meses y además estamos buscando que sea el gobierno nacional el que asuma como parte de la red vial de mejoramiento de la Panamericana Norte. Tuve una reunión con el Presidente de la República, es probable que sea el gobierno el que asuma esto, con lo cual vamos a tener vía en el mismo tiempo de inauguración del aeropuerto. Antes los estudios nos daban haciendo el que iba a construir, antes los términos de referencia nos daban haciendo las empresas, ahora hay un Municipio.

CONCEJAL ING. DIEGO ORDÓÑEZ: Me uno a las palabras de Pablo Ponce, en el sentido de que se ha hecho un gran esfuerzo por renegociar este contrato. Tengo la duda de que quedarán cabos sueltos, porque quizá nunca la ciudadanía conocerá por qué se negoció de tal o cual manera el contrato, con un perjuicio tan grande para la ciudad, porque si esto hemos logrado en una renegociación, me pregunto y dejo en la palestra, cuánto habría ganado la ciudad, si a su debido momento se negociaba el contrato de la manera adecuada, para ponerlo en términos sanos y prudentes.

Sugiero que se presente un informe técnico y legal para los Concejales, a fin de tener el respaldo oportuno, para poder emitir nuestro criterio cuando esto se someta a votación.

En la página 17, acápite a), Capítulo V, me parece que los términos utilizados en el sentido de que si hay una ley, un evento político, el Municipio tácitamente está cometiendo un incumplimiento fuerte, porque este mismo capítulo donde está doble (i), que a petición de QUIPORT los fondos del fideicomiso podrían ser retenidos, no sé si se puede utilizar otro término, porque no creo que porque haya un evento político externo a la Municipalidad, nos tengamos que someter como incumplidores en este contrato, creo que somos socios y deberíamos ser tratados como tal, en el sentido de que deberíamos buscar en conjunto una solución de socios, para compensar cualquier eventualidad que se produzca en el camino, no que tácitamente nosotros asumamos un incumplimiento.

ALCALDE: Yo acojo esto, sobre todo, la necesidad de que tengamos un informe técnico, legal para la votación. Este tema es importante, sobre el cual mejoramos mucho nuestra situación, en el modelo anterior, el instrumento que había era la recaudación directa del concesionario, ahora tenemos un fideicomiso clave, tenemos un mecanismo que tiene orientaciones mandatorias, eso nos da garantías en relación a lo que usted plantea, ya no puede ser unilateralmente que el otro sea que diga qué es lo que pasa con nuestros recursos, porque hay un fideicomiso con orientaciones irrevocables, que es el que establece el modelo de recaudación.

CONCEJALA SRA. MACARENA VALAREZO: Ahora las cosas se tiene que hacer con la mayor transparencia, lo que dijo Diego es cierto, para nosotros era una sesión informativa, pero que nosotros tengamos el día de mañana claro, que es lo que vamos a firmar, y no nos objete la Contraloría luego de tres, cuatro o cinco años y estemos en un lío. Entonces debemos tener claros los procesos técnicos, económicos, financieros, legales, todo por escrito, explicado, consensuado entre nosotros, para que las cosas se hagan de la mejor forma y que esto pueda ser una realidad. Este aeropuerto tiene que ser igual al que tenemos o mejor, porque si el día de mañana en las condiciones técnicas este aeropuerto es inferior al Aeropuerto Mariscal Sucre, vamos a tener que pagar las consecuencias, porque hace treinta años las condiciones climáticas eran diferentes, ahora inclusive con el calentamiento global, las condiciones climáticas han cambiado, por lo tanto, que nos quede claro, que todo lo que estamos haciendo, está bajo normas técnicas, y que sea la DAC la que certifique si el aeropuerto va a ser igual o mejor que el Aeropuerto Mariscal Sucre y si es en condiciones inferiores, ahí se nos viene un problema grande.

ALCALDE: Cuando se discute desde un punto de vista filosófico lo que es un liderazgo, el liderazgo que las sociedades contemporáneas necesitan son liderazgos que nos

permitan conducir hacia delante, que nos permitan sembrar valores, que nos permitan edificar lo que la gente espera de nosotros. La gente espera que les sirvamos y estamos aquí por eso, sino hacemos eso, no estamos siendo fieles a la ciudadanía. Con toda satisfacción hemos puesto toda pasión en este proceso de renegociación y no hemos tenido que hacer un juicio de valor, porque estamos aquí para servir a la gente, el efecto que vamos a tener, desde el punto de vista positivo, en el dinamismo económico, en la potenciación de las actividades, es extraordinario. Por esos elementos, independientemente de otros, los ciudadanos nos juzgarán.

He hecho un acto importante, el día de hoy he entregado formalmente la información a todos los concejales, no vamos a aprobar una cosa diferente a los instrumentos que están ahí planteados, esto es lo que hemos estado haciendo, estamos a las órdenes. Quiero pedirles que en la medida de lo posible seamos capaces de ponernos por encima de las diferencias, la ciudad requiere un gran nivel de unidad, porque no es fácil haber logrado lo que hemos logrado hasta este momento. Les aseguro que ha sido un trabajo extraordinario de mucha gente, de un equipo, una confianza en la honradez que tiene esta administración, una relación clara, hemos tenido que interlocutar con veinte a veinticinco instituciones, esto no es un problema de uno, esto tiene gigantes complicaciones. No me cabe la menor duda que de aquí en adelante el camino no va a ser lleno de rosas, la gestión pública tiene dimensiones de ingratitud. Si logramos un contenido satisfactorio, pongamos a potenciar el proyecto de la ciudad, sería grave no hacerlo.

Los niveles técnicos tienen que ser establecidos y respetados por ellos, pero miren la cadena de complicaciones que tenemos, quién va a invertir en una Zona Franca de un aeropuerto que no se sabe, qué empresa va a hacer una vía de un aeropuerto que es incierto, hemos pasado así cinco años. Cuando uno ve desde una perspectiva histórica y ve treinta,, cuarenta años después, estas decisiones son claves, por eso aprovecho para hacer un llamado a los organismos de control, es indispensable en este momento que tengamos una posición clara, yo les puedo asegurar que cada una de las observaciones de la Contraloría están absueltas, y hemos cumplido más allá, desde el concepto inicial de los recursos públicos, porque alguien podía haberlo hecho de julio a acá y tomarnos el pelo y decir que ya están considerados, pero hemos recuperado al primer pasajero que se le cobró la tasa cuando iniciamos este proceso, eso hemos recuperado para la ciudad. Eso va a servir para la gente más pobre de la ciudad, hay un concepto profundo en este esfuerzo de renegociación. Quedan informados. Con esto doy por terminada la sesión. Gracias.

SIENDO LAS DIECISIETE HORAS VEINTE MINUTOS, DEL DÍA LUNES VEINTISÉIS DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL DIEZ, SE DA POR TERMINADA LA

Secretaría General del Concejo

SESIÓN PÚBLICA EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.

Dr. Augusto Barrera Guarderas
ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO

Abg. Patricia Andrade Baroja
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO
METROPOLITANO DE QUITO

Transcripción: MSI
Revisado: PCP.