

Quito D.M., 09 DIC. 2016

## CIRCULAR No. 0044

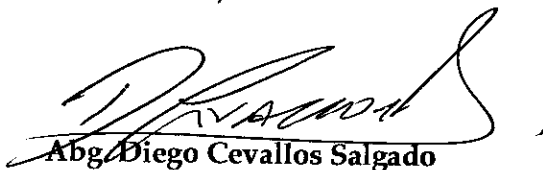
**Para:** Concejales y Concejales Metropolitanos.  
**De:** Abg. Diego Cevallos Salgado  
Secretario General del Concejo Metropolitano  
**Asunto:** Informe Contraloría General del Estado, sobre examen especial realizado al "Contrato de concesión relativo al proyecto del Aeropuerto Internacional de Quito y sus enmiendas".  
**Fecha:** 9 de diciembre de 2016

De mi consideración:

En atención al oficio No. 33414 DAPyP, de 23 de noviembre de 2016, suscrito por la Dra. Sabett Chamoun Villacrés, Subcontralora General del Estado, Subrogante, por el cual remite el Informe No. DAPyP-0006-2016, del "examen especial de ingeniería practicado al Contrato de concesión relativo al proyecto del Aeropuerto Internacional de Quito y sus enmiendas, al cumplimiento del acuerdo de alianza estratégica y demás documentos vinculados y a la mejora, operación y mantenimiento del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, bajo la gestión de QUIPORT, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, a cargo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por el periodo comprendido entre el 21 de agosto de 2010 hasta el 28 de febrero de 2015", me permito remitir a ustedes el referido informe en archivo digital, el mismo que, de igual manera, estará a su disposición de manera permanente en la herramienta digital de esta Secretaría, en la carpeta circulares, adjunto a la presente.

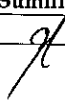
Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,



Abg. Diego Cevallos Salgado

Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	D. Cevallos	Secretaría General	2016-12-09	



OFICIO No.

33414

DAPyA

Sección: DIRECCIÓN DE AUDITORÍA DE PROYECTOS Y AMBIENTAL

Asunto: Informe DAPyA-0006-2016, aprobado

2016-568789

Quito, D.M.

23 NOV 2016

Señores  
Concejo Metropolitano de Quito  
Venezuela entre Chile y Espejo  
Ciudad

De mi consideración:

Para su conocimiento y fines consiguientes, remito a ustedes un ejemplar del informe N° DAPyA-0006-2016 del examen especial de ingeniería practicado al "Contrato de concesión relativo al proyecto del Aeropuerto Internacional de Quito y sus enmiendas, al cumplimiento del acuerdo de alianza estratégica y demás documentos vinculados y a la mejora, operación y mantenimiento del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, bajo la gestión de QUIPORT, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales," a cargo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 hasta el 28 de febrero de 2015.

Con esta ocasión expreso mi sentimiento de consideración.

Atentamente,  
DIOS, PATRIA Y LIBERTAD

  
Dra. Sabett Chamoun Villacrés

SUBCONTRALORA GENERAL DEL ESTADO, SUBROGANTE

Adjunto: 1 Ejemplar

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS
QUITO	HORA: 1 ejemplar - 25 h. 24 NOV 2015
ALCALDÍA	NÚMERO DE HOJA: 14/20



## CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO

### DIRECCIÓN DE AUDITORÍA DE PROYECTOS Y AMBIENTAL

DAPyA-0006-2016

### MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

#### INFORME GENERAL

Examen especial al " Contrato de conceción relativo al proyecto del Aeropuerto Internacional de Quito y sus enmiendas, al cumplimiento del acuerdo de alianza estratégica y demás documentos vinculados, y a la mejora, operación y mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, bajo la gestión de QUIPORT, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales", a cargo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

TIPO DE EXAMEN :

EE

PERIODO DESDE : 2010/08/21

HASTA : 2015/02/28

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

EXAMEN ESPECIAL AL "CONTRATO DE CONCESIÓN RELATIVO AL PROYECTO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE QUITO Y SUS ENMIENDAS, AL CUMPLIMIENTO DEL ACUERDO DE ALIANZA ESTRATÉGICA Y DEMÁS DOCUMENTOS VINCULADOS, Y A LA MEJORA, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE QUITO, BAJO LA GESTIÓN DE QUIPORT, MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y GESTIÓN DE ZONAS FRANCAS Y REGÍMENES ESPECIALES", A CARGO DEL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR EL PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE EL VEINTIUNO DE AGOSTO DE DOS MIL DIEZ Y EL VEINTIOCHO DE FEBRERO DE DOS MIL QUINCE

DIRECCIÓN DE AUDITORÍA DE PROYECTOS Y AMBIENTAL  
Quito, Ecuador

## SIGLAS Y ABREVIATURAS

AAE:	Acuerdo de alianza estratégica
AIMS:	Aeropuerto internacional Mariscal Sucre
CCC:	Canadian Commercial Corporation (Corporación Comercial Canadiense)
CORPAQ:	Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito
DMQ:	Distrito Metropolitano de Quito
EPMSA:	Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales
FAA:	Federal Aviation Administration (Administración de la Aviación Federal de los Estados Unidos de América)
IATA:	International Air Transport Association (Asociación Internacional de Transporte Aéreo)
Ltd.:	Limited (Limitada)
MDMQ:	Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
m <sup>2</sup> :	Metro(s) cuadrado(s)
NAIQ:	Nuevo aeropuerto internacional de Quito
OACI:	Organización de Aviación Civil Internacional
QUIPORT:	Corporación Quiport S.A.
S.A.:	Sociedad anónima
(sic):	Sin incluir correcciones
USD:	Dólares de los Estados Unidos de América

# ÍNDICE

<b>Contenido</b>	<b>Página N°</b>
<b>CAPÍTULO I</b>	
<b>INFORMACIÓN INTRODUCTORIA</b>	
<i>Motivo del examen</i>	2
<i>Objetivos del examen</i>	2
<i>Alcance del examen</i>	3
<i>Limitación al alcance</i>	3
<i>Base legal</i>	4
<i>Estructura orgánica</i>	6
<i>Objetivos de la entidad</i>	6
<i>Monto de recursos examinados</i>	7
<i>Información del proyecto</i>	7
<i>Servidores relacionados</i>	17
<b>CAPÍTULO II</b>	
<b>RESULTADOS DEL EXAMEN</b>	
<i>Seguimiento de recomendaciones</i>	18
<i>No se aprobó la actualización del Plan Maestro del nuevo aeropuerto internacional de Quito, para el quinquenio 2010 – 2015; y, hasta la fecha de corte del examen, no se ha presentado la actualización de dicho documento, para el quinquenio 2015 – 2020</i>	57
<i>El nivel de servicio estipulado contractualmente para el nuevo aeropuerto internacional de Quito, no se cumplió</i>	99
<i>El nuevo aeropuerto internacional de Quito, no cuenta con el Manual de Operación y Mantenimiento aprobado</i>	122
<i>En el contrato de concesión se mantiene una cláusula contractual que contraviene competencias exclusivas del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito</i>	142
<i>Aportes superiores a la proyección financiera acordada para el proyecto del aeropuerto internacional de Quito. Costos y gastos de operación y mantenimiento no cuentan con el sustento correspondiente</i>	153
<i>Tasas por servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS)</i>	184
<i>Certificados de contribución para el diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito "NAIQ"</i>	205

<i>Reportes de ingresos presentan inconsistencias</i>	218
<i>Liquidación, recaudación y emisión de comprobantes de pago de cargos regulados del nuevo aeropuerto internacional de Quito</i>	227
<i>Acuerdo de alianza estratégica</i>	227
<i>Acuerdo de Recaudación</i>	228
<i>Contrato de Fideicomiso Mercantil de Administración – Contrato de Fideicomiso de las Tasas</i>	228
<i>Acuerdo de implementación</i>	229
<i>Ordenanzas Metropolitanas</i>	229
<i>Cargos regulados</i>	229
<i>Tasas y cargos aeroportuarios</i>	231
<i>Liquidación de cargos regulados del nuevo aeropuerto internacional de Quito</i>	232
<i>Ingresos por tasas y emisión de comprobantes de pago de cargos regulados del nuevo aeropuerto internacional de Quito</i>	234
<i>Transferencia de tasas de cargos regulados del NAIQ, a Quiport, por parte de entidades públicas</i>	238
<i>Ingresos por Tasa de Seguridad (fase de recaudación)</i>	242
<i>Liquidación del servicio de seguridad aeroportuaria</i>	243
<i>Recaudación de la tasa de seguridad en el nuevo aeropuerto internacional de Quito</i>	244

*Anexos*



*[Handwritten signature]*  
2016-01-07

"Ref. Informe aprobado el ....."

Quito, D.M.,

Señores:

Alcalde

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

Gerente General

Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas

Francas y Regímenes Especiales, Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre

Ciudad

De mi consideración:

La Contraloría General del Estado, en uso de sus atribuciones constitucionales y legales, efectuó un examen especial al "Contrato de concesión relativo al proyecto del aeropuerto internacional de Quito y sus enmiendas, al cumplimiento del acuerdo de alianza estratégica y demás documentos vinculados, y a la mejora, operación y mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, bajo la gestión de QUIPORT, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes especiales", a cargo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 28 de febrero de 2015.

Nuestra acción de control se efectuó de acuerdo con las Normas Ecuatorianas de Auditoría Gubernamental emitidas por la Contraloría General del Estado. Estas normas requieren que el examen sea planificado y ejecutado para obtener certeza razonable de que la información y la documentación examinada no contiene exposiciones erróneas de carácter significativo, igualmente que las operaciones a las cuales corresponden, se hayan ejecutado de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes, políticas y demás normas aplicables.

Debido a la naturaleza de la acción de control efectuada, los resultados se encuentran expresados en los comentarios, conclusiones y recomendaciones que constan en el presente informe.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, las recomendaciones deben ser aplicadas de manera inmediata y con el carácter de obligatorio.

Atentamente,

DIOS, PATRIA Y LIBERTAD

Ing. Raúl Noboa León

DIRECTOR DE AUDITORÍA DE PROYECTOS Y AMBIENTAL



## CAPÍTULO I

### INFORMACIÓN INTRODUCTORIA

#### Motivo del examen

En cumplimiento de la disposición del Contralor General del Estado, contenida en el memorando 202-DAPyA de 11 de marzo de 2015, con cargo a imprevistos del Plan Operativo de Control de 2015 de la Dirección de Auditoría de Proyectos y Ambiental de la Contraloría General del Estado, y de conformidad a la orden de trabajo 0021-DAPyA-2015 de 23 de marzo de 2015, y al alcance contenido en el memorando 00839 DAPyA de 15 de octubre de 2015, se realizó el examen especial al *"Contrato de concesión relativo al proyecto del aeropuerto internacional de Quito y sus enmiendas, al cumplimiento del acuerdo de alianza estratégica y demás documentos vinculados, y a la mejora, operación y mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, bajo la gestión de QUIPORT, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales"*, a cargo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 28 de febrero de 2015.

#### Objetivos del examen

Los objetivos generales de la acción de control, son los siguientes:

- Verificar el cumplimiento de las recomendaciones del informe DIAPA-0044-2010.
- Evaluar el cumplimiento del acuerdo de alianza estratégica y documentos vinculados.
- Analizar los aspectos económicos y financieros del proyecto.
- Examinar las tasas aeroportuaria fijadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) y la administración de los fondos a través del fideicomiso de las tasas.
- Analizar los aspectos técnicos constructivos de los trabajos ejecutados en el nuevo aeropuerto internacional de Quito (NAIQ) y la gestión de la fiscalización y supervisión en la construcción de las obras.

- Verificar el cumplimiento del código internacional de construcciones IBC-2000 en la ejecución de los edificios del complejo aeroportuario.
- Verificar el grado de cumplimiento de las especificaciones técnicas en plataformas, terminal, pista, calles de rodaje, hangares, estacionamientos.
- Verificar que en la entrada en operación del NAIQ haya cumplido con el nivel de servicio "B" de IATA.
- Evaluar los ingresos al MDMQ del proyecto, por la participación de los beneficios económicos en el negocio aeroportuario.
- Analizar la administración de los fondos en los diferentes fideicomisos firmados por las partes.

#### **Alcance del examen**

La presente acción de control evalúa la aplicación e implementación de las recomendaciones contenidas en el informe DIAPA-0044-2010, el cumplimiento de los aspectos técnicos, legales y financieros del contrato de concesión relativo al proyecto del aeropuerto internacional de Quito, su reformulación y enmiendas, acuerdo de alianza estratégica, acuerdo de implementación, acuerdo de recaudación, contrato de Fideicomiso Mercantil de Administración y contrato de Fideicomiso de las Tasas, durante el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 28 de febrero de 2015, por lo que las referencias de fechas anteriores y posteriores a las señaladas en el alcance, son únicamente de carácter informativo.

#### **Limitación al alcance**

En el examen, no se analizan los siguientes temas:

- a) Cálculo y pago del monto anual de concesión y del monto de concesión adicional, previstos en el numeral TRES PUNTO TRES "MONTOS DE CONCESIÓN Y PAGOS" de la segunda enmienda al contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, suscrita el 9 de agosto de 2010;
- b) Procedimiento administrativo de ejecución de obligaciones (emisión de títulos de crédito) y el proceso de ejecución coactiva de la cartera vencida por

servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), y por cargos regulados en el nuevo aeropuerto internacional de Quito (NAIQ);

- c) Aspectos técnicos, ambientales, económicos, financieros y legales, relacionados con la mejora, operación y mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, en razón de que, como se verá en el Capítulo II del presente informe, hasta el 28 de febrero de 2015, fecha de corte del examen, el referido aeropuerto no contaba con el Manual de Operación y Mantenimiento aprobado, lo cual impidió evaluar su cumplimiento.
  
- d) Contrato de construcción relativo al proyecto del aeropuerto internacional de Quito, su enmienda y reformulación, así como sus órdenes de variación y aspectos relacionados con los Equipos de Seguridad, en razón de que, al no ser un examen especial de ingeniería, el análisis de dicho contrato no se enmarca en el alcance de la presente acción de control; y,
  
- e) Aspectos técnicos, ambientales, económicos, financieros, administrativos y legales, relacionados con el cierre del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), en razón de que dicho tema, no se encuentra previsto en los objetivos generales del presente examen.

#### **Base legal**

El 11 de noviembre de 1993, el Plenario de las Comisiones Legislativas del Congreso Nacional, expidió la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, misma que fue publicada en el Registro Oficial 345 de 27 de diciembre de 1993, y según la cual, el Distrito Metropolitano sustituye en todos sus derechos y obligaciones al Ilustre Municipio de Quito.

Mediante Ordenanza Metropolitana 0309 de 16 de abril de 2010, publicada en el Registro Oficial 186 de 5 de mayo de 2010, el Concejo Metropolitano de Quito expidió la Ordenanza Metropolitana de Creación de Empresas Públicas Metropolitanas, creando, entre otras, la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales.

A través de la Ordenanza Metropolitana 0335 de 21 de diciembre de 2010, publicada en el Registro Oficial 358 de 8 de enero de 2011, el Concejo Metropolitano de Quito expidió la Ordenanza Metropolitana que establece el Régimen aplicable a la prestación de servicios públicos aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito, la cual, en los artículos (2) "De las competencias y atribuciones del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito", (3) "De la Unidad de Gestión" y (5) "Atribuciones de la Unidad de Gestión", del Capítulo I "DE LAS COMPETENCIAS" del Título (I) "DEL RÉGIMEN AEROPORTUARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", en su orden, estipula:

"...Art. ... (2).- De las competencias y atribuciones del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito - El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tiene asignadas las siguientes competencias y atribuciones para la prestación de servicios públicos en materia aeroportuaria...-1. La administración, mejoramiento y mantenimiento del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre - 2. La construcción, administración y mantenimiento del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, incluyendo las vías de acceso y las obras complementarias...-7 La constitución y designación de una Unidad de Gestión para que a nombre y representación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, ejerza las competencias y atribuciones que tiene asignadas, ejerza los derechos que le correspondan y cumpla las obligaciones asumidas de conformidad con la ley..."

"...Art. ... (3).- De la Unidad de Gestión.- Con las reservas previstas en este Título, para el ejercicio de las competencias y atribuciones que le corresponden al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para la prestación de servicios públicos aeroportuarios se designa como Unidad de Gestión a la Empresa Pública Metropolitana de servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, la que ejercerá sus competencias y atribuciones a nombre y en representación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito..." y,

"...Art. ... (5).- Atribuciones de la Unidad de Gestión.- En representación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, le corresponde a la Unidad de Gestión...-1. Ejercer las competencias autorizadas por el Gobierno Central al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el Decreto 855, sus reformas o los instrumentos que lo sustituyan o modifiquen de conformidad con la Constitución y la ley, excepto en el caso de aquellas competencias y atribuciones que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito se reserva explícitamente en este Título...-7. Administrar, monitorear el cumplimiento de las obligaciones de las partes y dar aviso sobre los desvíos detectados de todos los contratos que se hubieren suscrito o se llegaren a suscribir, sea por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito o por la Unidad de Gestión directamente..."

## Estructura orgánica

La estructura orgánica del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, emitida por el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito mediante Resolución A 0010 de 31 de marzo de 2011, se adjunta en el anexo 2 a este informe.

La estructura orgánica de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, según el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional de la empresa, emitido mediante Resolución 02-07-2014 de 11 de noviembre de 2014, se adjunta en el anexo 3 a este informe.

## Objetivos de la entidad

Los objetivos estratégicos establecidos en el Plan Metropolitano de Desarrollo del Distrito Metropolitano de Quito, expedido por el Concejo Metropolitano de Quito a través de la Ordenanza Metropolitana 0170 de 22 de diciembre de 2011, publicada en el Suplemento del Registro Oficial 276 de 30 de marzo de 2012, son los siguientes:

*“... 7.2.1 Planificar y articular un modelo sustentable, participativo e incluyente en el territorio regional inmediato reconociendo y potenciando los roles e interdependencias territoriales entre el DMQ, los cantones vecinos (sic).- 7.2.2 Avanzar hacia un desarrollo urbano y rural eficiente y sustentable que reduzca las inequidades territoriales y los impactos ambientales de los procesos urbanos del DMQ en el territorio inmediato y regional.- 7.2.3 Obtener el estatuto jurídico para ejercer las competencias de un Distrito Autónomo - 7.2.4 Promover la conectividad, inserción y articulación estratégica del Distrito con otros territorios locales y globales a través de la consolidación de las capacidades locales, la gestión del conocimiento, la ciencia, tecnología y el diálogo de saberes...”.*

De acuerdo a la Ordenanza Metropolitana de creación, los objetos principales de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, son los siguientes:

- Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura aeroportuaria del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;
- Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura de las zonas francas y regímenes especiales del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;

- Prestar servicios públicos aeroportuarios, a través de la infraestructura a su cargo;
- Ejercer todas las atribuciones y facultades que, en calidad de unidad de Gestión del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, se le asignare de conformidad con el Decreto Ejecutivo 885 del 23 de octubre de 2000, publicado en el Registro Oficial 198 de 7 de noviembre de 2000, o el régimen que le sustituya; y,
- Las demás actividades operativas, complementarias y de prestación de servicios relativas a las competencias que le correspondan al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, en el ámbito de la gestión e infraestructura aeroportuaria y de las zonas francas y regimenes especiales.

#### **Monto de recursos examinados**

En la presente acción de control, se analizaron los siguientes recursos económicos:

<b>Aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS)</b>	
Monto proveniente de ingresos por tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios, entre el 21 de agosto de 2010 y el 19 de febrero de 2013	172 118 028,00 USD
Costos y gastos de operación y mantenimiento	104 309 077,00 USD
<b>Nuevo aeropuerto internacional de Quito (NAIQ)</b>	
Monto proveniente de ingresos por cargos regulados, entre el 20 de febrero de 2013 y el 28 de febrero de 2015	238 780 647,00 USD
Monto proveniente por concepto de Tasa de seguridad entre el 1 de enero y el 28 de febrero de 2015	1 333 351,00 USD
Total	516 541 103,00 USD

#### **Información del proyecto**

El nuevo aeropuerto internacional de Quito, se encuentra ubicado en la parroquia Tababela, cantón Quito, provincia de Pichincha.

De manera general, el nuevo aeropuerto está situado a 2 400 metros sobre el nivel del mar, cuenta con una pista de 4 100 metros de longitud por 45 metros de ancho, con capacidad promedio de movimiento de aeronaves de 12 operaciones por hora, una torre de control de 41 metros de altura, un terminal de pasajeros de 38 050 metros cuadrados de superficie, 8 puentes de embarque y desembarque de pasajeros, y aproximadamente 1 000 plazas para estacionamiento vehicular.

El desarrollo del proyecto aeroportuario, está contenido en el documento denominado "Plan Maestro", en donde se previeron fases constructivas de crecimiento aeroportuario, con horizontes de proyección para los años 2010, 2020 y 2030, conforme fuese necesario, basándose en el pronóstico del incremento del número de pasajeros y de aeronaves a través del tiempo, condición que suscita innovaciones o cambios en los planes y en el crecimiento del proyecto.

De acuerdo a la información proporcionada por la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, el nuevo aeropuerto inició operaciones en febrero del año 2013, con un volumen anual que superó los 5,30 millones de pasajeros, cantidad que se ha ido incrementado hasta fines del año 2014, a 5,64 millones de pasajeros.

A la fecha de corte de la acción de control, se encontraba en ejecución una ampliación del terminal de pasajeros, de 7 700 metros cuadrados en el lado sur de dicho terminal.

Según el contrato de concesión, el concesionario se obligó a proporcionar en el nuevo aeropuerto, un nivel de servicio "B" de IATA.

Datos generales del contrato de concesión relativo al proyecto del aeropuerto internacional de Quito

Comparecientes: Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito  
Metropolitano de Quito (CORPAQ), y, Canadian  
Commercial Corporation (CCC).

Fecha de suscripción: 16 de septiembre de 2002



Objeto:

Cláusula Dos "Concesión", Dos punto Uno "Otorgamiento de la Concesión". Dos punto Uno punto Uno: "...CORPAQ otorga al Concesionario, por el Periodo de la Concesión y con sujeción a los términos y condiciones de este Contrato de Concesión, el derecho y la obligación de (i) operar, administrar, dirigir, mejorar y mantener el Aeropuerto Existente; estipulándose, sin embargo, que con respecto al Aeropuerto Existente dicho derecho terminará en la Fecha de Transferencia del Aeropuerto.-(ii) desarrollar, operar, administrar, dirigir, mejorar y mantener el Nuevo Aeropuerto, y (iii) diseñar, desarrollar, administrar, dirigir, operar y mantener los Servicios Secundarios.

Exclusividad:

Dos punto Siete "Exclusividad": "...Durante el Periodo de Concesión, el Concesionario tendrá el derecho exclusivo a (a) proporcionar los Servicios Aeroportuarios en cada uno de los Aeropuertos, (b) llevar a cabo los Servicios Secundarios tanto en el Sitio del Aeropuerto Existente como en el Sitio del Nuevo Aeropuerto, y (c) administrar la Zona franca en el Sitio del Nuevo Aeropuerto, todo ello de conformidad con las estipulaciones de este Contrato de Concesión. ..."

Periodo de Concesión:

Cláusula Tres "Periodo de Concesión", Tres punto Uno "Periodo de Concesión Inicial": "...El Periodo de Concesión será por un plazo de treinta y cinco (35) años desde la Fecha Efectiva, sujeto a prórroga y/o terminación, de conformidad con los términos de este Contrato de Concesión..."

Datos generales de la Escritura Pública del contrato de delegación relativo al aeropuerto internacional Mariscal Sucre

*Acceso*



Comparecientes: Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (CORPAQ), y, Corporación Quiport Sociedad Anónima.

Fecha de suscripción: 28 de octubre de 2002

Objeto: Contrato de delegación relativo al aeropuerto internacional Mariscal Sucre.

Antecedentes: *"... ANTECEDENTES... A.- Una vez concluido el proceso de selección iniciado por CORPAQ en dos mil uno, así como las rondas de negociaciones correspondientes, el dieciséis de septiembre de dos mil dos, se suscribieron... los contratos de construcción y de concesión relativos al Nuevo Aeropuerto de Quito y al Aeropuerto Existente. B.- Sin perjuicio de los derechos y obligaciones que les corresponden a cada una de las partes de conformidad con los contratos suscritos, ella (sic) han previsto que la compañía Quiport SOCIEDAD ANÓNIMA intervenga como concesionaria y la compañía ADC&HAS Management Ltd., como operadora, tanto del Aeropuerto Existente como del Nuevo Aeropuerto. C.-... Las compañías Quiport SOCIEDAD ANÓNIMA y ADC&HAS Management Ltd. Tomen a su cargo la administración y operación, respectivamente, del Aeropuerto Existente, en los términos y condiciones establecidos en el presente Contrato de Delegación..."*

Concesión de Derechos

Cláusula Siete "CONCESIÓN DE DERECHOS. DESIGNACIÓN DE QUIPORT, RENTAS", Siete punto Uno "Concesión de Derechos": "...El Contratante por la presente confiere a Quiport,

0102

*durante el Plazo de este Contrato, el derecho exclusivo y la obligación de administrar, mantener y operar el Aeropuerto Existente..."; Siete punto Dos "Designación de Quiport": "...El contratante por la presente designa a Quiport y por la presente Quiport acepta dicha designación para prestar los Servicios Aeroportuarios de conformidad con y sujeto a los términos de este Contrato. ...".*

Datos generales de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión relativo al proyecto del aeropuerto internacional de Quito

Comparecientes: Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (CORPAQ), y, Canadian Commercial Corporation (CCC).

Fecha suscripción: 22 de junio de 2005

Antecedentes: *"... PREÁMBULO. (L) En enero de dos mil dos, el proceso de selección para el Proyecto fue completado por CORPAQ en pleno cumplimiento con las leyes ecuatorianas, y CORPAQ escogió a la CCC como oferente preferido, invitándole a iniciar negociaciones exclusivas con CORPAQ con el propósito de suscribir un contrato de concesión y un contrato para la construcción del Proyecto. (M) El dieciséis de septiembre de dos mil dos, CORPAQ y CCC suscribieron un contrato de concesión para el Proyecto. (N) El Concesionario fue constituido con el propósito de llevar adelante el Proyecto. (O) El 16 de septiembre de dos mil dos, CORPAQ, CCC y QUIPORT suscribieron un acuerdo de novación según el cual, entre otras cosas, y con sujeción a los términos y condiciones del mismo, QUIPORT reemplazará a CCC como*

*enlace*

concesionario bajo dicho contrato de concesión. ... (S) CORPAQ, CCC y QUIPORT, simultáneamente con la suscripción de esta primera enmienda y reformulación del contrato de concesión, tienen la intención de suscribir una primera enmienda y reformulación del acuerdo de novación . . .”.

Objeto:

Cláusula 2 “CONCESIÓN”, 2.1 “Otorgamiento de la Concesión”: “...por medio de este instrumento CORPAQ otorga al Concesionario por el Período de Concesión y con sujeción a los términos y condiciones de este Contrato de Concesión, (a) el derecho y obligación exclusivos a operar, administrar, gerenciar, mejorar y mantener el Aeropuerto Actual, estipulándose que con respecto al Aeropuerto Actual ese derecho y obligación terminarán en la Fecha de Apertura del Aeropuerto, (b) el derecho y obligación a desarrollar, operar, administrar, gerenciar y mantener el Nuevo Aeropuerto y, (c) el derecho a diseñar, desarrollar, administrar, gerenciar, operar y mantener todos los Desarrollos Aeroportuarios en el Sitio del Aeropuerto Actual y en el Sitio del Nuevo Aeropuerto...”.

Periodo de Concesión

Cláusula 3 “PERÍODO DE CONCESIÓN”, 3.1 “Período Inicial de Concesión”: “...El Período de Concesión será por treinta y cinco (35) años, a contarse desde la Fecha Efectiva, sujeto a prórroga y/o terminación de acuerdo con este Contrato de Concesión. . .”.

Acuerdo:



Cláusula 7 “OPERACIONES AEROPORTUARIAS”, 7.2 “Concesionario”: “...por medio de este

*instrumento el Concesionario acuerda (a) operar, administrar, gerenciar y mantener los Aeropuertos en forma integral, y prestar, o asegurar la prestación de los Servicios Aeroportuarios en los Aeropuertos durante la totalidad del Período de Concesión, y (b) mejorar el Nuevo Aeropuerto de conformidad con las Cláusulas 7.2.12 y 7.2.14, todo ello de conformidad con este Acuerdo y con los Estándares, el Manual de Operación y Mantenimiento y el Plan Maestro .”*

Cesión:

Cláusula 19 "CESIÓN Y ENTIDAD SUSTITUIDA",  
19.1 "Cesión por parte del Concesionario": "...Sin el previo consentimiento escrito de CORPAQ, el Concesionario no puede ceder o transferir (a) este Contrato de Concesión o cualquier otro acuerdo suscrito en conexión con el Proyecto respecto del cual sea parte, (b) ninguno de sus derechos u obligaciones establecidos en los mismos, o (c) ninguno de sus activos, excepto de conformidad con la Cláusula 19.3 .”

Datos generales de la Escritura de enmienda relativa al proyecto del aeropuerto internacional de Quito

Comparecientes:

Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (CORPAQ), y, Corporación Quiport S.A.

Fecha suscripción:

28 de enero de 2006

Antecedentes:

" ..PREÁMBULO.. (E) En la fecha de este Acuerdo, inmediatamente antes de la suscripción y entrega del mismo, CCC, Quiport, CORPAQ, ADC & HAS Management, Ltd. Y ADC & HAS Management

*Ecuador S.A. han celebrado el Acuerdo de Fecha Efectiva (como se define en este instrumento), el cual, entre otras cosas, confirma que el Contrato de Concesión y ciertos otros acuerdos relativos al Proyecto (los "Documentos del Proyecto") a los que hace referencia ese instrumento han entrado en vigencia. (F) Las partes de este instrumento desean celebrar este Acuerdo para enmendar el Contrato de Concesión...".*

Modificaciones:

Cláusula 2 "ENMIENDA AL CONTRATO DE CONCESIÓN" "...2.5.3 El Contrato de Concesión queda por el presente instrumento enmendado mediante la adición de un nuevo Anexo 28 al final del mismo, el cual incorporará en su totalidad el Anexo 1 de este Acuerdo...".

Segunda enmienda al contrato de concesión del proyecto del nuevo aeropuerto internacional de Quito

Comparecientes:

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y la Corporación Quiport Sociedad Anónima.

Fecha suscripción:


9 de agosto de 2010

Antecedentes:

Cláusula UNO "ANTECEDENTES", UNO PUNTO SIETE "LA ENMIENDA A LA CONCESIÓN": "...Las Partes desean celebrar la presente Enmienda al Contrato de Concesión...para hacer efectivas las disposiciones del Acuerdo de Alianza Estratégica...".

Definiciones:

Cláusula TRES "ENMIENDA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN", TRES PUNTO DOS "CONCESIÓN": "...Las Partes, por medio del

*CONFIRMA* 

presente instrumento reconocen que, de conformidad con los actos públicos...reconocen y convienen que el Municipio ha otorgado al Concesionario todos los Derechos de Concesión y que a partir de la Fecha Efectiva y después de la Fecha Efectiva de Cesión y Asunción, el Concesionario ha sido y continuará siendo titular y se ha beneficiado y continuará beneficiándose de todos los derechos y obligaciones previstos en este Contrato de Concesión y los beneficios de los Derechos de Concesión sin interrupción..."; TRES PUNTO TRES "MONTOS DE CONCESIÓN Y PAGO": "...(d) Por el presente se modifica el Contrato de Concesión incorporando una nueva Cláusula...(2.4.3) que se enuncia a continuación: DOS PUNTO CUATRO PUNTO TRES.- PARTICIPACIÓN DEL MUNICIPIO EN LOS BENEFICIOS ECONÓMICOS":- (a) De conformidad con los Documentos del AAE, para el periodo a partir de la Fecha de Apertura del Aeropuerto hasta el término del Periodo de Recaudación del NAIQ por concepto de participación del Municipio en los beneficios económicos del Proyecto el Recaudador de las Tasas deberá hacer que se transfiera el once por ciento (11%) de los Cargos Regulados que recaude el Recaudador de las Tasas con respecto a cada trimestre calendario, a la cuenta del NAIQ del Fideicomiso; estipulándose que por cada trimestre calendario que opere dentro de los últimos cinco años del Periodo de Recaudación de NAIQ, el Recaudador de las Tasas transferirá el doce por ciento (12%) de los Cargos Regulados recaudados por el Recaudador de las Tasas en dicho trimestre calendario a la cuenta NAIQ del

*Fideicomiso... (b) En o antes de cada fecha de Transferencia de la participación del Municipio en los Beneficios Económicos, el Concesionario entregará al Municipio una certificación preparada por sus auditores independientes en el que se indiquen: (i) los Cargos Regulados recaudados por el Concesionario respecto del Nuevo Aeropuerto durante el trimestre calendario inmediatamente anterior a dicha Fecha de Transferencia de la Participación del Municipio en los Beneficios Económicos, y (ii) la Participación del Municipio de los Beneficios Económicos a ser transferidos al Municipio con respecto al mencionado trimestre calendario ...".*

Tercera enmienda del contrato de concesión del proyecto del nuevo aeropuerto internacional de Quito

Comparecientes: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regimenes Especiales; y, Corporación Quiport Sociedad Anónima.

Fecha suscripción: 31 de agosto de 2012

Antecedentes: Cláusula UNO "ANTECEDENTES" "... (d) Por diversas razones que surgen de pedidos al Municipio efectuados por diversos terceros partícipes del aeropuerto, según aparece en la Resolución Número C CERO CUATRO TRES SIETE (C 0437) del Concejo Metropolitano... las Partes han convenido en reprogramar la Fecha de Apertura del Aeropuerto hasta una fecha posterior ...".

*01/09/2012*





## CAPITULO II

### RESULTADOS DEL EXAMEN

#### Seguimiento de recomendaciones

El artículo 92 "*Recomendaciones de auditoría*" de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, dispone:

*"...Art. 92 - Recomendaciones de auditoría.- Las recomendaciones de auditoría, una vez comunicadas a las instituciones del Estado y a sus servidores, deben ser aplicadas de manera inmediata y con el carácter de obligatorio; serán objeto de seguimiento y su inobservancia será sancionada por la Contraloría General del Estado..."*

El artículo 28 "*Seguimiento y Control*" del Reglamento de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, establece:

*"...Art.28.- Seguimiento y Control.-La Contraloría General a los tres meses de haber entregado a la entidad examinada el informe definitivo, podrá solicitar a la máxima autoridad o representante legal, que informen documentadamente sobre el estado de la implementación de las recomendaciones"*

El informe DIAPA-0044-2010, relacionado con el "*Examen especial al proceso de renegociación del contrato de concesión que tiene relación con la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito, la legalidad y validez del Acuerdo de Alianza Estratégica y otros documentos vinculados suscritos entre las partes; al cumplimiento de las recomendaciones contenidas en el informe DIAPA-0049-2009, relacionado con el informe DIAPA-0038-2008*", por el periodo comprendido entre el 1 de agosto de 2009 y el 20 de agosto de 2010, fue aprobado por el Subcontralor General del Estado el 2 de diciembre de 2010, y remitido al entonces Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, mediante oficio 19817 DIAPA de 3 de diciembre de 2010.

Con oficio 01-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 25 de marzo de 2015, el equipo de control solicitó al Alcalde del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, informar sobre las acciones implementadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y/o la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas

Francas y Regímenes Especiales, a fin de dar cumplimiento a las recomendaciones del informe DIAPA-0044-2010.

En respuesta al requerimiento efectuado, la Gerente General de la EPMSA, con oficio EPMSA-GG-0213-0957-15 de 10 de abril de 2015, adjuntó los informes de las gerencias Administrativa Financiera, Control de la Concesión y Jurídica de la entidad, en los que se hace referencia al cumplimiento de las recomendaciones del informe DIAPA-0044-2010, en los siguientes términos:

- Recomendación 1.- *"En vista del cambio del modelo económico en el proceso de renegociación, en concordancia con la Sentencia de la Corte Constitucional que confirma que los cargos y servicios aeroportuarios son públicos, dispondrá al Gerente de la EPM, exija a la QUIPORT, el cumplimiento de las cláusulas contractuales, atinentes al nivel de inversiones, costos y servicios, relacionadas con la ejecución y operación del NAIQ, para cuyo efecto establecerá los mecanismos que permitan verificar su cumplimiento".*

En el memorando EPMSA-GJ-0127-1969-15 de 9 de abril de 2015, suscrito por el Gerente Jurídico de la EPMSA, con el que presentó a la Gerente General de la entidad, en el área de su competencia, el informe de las acciones implementadas en relación con las recomendaciones del informe DIAPA-0044-2010, se indica que, a efectos de ejecutar el control y seguimiento del contrato de concesión, el Directorio de la EPMSA, en sesión ordinaria efectuada el 26 de diciembre de 2013, mediante Resolución 17-12-2013, aprobó la reforma parcial de la estructura orgánica funcional de la empresa.

De acuerdo al organigrama aprobado, como proceso agregador de valor, consta la Gerencia de Control de la Concesión, la cual, de conformidad al artículo 26 de la Resolución 02-07-2014 emitida el 11 de noviembre de 2014 por el Directorio de la EPMSA, entre otras, tiene la siguiente Misión y Responsabilidades:

*" . a) MISIÓN: Efectuar el seguimiento y el control de los contratos y acuerdos concernientes a la Concesión de los Aeropuertos de Quito en lo referente a la infraestructura, control ambiental y de la calidad -b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES.- 1) Efectuar el monitoreo y el seguimiento referentes al cabal cumplimiento de todos los compromisos ambientales, de infraestructura y calidad adquiridos por el Concesionario, los que constan en el*

*Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión, Construcción y en los demás títulos habilitantes relativos a la Concesión de los aeropuertos; e informar oportunamente a la Gerencia General de dicho seguimiento...-3) Asegurar que el Concesionario cumpla las leyes y reglamentos, nacionales e internacionales, así como con las ordenanzas y resoluciones metropolitanas vinculadas con las actividades ambientales, de infraestructura y calidad aeroportuarias, a más de aquellas constantes en los títulos habilitantes respectivos.-4) Realizar el control técnico del adecuado mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria, así como de la nueva infraestructura a ser construida durante el periodo de concesión.-5) Realizar el control de los estándares y servicios aeroportuarios.-6) Coordinar con el concesionario, la asistencia razonable para antes (sic) las autoridades estatales, municipales y demás entidades vinculadas con la construcción y operación y mantenimiento de los aeropuertos...".*

Asimismo, en el organigrama de la empresa, dentro de los procesos habilitantes de asesoría y de apoyo, respectivamente, constan las Gerencias Jurídica y Administrativa Financiera, las que, en su orden, y entre otras, tienen las siguientes Misiones y Responsabilidades:

*"... Art. 18 - GERENCIA JURÍDICA.-a) MISIÓN. Precautelar los intereses de la EPMSA mediante el asesoramiento jurídico en los procedimientos administrativos internos, relación contractual con el concesionario y patrocinio de las causas en que la EPMSA es parte.- b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES.- 1) Asesorar a la Empresa en la correcta aplicación de la normativa -vigente (sic), inclusive aquella aplicada a los temas relacionados con los acuerdos o contratos celebrados con el concesionario.-2) Coordinar los temas relacionados con la Concesión Aeroportuaria con las Gerencias de la Empresa competentes..."; y,*

*"... Art. 22 - GERENCIA ADMINISTRATIVA FINANCIERA.-a) MISIÓN: Administrar...los recursos humanos, económicos y materiales de la Empresa, gestionando los medios necesarios para el desarrollo de las actividades administrativas, financieras y de talento humano, a fin de contribuir al cumplimiento de sus objetivos y responsabilidades.-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES...-3) Controlar las fuentes de financiamiento en los que se sustenta el presupuesto de la Empresa...-13) Efectuar el monitoreo y seguimiento financiero referentes al cabal cumplimiento de todos los compromisos y obligaciones adquiridos por el Concesionario y que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión, y en los demás acuerdos e informar oportunamente a la Gerencia General.- 14) Verificar los ingresos reportados por el Concesionario.*

En el memorando EPMSA-GJ-0127-1969-15 de 9 de abril de 2015, suscrito por el Gerente Jurídico de la EPMSA, se señala también, que se expidió el Manual de Descripción y Clasificación de Puestos de la EPMSA, en el cual se describen las actividades esenciales a desarrollar por los servidores en la institución, y se

determinan las atribuciones y responsabilidades de las diferentes unidades creadas, incluidas las relativas al control de la concesión.

En el memorando EPMSA-GAF-0851-1979-15 de 10 de abril de 2015, suscrito por la Gerente Administrativa Financiera de la EPMSA, con el que presentó a la Gerente General de la entidad, en el área de su competencia, el informe de las acciones implementadas en relación con las recomendaciones del informe DIAPA-0044-2010, se indica que el 4 de agosto de 2014 iniciaron las reuniones de seguimiento financiero para verificar el cumplimiento de las obligaciones del concesionario, en donde, entre otros puntos, se trató sobre la realización de una auditoría de los soportes de los costos y gastos relacionados con la administración, operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), desde el 29 de julio de 2009 (fecha en la que la Corte Constitucional para el Período de Transición emitió la sentencia 003-09-SIN-CC) y el 19 de febrero de 2013 (último día de operación del AIMS). Se señala además, que con oficio EPMSA-GAF-0291-0829-14 de 14 de julio de 2014, se solicitó al concesionario, remitir las facturas y documentos de soporte de los costos y gastos de operación y mantenimiento del AIMS, a lo que mediante oficio PRES-429-214 de 23 de octubre de 2014, el concesionario propuso la realización de una auditoría a los recursos contables relacionados a la totalidad de los costos y gastos de operación y mantenimiento del AIMS, siempre y cuando la EPMSA utilice los resultados para el cierre definitivo de cuentas.

Ante dicho planteamiento, se indica que la EPMSA, con oficio EPMSA-GAF-0573-01829-14 de 25 de noviembre de 2014, aceptó la contratación de un auditor independiente, a fin de que realice una auditoría a los registros contables relacionados al 100% de los costos y gastos de operación y mantenimiento del AIMS, así como a la inversión que se realizó en el nuevo aeropuerto de Quito. Con oficio CGOM-055-2014 de 27 de enero de 2015, el Gerente de Concesión del concesionario, señaló que se procedería a contratar de forma inmediata a una auditora independiente para los rubros mencionados, a excepción de los montos destinados al diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del NAIQ. Asimismo, se indica que con oficio EPMSA-GG-0078-0373-15 de 18 de febrero de 2015, la EPMSA se ratificó en que se debía realizar una auditoría a la inversión, diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del NAIQ, en razón de la contribución del Municipio al proyecto, y a un requerimiento efectuado por la Contraloría General del Estado.

*Verificación*

De la documentación remitida por la EPMSA al equipo de control, se desprende que, a pesar de que dicha empresa adecuó su estructura orgánica funcional, para controlar el cumplimiento de los aspectos técnico, económico financiero y legal del concesionario dentro del contrato de concesión relativo al proyecto del aeropuerto internacional de Quito, hasta el 28 de febrero de 2015, fecha de corte del examen, la entidad no ha podido analizar los soportes de los costos y gastos reportados por el concesionario en la operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre, así como la inversión efectivamente realizada en la construcción del NAIQ. Adicionalmente, al equipo de control no se le proporcionó evidencia documental de que la EPMSA, a través de la máxima autoridad, haya emitido disposiciones orientadas a exigir al concesionario el cumplimiento de las cláusulas contractuales relacionadas con el nivel de inversiones, costos y servicios, para la ejecución y operación del nuevo aeropuerto internacional de Quito.

Por lo expuesto, se puede establecer que la recomendación 1 del informe DIAPA-0044-2010, no ha sido cumplida.

Cabe indicar también, que de acuerdo a la sentencia 003-09-SIN-CC emitida el 23 de julio de 2009 por la Corte Constitucional para el Período de Transición, en concordancia con el artículo 3 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, los recursos provenientes del flujo operacional del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), son de carácter público, por lo que la ejecución de una auditoría a los registros contables relacionados al 100% de los costos y gastos de operación y mantenimiento del AIMS, así como a la inversión que se realizó en el diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del NAIQ, solo puede ser efectuada por la Contraloría General del Estado; Auditoría Interna de la EPMSA, previamente autorizada por la Contraloría General del Estado; o, a través de la EPMSA, mediante la contratación de compañías privadas de auditoría, de acuerdo a lo dispuesto en la Sección 4 "Auditoría por Compañías Privadas" del Capítulo 3 "DEL SISTEMA DE CONTROL EXTERNO" del Título II "DEL SISTEMA DE CONTROL, FISCALIZACIÓN Y AUDITORÍA DEL ESTADO" de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado y las normas secundarias vinculadas.

*[Firma manuscrita]*

Mediante oficio EPMSA-GG-0351-1676-15 de 23 de junio de 2015, la Gerente General de la EPMSA remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 14248-DAPyA-2015 de 17 de junio de 2015, señalando:

*"...se verificó que desde el 3 de diciembre del 2010, esto es desde la notificación del informe DIAPA-0044-2010 al Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, los Gerentes Generales de los periodos desde el 03 de Diciembre de 2010 hasta el 18 de junio de 2014 no realizaron el análisis de los soportes de los costos y gastos reportados por el concesionario en la operación y mantenimiento durante el periodo de análisis del 1 de agosto de 2009 al 20 de agosto de 2010 conforme lo establece el Informe DIAPA-0044-2010...- a pesar de que los ex gerentes generales de la Empresa...no realizaron el análisis de los soportes de costos y gastos reportados por el concesionario. Ésta (sic) Gerencia General...ha realizado múltiples acciones para obtener la información...-se ha instruido a cada Gerencia los mecanismos a seguir para que el concesionario cumpla todas las cláusulas contractuales relacionadas con el nivel de inversiones, costos y servicios para la ejecución y operación del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito..."*

Continúa su exposición indicando que, con oficio EPMSA-GG-0084-0866-14 de 18 de julio de 2014, se informó al concesionario la creación de comisiones, como un mecanismo de trabajo de solución amigable de controversias, para resolver los incumplimientos detectados, según lo establecido en la cláusula 20 de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión. Como resultado de la creación de las comisiones, refiere que se han remitido varios oficios al concesionario con la finalidad de viabilizar las acciones correctivas.

Asimismo, la máxima autoridad administrativa de la EPMSA, señala que la obligación del concesionario de realizar la auditoría de los costos y gastos del antiguo aeropuerto de Quito, se sustenta en el literal a) de la cláusula 3.2 del acuerdo de alianza estratégica, y que, toda vez que el concesionario no ha entregado los sustentos y justificativos de los costos y gastos relacionados con la administración, operación y mantenimiento del antiguo aeropuerto, se ha insistido al concesionario, conforme el pronunciamiento de la Contraloría General del Estado en el oficio 13990 de 23 de agosto de 2011, la obligación de efectuar la auditoría al 100% de los costos y gastos relacionados con la administración, operación y mantenimiento del antiguo aeropuerto, en vista de la participación del Municipio en el negocio aeroportuario, con lo cual se ha dado cumplimiento a la recomendación 1 del informe DIAPA-0044-2010. Indica también que la EPMSA ha acogido la propuesta del concesionario de contratar un auditor independiente para que realice una auditoría a los registros contables

relacionados al 100% de los costos y gastos de operación y mantenimiento del antiguo aeropuerto, así como a la inversión que se realizó en el nuevo aeropuerto de Quito, indicando que es obligación del concesionario, seguir el procedimiento establecido en la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, respecto de la contratación de auditores independientes, por la administración de los fondos públicos, como agente recaudador.

Mediante comunicación de 29 de junio de 2015, el Gerente General de la EPMSA que desempeñó dichas funciones entre el 13 de enero de 2012 y el 5 de mayo de 2014, en respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 051-027-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 16 de junio de 2015 señaló que durante su gestión, se realizaron varias acciones como el cambio en la estructura organizacional de la EPMSA, a fin de que las Gerencias de Control de la Concesión y Financiera, y sus direcciones adscritas, efectúen el control de la concesión, en razón de las competencias asignadas. Indica también que a partir de la apertura del nuevo aeropuerto, se podía empezar a evaluar, desde el punto de vista operacional, la efectividad de las estrategias adoptadas para llegar a un control adecuado de la concesión, y que como resultado de la renegociación del contrato de concesión, se suscribieron el "Fideicomiso Mercantil de Administración del Contrato de Fideicomiso de Tasas" y el "Acuerdo de Recaudación de las Tasas", en donde se establecieron obligaciones para las partes en el orden financiero, encaminadas al control de los recursos públicos a través del fideicomiso.

Luego de la conferencia final de comunicación de resultados, la Gerente General de la EPMSA, con oficio EPMSA-GG-0708-3433-15 de 23 de diciembre de 2015, remitió sus opiniones respecto del borrador de informe, señalando:

*"...Se comprende que las disposiciones orientadas a exigir al concesionario el cumplimiento de las cláusulas contractuales relacionadas con el nivel de inversiones para la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito correspondían para la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito... -a la fecha de ingreso en mis funciones, ya el aeropuerto se encontraba construido... se tomó la decisión de crear las Comisiones de trabajo como un mecanismo más efectivo de comunicación con el concesionario a los efectos de resolver la problemática encontrada en la Empresa, inscrito en el mecanismo de solución amigable de controversias establecido en la Cláusula 20 del Contrato de Concesión... -son actos efectuados por la Gerencia General para resolver los inconvenientes que la Empresa se encontraba atravesando... para que el Concesionario dé cumplimiento no solo a las*

*CE [firma]*

*cláusulas contractuales relacionadas con los costos y servicios en la operación del nuevo aeropuerto, sino de otros temas que esta Gerencia consideró adecuados controlar ...*

Al respecto, la recomendación 1 del informe DIAPA-0044-2010, es explícita al señalar que la máxima autoridad de la EPMSA, debía exigir al concesionario el cumplimiento de las cláusulas contractuales relativas al nivel de inversiones, costos y servicios, relacionadas con la ejecución y operación del nuevo aeropuerto internacional de Quito, de lo cual, no se ha proporcionado evidencia documental de que los servidores que ocuparon el cargo de Gerente General de la EPMSA durante el período analizado en la acción de control, hayan emitido disposiciones orientadas a exigir al concesionario el cumplimiento de las cláusulas contractuales relacionadas con el nivel de inversiones para la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito, así como de los costos y servicios, en la operación del nuevo aeropuerto internacional de Quito.

Lo expuesto por la Gerente General de la EPMSA en su respuesta a la comunicación de resultados provisionales, permite ratificar la observación de que hasta la fecha de corte del examen, la entidad no ha podido analizar los costos y gastos reportados por el concesionario en la operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre, y por ende, la inversión efectivamente realizada por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en la construcción del NAIQ.

Es necesario reiterar en que la ejecución de una auditoría a los costos y gastos de operación y mantenimiento del AIMS, así como a la inversión que se realizó en el diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del NAIQ, por tratarse de recursos públicos, constitucional y legalmente solo puede ser efectuada por la Contraloría General del Estado; Auditoría Interna de la EPMSA, previamente autorizada por la Contraloría General del Estado; o, a través de la EPMSA, mediante la contratación de compañías privadas de auditoría, cumpliendo lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado y las normas secundarias vinculadas.

Por lo expuesto, la inobservancia a la recomendación 1 del informe DIAPA-0044-2010, se mantiene.

- Recomendación 2.- *"No obstante a que el Acuerdo de Alianza Estratégica señala que, la contribución de QUIPORT consistirá en las inversiones (como se*

*vea en el anexo 1*



define en el Acuerdo de Protección de la Inversión), las que incluyen contribuciones de capital (como se define en el Acuerdo de Términos Comunes) y los Préstamos Principales, todo lo cual será invertido en el diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del NAIQ, se estima imprescindible que conjuntamente con el Gerente de la EPM, se asegure que los costos, gastos o inversiones adicionales, requeridos para mantener el nivel de servicio "B" de IATA, serán de cuenta del concesionario".

El numeral 2.3.1 "Operación y mantenimiento de los Aeropuertos" de la cláusula 2.3 "Obligaciones del Concesionario" de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión relativo al proyecto del aeropuerto internacional de Quito, suscrita el 22 de junio de 2005, estipula que el concesionario:

*"...será responsable, a su exclusivo costo y expensas, de la administración, operación y mantenimiento integrales de los Aeropuertos, de acuerdo con el Manual de Operación y Mantenimiento, los Estándares, el Plan Maestro y los términos aquí establecidos ...".*

El literal (b) de la cláusula 2.7 "Exclusividad" del referido instrumento legal, señala que el concesionario tendrá, por el período de concesión, el derecho exclusivo de:

*"...(b) llevar a cabo todos los Desarrollos Aeroportuarios en el Sitio del Aeropuerto Actual y el Sitio del Nuevo Aeropuerto, todo de acuerdo con las estipulaciones de este Contrato de Concesión..."*

La cláusula 7.2 "Concesionario" y los numerales 7.2.11 "Mantenimiento" y 7.2.14 "Niveles de Servicio del Nuevo Aeropuerto", de la citada cláusula de la referida primera enmienda y reformulación del contrato de concesión, en su orden, indican:

*"...el Concesionario acuerda (a) operar, administrar, gerenciar, y mantener los Aeropuertos en forma integral, y prestar, o asegurar la prestación de los Servicios Aeroportuarios en los Aeropuertos durante la totalidad del Período de Concesión, y (b) mejorar el Nuevo Aeropuerto de conformidad con las Cláusulas 7.2.12 y 7.2.14, todo ello de conformidad con este Acuerdo y con los Estándares, el Manual de Operación y Mantenimiento y el Plan Maestro..."*

*"...El Concesionario, a su costo y expensas, estará obligado a dar mantenimiento o procurará que se mantengan (a) los Aeropuertos de conformidad con el Manual de Operación y Mantenimiento, y (b) los Desarrollos del Aeropuerto llevados a cabo por el Concesionario durante el Período de Concesión ..."; y,*

*"... (a) El Concesionario asegurará que el Diseño Detallado de Ingeniería para el Nuevo Aeropuerto deberá, como base para el diseño del terminal de pasajeros del Nuevo Aeropuerto, satisfacer los requerimientos aplicables al nivel de servicio "B" de IATA... lo cual ha sido establecido y acordado por las Partes..."*

De las estipulaciones contractuales transcritas, se desprende que el concesionario es responsable, a su exclusivo costo y expensas, entre otros aspectos, de que la administración, operación y mantenimiento integral del nuevo aeropuerto internacional de Quito, cumpla con los estándares contractualmente estipulados, lo cual significa, que el desarrollo y mejoramiento aeroportuario del nuevo aeropuerto, debe asegurar que de manera permanente se mantenga el nivel de servicio "B" de IATA, acordado y establecido por las partes en el contrato de concesión.

Al estar en plena vigencia las estipulaciones contractuales que obligan al concesionario a mantener el nivel de servicio "B" de IATA en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, a su exclusivo costo y expensas, se considera que la recomendación 2 del informe DIAPA-0044-2010, ha sido cumplida.

No obstante, es importante señalar, que la EPMSA, a través de la máxima autoridad, tiene la responsabilidad ulterior de controlar que el nivel de servicio contractualmente acordado y establecido para el nuevo aeropuerto internacional de Quito, sea permanentemente cumplido por parte del concesionario, de lo cual, la Contraloría General del Estado, en su oportunidad, se pronunciará sobre si se cumplió lo estipulado contractualmente.

En el oficio EPMSA-GG-0351-1676-15 de 23 de junio de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 14248-DAPyA-2015 de 17 de junio de 2015, se indica que la EPMSA constantemente se encuentra efectuando controles del nivel de servicio que debe prestar al concesionario, debido a su responsabilidad contractual.

Al respecto es importante indicar, que la EPMSA no remitió información documental relacionada a la evaluación del nivel de servicio alcanzado en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, entre febrero de 2013 (inicio de operaciones) y mayo de 2014, lo cual permite establecer, que dicha entidad no ha controlado de manera permanente,

que el concesionario cumpla el nivel de servicio contractualmente acordado y establecido para el nuevo aeropuerto internacional de Quito.

- Recomendación 3.- *"Dispondrá y verificará que el Gerente General de la EPM y un equipo técnico especializado, determinen la sustentabilidad de las modificaciones del proyecto".*

En el oficio EPMSA-GG-0351-1676-15 de 23 de junio de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 14248-DAPyA-2015 de 17 de junio de 2015, se indica que la mencionada recomendación no es de responsabilidad de su representada, toda vez que está dirigida al Alcalde Metropolitano. No obstante, señala que la administración actual, no recibió un acta de entrega recepción pormenorizada del archivo, lo que obligó a realizar un análisis exhaustivo del archivo pasivo, en donde se encontraron los siguientes documentos:

- Oficio 00025 de 25 de enero de 2011, con el que el Alcalde Metropolitano de Quito dispuso al Gerente General de la EPMSA, se cumplan con las recomendaciones constantes en el informe DIAPA-0044-2010.
- Oficio EPM-GG-0018-0114 de 11 de febrero de 2011 con el que el Gerente General de la EPMSA comunicó al concesionario, fiscalizadora de la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito y al ingeniero de los prestamistas, la nominación de un profesional, para que coordine los trabajos de construcción y el cumplimiento de normas con la fiscalizadora de la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito. En el documento se indica que el rol que cumple la EPMSA, a través de su asesor técnico, es la de verificar que la fiscalizadora cumpla con los parámetros de estándares y calidad establecidos por la OACI.
- Oficio EPM-GG-0051-0205-11 de 24 de marzo de 2011, con el que el Gerente General de la EPMSA remitió al Alcalde Metropolitano de Quito, un informe de cumplimiento de las recomendaciones del informe DIAPA-0044-2010, en el que, respecto de la recomendación 3, indica que la Gerencia General designó a un profesional para que asista al comité de construcción del concesionario, y

realice los reportes y estudios que considere necesarios para que analice las modificaciones del proyecto.

- Oficio EPM-GG-0076-0352-12 de 5 de abril de 2012, con el que el Gerente General de la EPMSA comunicó al concesionario, fiscalizadora de la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito y al ingeniero de los prestamistas, la nominación de otro profesional, para que coordine los trabajos de construcción y el cumplimiento de normas con la fiscalizadora de la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito. En el documento se indica que la EPMSA, a través de su representante, verifica que la fiscalizadora y el constructor, cumplan con los parámetros y estándares de calidad establecidos en los Anexos J y K del contrato de construcción, y que luego de la apertura del nuevo aeropuerto, y durante los años que dure la concesión, se podrá evaluar anualmente, la sustentabilidad del proyecto en el tiempo.

Finaliza su exposición señalando que, una vez iniciadas las operaciones en el nuevo aeropuerto internacional Mariscal Sucre, el control de la sustentabilidad de las modificaciones realizadas al proyecto, se han regido según lo establecido en las cláusulas 7.2.12, 7.2.14 y 13.1.10 de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión, y que la Gerencia de Control de la Concesión, a través de la Dirección de Calidad, se ha constituido en el equipo técnico encargado de verificar la sustentabilidad de las modificaciones al proyecto.

En la comunicación de 29 de junio de 2015, con la que el Gerente General de la EPMSA que desempeñó dichas funciones entre el 13 de enero de 2012 y el 5 de mayo de 2014, remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 051-027-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 16 de junio de 2015, se indica que en los informes de cumplimiento de las recomendaciones del informe DIAPA-0044-2010, remitidos al Director de Auditoría de Proyectos y Ambiental de la Contraloría General del Estado, se evaluó la recomendación 3 con un avance sustancial, considerando para el efecto, como fundamental el acompañamiento del fiscalizador del contrato de construcción. Se señala también que la modificación del desarrollo aeroportuario, según los contratos suscritos con el concesionario, se registró a lo aprobado en el Plan Maestro y sus sucesivas actualizaciones, lo cual significa que

*[Firma manuscrita]*

la valoración de la sustentabilidad del proyecto es un proceso a ser evaluado de manera continua, durante el período de concesión.

En el oficio EPMSA-GG-0708-3433-15 de 23 de diciembre de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones respecto del borrador de informe, en la parte pertinente, se señala:

*“...La recomendación efectuada es al Alcalde de la Fecha, quien habría dispuesto al Gerente General de la fecha, que se dé atención a lo dispuesto en el Informe DIAPA...-por ser de un período anterior al que me corresponde, no me pronuncio al respecto, más que en la información que se ubicó en archivos y que...fue remitida al equipo de control...-las autoridades de turno informaron al Directorio sobre el cumplimiento de las recomendaciones de auditoría, razón por la cual esta Gerencia General no puede responder al respecto...”.*

Al respecto, es necesario indicar que el Alcalde Metropolitano, mediante oficio 00025 de 25 de enero de 2011, dispuso al Gerente General de la EPMSA, cumplir con las recomendaciones constantes en el informe DIAPA-0044-2010, lo cual evidencia que era responsabilidad de la máxima autoridad de la EPMSA, dar cumplimiento, en el ámbito de sus atribuciones y responsabilidades, con todas las recomendaciones contenidas en el referido informe de auditoría.

La recomendación 3 del informe DIAPA-0044-2010, es bastante clara, al señalar que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la EPMSA y un equipo técnico especializado, debían determinar la sustentabilidad de las modificaciones del proyecto, producidas por, entre otros aspectos, los valores por concepto de “inversiones y gastos” relativos, costos adicionales derivados de la renegociación del nuevo aeropuerto (50 millones de dólares), así como los “costos de desarrollo del proyecto” (35,285 millones de dólares), en razón de que dichos componentes, no fueron analizados en la acción de control que se realizó.

El análisis de la razonabilidad de las inversiones, costos y gastos del proyecto, permite conocer la pertinencia de las mismas y sus impactos o consecuencias en las proyecciones económicas y financieras del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, situación de la que no se proporcionó información por parte de la EPMSA, para el estudio correspondiente.



De acuerdo a la documentación proporcionada por la EPMSA, a los profesionales que fueron designados por dicha entidad, al comité de construcción del concesionario, se les encargó la tarea de verificar que la fiscalizadora y el constructor, cumplan con los parámetros de estándares y calidad establecidos en el contrato de construcción, es decir, cumplieron tareas relativas a la supervisión de la construcción del nuevo aeropuerto, y de la actuación de la fiscalización en el control del contrato de construcción, aspectos que no corresponden a la determinación de la sustentabilidad de las modificaciones del proyecto.

Por lo expuesto, se considera que la recomendación 3 del informe DIAPA-0044-2010, no ha sido cumplida.

- Recomendación 4 - *"El Alcalde del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito dispondrá al Gerente de la EPM de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales exija a la concesionaria, la inmediata reposición de los 1 718 539,84 USD, que es la diferencia faltante de los 4 000 000,00 USD que la Corporación QUIPORT debió reintegrar a la CORPAQ, en los términos de la relación contractual; y, verificará su cumplimiento"*.

En el memorando EPMSA-GAF-0851-1979-15 de 10 de abril de 2015, suscrito por la Gerente Administrativa Financiera de la EPMSA, se indica que el 21 de junio de 2011, el concesionario transfirió a la cuenta 1220420 que la EPMSA mantiene en el Banco Central del Ecuador, el valor de 1 718 637,80 USD.

Revisado en el sistema del registro contable "ERP" de la empresa, el equipo de control comprobó el asiento de diario de 21 de junio de 2011, en el que, en el comprobante 00022 de dicha fecha, se registró el valor de 1 718 539,84 USD, en la cuenta 113831400000000 "CUENTAS X COBRAR VENTA BIENES Y SERVICIOS", relacionada con una cuenta por cobrar por la expropiación de los terrenos para el Conector de Alpachaca.

Al haber sido restituido el valor faltante del monto contractualmente establecido para la adquisición de los terrenos para la Vía de Enlace (Conector de Alpachaca), por parte del concesionario, se considera que la recomendación 4 del informe DIAPA-0044-2010, ha sido cumplida.

*[Firma manuscrita]*

- Recomendación 5.- *"El Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, dispondrá al Gerente de la EPM que agote todas las instancias necesarias a fin de conseguir de las Fuerzas Armadas, la definición de la totalidad de las obras necesarias y la ubicación, para el funcionamiento de la zona militar; trabajos que necesariamente deberán ser ejecutados y estar concluidos de conformidad con una programación razonable en función de la entrada en operación del NAIQ; y verificará su cumplimiento".*

En el memorando EPMSA-GJ-0127-1969-15 de 9 de abril de 2015, suscrito por el Gerente Jurídico de la EPMSA, respecto del establecimiento de la base militar en el NAIQ, se indica que el Concejo Metropolitano de Quito emitió la Resolución C793 de 13 de diciembre de 2011, en la que a través del literal b) del artículo 4, autorizó a que la EPMSA, ceda los derechos de usufructo del lote 2 del Mapa 3/3, al Ministerio de Defensa para el Terminal Aéreo Militar y servicios complementarios (uso conjunto de las tres ramas de las Fuerzas Armadas para servicios logísticos aéreos, base para el avión y los helicópteros presidenciales), con una superficie total de 65,00 hectáreas.

Como "OTROS ANEXOS" al memorando EPMSA-GJ-0127-1969-15 de 9 de abril de 2015, se remitió el oficio EPMSA-PJ-0181-0997-13 de 5 de septiembre de 2013, con el que el Gerente General de la EPMSA solicitó a la entonces Ministra de Defensa Nacional, indicar la situación actual del contrato de usufructo para la cesión de derechos del lote asignado al Ministerio de Defensa en el NAIQ. En respuesta al requerimiento, la entonces Ministra de Defensa Nacional, con oficio MDN-MDN-2013-1605-OF de 21 de octubre de 2013, indicó que el proyecto sería puesto a consideración de la Presidencia de la República, y que una vez se cuente con la aprobación del mismo, se procederá con el trámite respectivo

Asimismo, como parte de los anexos, se remitió el oficio STHV-DMGT-5400 de 19 de diciembre de 2014, suscrito por el Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en el que se hace referencia a que el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, mediante oficio 14-G-4G438-BAC de 29 de julio de 2014, solicitó a la EPMSA realizar una verificación de los linderos del lote a ser dado en usufructo al Ministerio de Defensa, para la ejecución del Terminal Aéreo Militar en el NAIQ; y, que con oficio 14-G-4-bac-26 de 5 de noviembre de 2014, el Gerente de proyecto Base Aérea Conjunta "Tababela" entregó a la

Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, el plano con las coordenadas del lote asignado a las Fuerzas Armadas en formato WGS-84 y ajustado al área de 65 hectáreas.


En razón de que los planos entregados no habían sido graficados en el Sistema Geodésico Mundial de 1984 (WGS84), determinado en la Ordenanza Metropolitana 0225, que establece los sistemas de referencia espacial (SIREs) y georreferenciación (SISGEO) en el Distrito Metropolitano de Quito, sino en el sistema TMQ-PSAD 56 zona 17, se solicitó modificar el formato de los levantamientos topográficos presentados, lo cual fue aceptado por el delegado de las Fuerzas Armadas.

Una vez rectificado el plano del lote, la Dirección Metropolitana de Planeamiento concluyó que no existía variación en las coordenadas y cabidas del terreno, con la información constante en el anexo 1 de la Resolución C793 de 13 de diciembre de 2011, por lo que la EPMSA podía proseguir con los trámites para la entrega del lote 2 a título de usufructo al Ministerio de Defensa para la ejecución del proyecto Terminal Aéreo Militar. Dicho pronunciamiento fue ratificado por el Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en el oficio STHV 0868 de 3 de marzo de 2015.

Mediante oficio MDN-JUR-2015-0455-OF de 23 de marzo de 2015, el Coordinador General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Defensa Nacional, remitió a la Gerente General de la EPMSA, el proyecto de contrato de usufructo para la ejecución del proyecto Terminal Aéreo Militar, a fin de que sea revisado, previa suscripción por las partes, para la ejecución de las obras de la Base Aérea Conjunta en el NAIQ.

De lo anotado se desprende que, hasta el 28 de febrero de 2015, fecha de corte del examen especial, a pesar de estar definida el área para la instalación de la zona militar, aún no se concreta la cesión de derechos de usufructo del lote asignado al Ministerio de Defensa para la ubicación de la Base Aérea Conjunta en el NAIQ, así como tampoco se han definido las obras a ser ejecutadas para la construcción del Terminal Aéreo Militar en el nuevo aeropuerto internacional de Quito.

Por lo expuesto, se considera que la recomendación 5 del informe DIAPA-0044-2010, hasta el 28 de febrero de 2015, fecha de corte del examen, no ha sido cumplida.



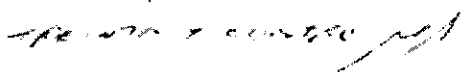


En el oficio EPMSA-GG-0351-1676-15 de 23 de junio de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 14248-DAPyA-2015 de 17 de junio de 2015, se indica que la recomendación 5 es de responsabilidad del Alcalde Metropolitano, para lo cual, se emitió la Resolución C793, en cuyo artículo 4, se le asignó el lote 2 del Mapa 3/3 al Ministerio de Defensa, para la construcción del Área Militar y servicios complementarios, en una superficie de 65 hectáreas.

Asimismo, detalla una serie de documentos emitidos en fechas posteriores al período del examen especial, con los que se ratificaron las coordenadas, límites y linderos del lote asignado al Ministerio de Defensa; se insistió a dicha Cartera de Estado la suscripción de la escritura que contiene el contrato de usufructo; y, se solicitó remitir el detalle de las obras para la construcción del Terminal Aéreo Militar.

Concluye su exposición, señalando que las obras que se definan para la construcción, deberán ser ejecutadas a partir del presupuesto y planificación con que cuente el Ministerio de Defensa, y que se encuentran próximos a suscribir la escritura de usufructo, para poder exigir a dicha Cartera de Estado, la definición de las obras necesarias, la ubicación de las mismas, así como una programación razonable.

En la comunicación de 29 de junio de 2015, con la que el Gerente General de la EPMSA que desempeñó dichas funciones entre el 13 de enero de 2012 y el 5 de mayo de 2014, remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 051-027-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 16 de junio de 2015, se indica que coincide con el criterio de que hasta la fecha de corte de la acción de control, no se han efectuado las obras encaminadas al establecimiento de la zona militar en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, y que la EPMSA efectuó todo el trámite que estuvo a su alcance, para que se suscriba la escritura pública de usufructo del lote asignado al Ministerio de Defensa para tal efecto. Se señala también que, hasta la fecha en que estuvo en funciones, no se concretó la suscripción, debido a que la Ministra de Defensa, mediante oficio MDN-MDN-2013-1605-OF de 21 de octubre de 2013, comunicó que el proyecto sería puesto a consideración de la Presidencia de la República, y que una vez se cuente con la aprobación del mismo, se continuará con el trámite respectivo. Asimismo, indica que el cumplimiento de la recomendación no



depende en todo sentido de la EPMSA, puesto que la responsabilidad del establecimiento de la Zona Militar, recae sobre el órgano ejecutor.

Con oficio EPMSA-GJ-0129-2043-15 de 24 de julio, la Gerente General de la EPMSA remitió documentación adicional relativa al cumplimiento de la recomendación 5 del informe DIAPA-0044-2010, suscrita en fechas posteriores al período del presente examen especial, en la que se refleja que el Coordinador General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Defensa Nacional, envió a la EPMSA el detalle de las obras a ser ejecutadas para la construcción del Terminal Aéreo Militar en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, e indicó que la minuta correspondiente al usufructo destinado para la construcción de la Base Aérea Militar Conjunta, se encuentra en revisión del Ministro de Defensa Nacional. Posteriormente, mediante oficio EPMSA-GG-0467-2264-15 de 25 de agosto de 2015, la Gerente General de la EPMSA informó que, a través del oficio MDN-JUR-2015-1316-OF de 13 de agosto de 2015, el Coordinador General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Defensa Nacional, envió a la EPMSA la matriz de la minuta del contrato de usufructo, suscrita por el Ministro de Defensa, y que mediante oficio EPMSA-GJ-0143-2220, remitió al Coordinador General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Defensa, la matriz debidamente suscrita en su calidad de Gerente General y Representante Legal de la EPMSA, a fin de que se proceda con el trámite de legalización por parte del Ministerio de Defensa.

En el oficio EPMSA-GG-0708-3433-15 de 23 de diciembre de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones respecto del borrador de informe, en la parte pertinente, se indica:

*"...Del análisis de esta recomendación, se determina que la temporalidad de cumplimiento de ésta, se encontraba ligada con el inicio de operación del Nuevo Aeropuerto de Quito. Así pues...la responsabilidad sobre el cumplimiento de esta recomendación, a la fecha de ingreso a mis funciones, ya se encontraba desfasada...esta Gerencia ha desarrollado una serie de acciones que han permitido que a la presente fecha se con la firma de la escritura pública de usufructo a favor de las Fuerzas Armadas; así como, tener el detalle de las obras a ser ejecutadas para la construcción del terminal Aéreo Militar en el nuevo aeropuerto internacional de Quito..."*

Al respecto, el Gerente General de la EPMSA que desempeñó dichas funciones entre el 13 de enero de 2012 y el 5 de mayo de 2014, ratifica la observación de que, hasta la

*[Firma manuscrita]*

fecha de corte del presente examen, no se han efectuado las obras para el establecimiento de la Zona Militar en el nuevo aeropuerto internacional de Quito.

Asimismo, los documentos emitidos por la Gerente General de la EPMSA, en fechas posteriores a la acción de control, con los que se ratifican los linderos y límites del terreno asignado para la construcción del Terminal Aéreo Militar, corroboran la observación de que, a pesar de estar definida el área para la instalación de la zona militar, hasta la fecha de corte del examen aún no se había concretado la cesión de derechos de usufructo del lote asignado al Ministerio de Defensa para la ubicación de la Base Aérea Conjunta en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, y, a pesar de que, de manera general, el Ministerio de Defensa Nacional ha definido las obras para la construcción del Terminal Aéreo Militar, las mismas no se ejecutaron de acuerdo a una programación razonable, a fin de que se hubiesen concluido en función de la entrada de operación del nuevo aeropuerto internacional de Quito, según lo indicado en la recomendación 5 del informe DIAPA-0044-2010.

Por lo expuesto, la inobservancia a la recomendación 5 del informe DIAPA-0044-2010, se mantiene.

- Recomendación 6.- *“Cuando se requiera modificar y/o ampliar los trabajos constantes en el plan maestro del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto de Quito, la EPM exigirá a la QUIPORT la aprobación por parte de la Dirección General de Aviación Civil de los correspondientes planos, previa su ejecución.-El Municipio a través de la EPM verificará y requerirá a los organismos competentes, el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que tiene la QUIPORT, en cuanto a los requisitos operacionales aeronáuticos concordantes con el sistema de transporte actual y futuro; así como, de los aspectos técnicos relacionados con la operación del aeropuerto”.*

En el memorando EPMSA-GCC-0093-1987-15 de 10 de abril de 2015, suscrito por el Gerente de Control de la Concesión, con el que presentó a la Gerente General de la EPMSA, en el área de su competencia, el informe de las acciones implementadas en relación con las recomendaciones del informe DIAPA-0044-2010, se indica que en el proceso de aprobación por parte de la EPMSA, de la ejecución de la ampliación de la



plataforma de carga del NAIQ, uno de los documentos habilitantes para que el concesionario pueda iniciar los trabajos de expansión, fue la aprobación, dentro de la competencia aeronáutica, de la Dirección General de Aviación Civil, entidad que, mediante oficio DGAC-OX-2014-2634-O de 2 de julio de 2014, emitió informe favorable al proyecto.

Adicionalmente, se señala que, previo a que el concesionario inicie los trabajos de ampliación de la plataforma de carga, se verificó que los trabajos se encuentren considerados en el Plan Maestro del aeropuerto; que se hayan cumplido los aspectos técnico-constructivos; y, que se cuente con los permisos municipales correspondientes.

Sobre el segundo párrafo de la recomendación, se menciona:

*"...Al ser la ampliación de la Plataforma de Carga del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre...un proyecto de carácter aeronáutico, se verificó por parte de la EPMSA el cumplimiento por parte de la Corporación Quiport S.A. (sic) de haber obtenido la aprobación de la Autoridad Aeronáutica, entidad que mediante Oficio...DGAC-OX-2014-2634-O del 2 de julio de 2014... dio informe favorable. Este documento fue incluido por la EPMSA como documento habilitante para que la Corporación Quiport S.A. pueda iniciar con la ampliación de la Plataforma..."*

No obstante de que la documentación remitida por la EPMSA al equipo de control, evidencia que la entidad ha efectuado un control del cumplimiento por parte del concesionario, de que la ampliación de la plataforma de carga del nuevo aeropuerto haya contado con las autorizaciones y aprobaciones respectivas, previo al inicio de la ejecución de los trabajos previstos, no se encontró documentación que refleje que se ha realizado el control de todos los trabajos de ampliación y mejoramiento previstos en el Plan Maestro del nuevo aeropuerto internacional de Quito, ejecutados por el concesionario en el período del examen especial, citando, a manera de ejemplo, las obras que se han ejecutado para ampliar el terminal de pasajeros, mismas que, hasta la fecha de corte del presente examen, no cuentan con la aprobación de la EPMSA para su realización.

Asimismo, la EPMSA no proporcionó al equipo de control, documentación orientada a requerir al concesionario, el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades en cuanto a los requisitos operacionales aeronáuticos relacionados con el sistema de

*... y sistema...*

transporte actual y futuro, así como de los aspectos técnicos relacionados con la operación del nuevo aeropuerto.

Por lo expuesto, se considera que la recomendación 6 del informe DIAPA-0044-2010, se ha cumplido en lo referente a la ejecución de la ampliación de la plataforma de carga, y no ha sido cumplida en lo correspondiente a los demás trabajos de ampliación y mejoramiento, ejecutados por el concesionario en el periodo del examen especial.

En el oficio EPMSA-GG-0351-1676-15 de 23 de junio de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 14248-DAPyA-2015 de 17 de junio de 2015, se indica que en el memorando EPMSA-GCC-0186-3682 de 19 de junio de 2015, el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, señaló:

*“...para los casos de la ampliación de la terminal de pasajeros, edificio administrativo y plataforma de carga...se ha contado con el aval de la Autoridad Aeronáutica, mientras que en el caso de las demás edificaciones no se ha evidenciado un accionar por parte de la administración de turno al momento del inicio de la ejecución de dichas obras...en relación al control de...los trabajos de ampliación y mejoramiento previstos en el Plan Maestro del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, ejecutados por el concesionario en el período del examen especial, se debe diferenciar los casos de la ampliación de la plataforma de carga, cumplida a cabalidad, la ampliación de la terminal de pasajeros, cuyo análisis de los criterios de remediación al haber sido efectuada sin el visto bueno de la EPMSA como mejora...se encuentra en curso, y las demás edificaciones previamente edificadas...”.*

Mediante oficio EPMSA-GG-0681-3293-15 de 4 de diciembre de 2015, la Gerente General de la EPMSA, envió un alcance al oficio EPMSA-GG-0351-1676-15 de 23 de junio de 2015, indicando que el Director General de Aviación Civil, mediante oficio DGAC-YA-2015-2011-O de 22 de julio de 2015, en contestación al oficio EPMSA-GCC-0406-166-15, suscrito por el Gerente de Control de la Concesión, remitió un detalle de los proyectos que el concesionario ha desarrollado en las instalaciones aeroportuarias del aeropuerto internacional Mariscal Sucre, a los que la Dirección General de Aviación Civil, en el ámbito de su competencia, emitió los “Certificados de altura máxima de construcción permitida”, precisando que en el referido oficio se indica que: “. .la Dirección General de Aviación Civil no aprueba planos sino que acepta tal como están presentados siempre y cuando esta edificación no represente un obstáculo para las operaciones aéreas...”. Asimismo indicó que el Director de

*[Firma manuscrita]*

Infraestructura de la EPMSA, con oficio EPMSA-GCC-0350-5225-15 de 25 de agosto de 2015, presentó al Gerente de Control de la Concesión el informe técnico EPMSA-GCC-DI-082-15, sobre las autorizaciones emitidas por la Dirección General de Aviación Civil a las edificaciones en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre, en el que, en las conclusiones y recomendaciones, señala: "...Una vez revisada la información remitida por la DGAC, se concluye que no se ha remitido la documentación referente a las autorizaciones de altura para los siguientes edificios del AIMS: Cafetería de Empleados (sic) Rent a Car (sic) Edificio Estacionamiento Urbapark (sic) SENA (sic) Incinerador...Se recomienda solicitar al Concesionario remitir o gestionar de ser el caso, las autorizaciones de la DGAC para las edificaciones de las cuales ésta entidad no ha remitido los permisos de altura correspondiente (sic)...".

Adicionalmente, la Gerente General de la EPMSA señaló que la Gerente de Control de la Concesión encargada, mediante oficio EPMSA-GCC-0633-2611-15 de 7 de octubre de 2015, solicitó al concesionario remitir, o de ser el caso, gestionar las autorizaciones de las referidas edificaciones, a lo que, con oficio GCON-492-2015 de 30 de noviembre de 2015, el Gerente de Concesión del concesionario indicó:

*"... Corporación Quiport S.A. y la DGAC han mantenido reuniones para definir la documentación necesaria requerida para gestionar las autorizaciones para ciertas edificaciones del AIMS.-Corporación Quiport S.A. ha contratado la ingeniería de detalle para la elaboración de los respectivos planos y demás información requerida. Con fecha 18 de diciembre de 2015 será entregada la documentación por parte del contratista, posterior a esto se realizará la revisión de la información y envío a DGAC para aprobación..."*

En el oficio EPMSA-GG-0708-3433-15 de 23 de diciembre de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones respecto del borrador de informe, en la parte pertinente, se señala:

*"... al inicio de mi gestión ya se encontraban efectuadas obras aeroportuarias y complementarias cuyas exigencias de cumplimiento de aprobaciones previas debían efectuarse en su debido momento; sin embargo de lo cual, se han efectuado las gestiones correspondientes para exigir al Concesionario las autorizaciones de ley...-la Gerencia de Control de la Concesión.. en el Memorando...EPMSA-0602-8220-15---de 22 de diciembre de 2015.. en su parte pertinente dice...-la única ampliación y/o modificación que inició en el período de ésta Administración...fue la ampliación de la plataforma de carga...-*

*Antes de junio de 2014, ya se encontraban en proceso constructivo la Ampliación de (sic) Terminal de Pasajeros, el Hotel Gran Condor (sic) y la Estación de combustible...-la ampliación del terminal de pasajeros fue aprobada, por (la Dirección General de Aviación Civil) ...con fecha 10 de marzo de 2004 mediante oficio...DGAC-YA-2014-0640-O.-En relación a los permisos constructivos correspondientes, tanto de las edificaciones existentes como de las que se encontraban en proceso constructivo a junio de 2014, al EPMSA ha realizado todas las gestiones pertinentes a fin de exigir al concesionario se regularicen los permisos y autorizaciones correspondientes tanto por parte de la Dirección General de Aviación Civil como por el Municipio Metropolitano (sic) de Quito ...se concluye que la EPMSA a partir de junio de 2014 ha dado cumplimiento a la recomendación 6 en razón de todas las acciones y controles de cumplimiento por parte del concesionario..”.*

Adicionalmente, en la parte pertinente del oficio de respuesta al borrador de informe, la Gerente General de la EPMSA, detalla varias comunicaciones emitidas por la empresa y el concesionario luego de la fecha de corte del examen, relacionadas con el licenciamiento y la obtención de permisos correspondientes para la ampliación de la terminal de pasajeros.

Al respecto, es preciso resaltar que el propio Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, en el oficio EPMSA-GCC-0301-1308-15 de 12 de mayo de 2015, con el que atendió el requerimiento de información relacionada con el detalle de las modificaciones y/o ampliaciones de las obras previstas en el Plan Maestro del nuevo aeropuerto internacional de Quito, ejecutadas por el concesionario, incluyendo las aprobaciones emitidas por la EPMSA, Dirección General de Aviación Civil y Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, efectuada por el equipo de control a través del oficio 017-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 27 de abril de 2015, señaló:

*“...2.3 AMPLIACIÓN DE LA TERMINAL DE PASAJEROS DEL AIMS...-la Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS tuvo que ser realizada bajo el consentimiento escrito previo de la CORPAQ. hoy EPMSA (de lo cual no se tiene evidencia expresa ni aprobación por parte de esta Administración) y de conformidad con el Plan Maestro...”.*

En el memorando EPMSA-GCC-0186-3682 de 19 de junio de 2015, el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA reconoce que no se ha evidenciado un accionar por parte de las administraciones de turno de la empresa, para verificar el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades en cuanto a los requisitos operacionales de las edificaciones ejecutadas por el concesionario en el período del examen especial.

Asimismo, el servidor confirma una vez más, que la ampliación del terminal de pasajeros del nuevo aeropuerto, se ejecutó sin la aprobación de la EPMSA, lo cual, permite ratificar la observación efectuada.

En cuanto a las aprobaciones por parte de la Dirección General de Aviación Civil, es pertinente señalar que de acuerdo a los artículos 37 y 38 del Código Aeronáutico, a dicha entidad le corresponde emitir la autorización correspondiente, para la ejecución de obras comprendidas dentro de la zona de protección y seguridad en los terrenos adyacentes o inmediatos a los aeródromos y aeropuertos, sin cuyo requisito, las municipalidades se deben abstener de otorgar permisos de construcción. En tal virtud, a la EPMSA le corresponde el control de que, previo a la ejecución de una ampliación y/o modificación de los trabajos constantes en el Plan Maestro, se cuente con la autorización de la Dirección General de Aviación Civil, así como de las correspondientes aprobaciones de las Secretarías y/o Direcciones competentes del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Es importante resaltar lo indicado por el Gerente de Concesión del concesionario en el oficio GCON-492-2015 de 30 de noviembre de 2015, dirigido a la Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, de que hasta el mes de diciembre de 2015, el concesionario se encuentra complementando la documentación requerida por la Dirección General de Aviación Civil, para gestionar las autorizaciones de edificaciones ejecutadas en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre, lo cual releva de hacer mayores comentarios y permite ratificar la observación realizada.

- Recomendación 7.- *"El Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, dispondrá que el Gerente General de la EPM de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, exija y se asegure con la Corporación QUIPORT, el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones requeridas en la licencia ambiental, que están bajo su control y manejo; así como vigilar el desempeño de las normas, reglamentos y disposiciones ambientales y contractuales, con la finalidad de que la continuación de la construcción del NAIQ y su posterior operación, se realice dentro de un escenario ambientalmente estable y equilibrado; y verificará su cumplimiento".*



En el memorando EPMSA-GCC-0093-1987-15 de 10 de abril de 2015, suscrito por el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, se indica que en el período comprendido entre mayo de 2014 y marzo de 2015, la Dirección de Control Ambiental de la EPMSA efectuó 75 inspecciones a las diferentes instalaciones del NAIQ, en donde se verificaron no conformidades al cumplimiento de la normativa ambiental y de lineamientos ambientales contemplados en los documentos legales que rigen el control ambiental del nuevo aeropuerto internacional de Quito, las cuales fueron comunicadas al concesionario para el levantamiento respectivo.

Se señala también que, en cumplimiento de la disposición 5 de la licencia ambiental, mediante oficio EPMSA-GCC-0061-0241-15 de 29 de enero de 2015, se presentó al Ministerio del Ambiente, el Informe Semestral de Seguimiento de los medios Físico, Biótico, Social y Salud Humana, correspondiente al período comprendido entre marzo y agosto de 2014. Del análisis de dicho informe semestral, se desprende que la EPMSA, mediante oficio EPMSA-GCC-0345-1851-14 de 27 de noviembre de 2014, emitió al concesionario un Aviso de Remediación por incumplimiento del plan ambiental y la normativa ambiental vigente, en lo que respecta a las descargas líquidas residuales.

De la documentación remitida por la EPMSA, se observa que la entidad ha efectuado el control del cumplimiento de las obligaciones requeridas en la licencia ambiental, además de que se ha realizado un seguimiento a la operación del NAIQ, para verificar la observancia de las normas, reglamentos y disposiciones ambientales y contractuales.

Por tanto, se considera que la recomendación 7 del informe DIAPA-0044-2010, ha sido cumplida.

- Recomendación 8.- *"Una vez que el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito entre en operación, el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito coordinará las acciones que fueren necesarias para que la Dirección de Aviación Civil, cuando otorgue autorizaciones de operación a las aeronaves, procure se cumpla con los límites establecidos en la Norma Técnica de Control de Ruido en Aeropuertos, que se encuentra en trámite de aprobación, y de las disposiciones*

*internacionales emitidas por la OACI, sin perjuicio de la responsabilidad individual de las aerolíneas en esta materia”.*

En el memorando EPMSA-GCC-0093-1987-15 de 10 de abril de 2015, suscrito por el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, se indica que en el Informe Semestral de Seguimiento de los medios Físico, Biótico, Social y Salud Humana, correspondiente al período comprendido entre marzo y agosto de 2014, presentado por la EPMSA al Ministerio del Ambiente, se incluyeron los resultados del monitoreo de ruido continuo, en donde se verificó que en los puntos de medición ubicados en sectores aledaños al nuevo aeropuerto internacional de Quito, no se registraron niveles de presión sonora equivalente, superiores a los 65 decibeles.

Adicionalmente se señala, que la EPMSA determinó la necesidad de mantener datos propios e independientes referentes al accionar del concesionario, en cuanto al monitoreo de la calidad ambiental del NAIQ, por lo que se planificó dentro del Plan Operativo Anual de 2015, la realización de un monitoreo de ruido ambiental, a fin de comparar los resultados que se obtengan, con los que presente el concesionario en los informes de seguimiento semestral, y con ello, verificar el cumplimiento de la normativa ambiental en ese punto específico.

En el oficio EPMSA-GG-0351-1676-15 de 23 de junio de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 14248-DAPyA-2015 de 17 de junio de 2015, se indica que la recomendación 8 del informe DIAPA-0044-2010, es de competencia de la Dirección General de Aviación Civil, y de responsabilidad del Municipio del Distrito Metropolitano, más no de la EPMSA.


Se señala también, que la responsabilidad de la Dirección General de Aviación Civil, respecto del control de ruido emitido por las aeronaves, está establecida en la Resolución 46 de la Aviación Civil, publicada en el Registro Oficial 303 de 21 de octubre de 1999, la cual regula los permisos o concesiones de operación de servicio aéreo. Según el artículo 6 de la mencionada resolución, el cumplimiento y la observancia fue encargada a la Dirección General de Aviación Civil.

Asimismo, se indica que según el oficio EPMSA-GG-0031-0326-14 de 21 de marzo de 2014, suscrito por el Gerente General de la EPMSA, dirigido al Alcalde Metropolitano,

la Dirección de Control a la Gestión Ambiental de la empresa, realizó reportes de monitoreo de ruido entre octubre y diciembre de 2013, en donde se observó que el nivel de presión sonora cumplía con los límites establecidos para el umbral de ruido promedio para zonas sensibles. En el Anexo 6 del mencionado documento, se adjuntó el informe técnico 006 EPMSA-GCC-DCGA-14 de 20 de marzo de 2014, suscrito por el Director de Control y Gestión Ambiental de la EPMSA, en donde indicó que es responsabilidad de la Dirección General de Aviación Civil, el control de ruido de las aeronaves. Dicho documento es considerado por la Gerente General de la EPMSA, como el insumo que proporcionó la EPMSA a la Alcaldía, para la coordinación con la Dirección General de Aviación Civil, según la recomendación 8 del informe DIAPA-0044-2010.

En la comunicación de 29 de junio de 2015, con la que el Gerente General de la EPMSA que desempeñó dichas funciones entre el 13 de enero de 2012 y el 5 de mayo de 2014, remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 051-027-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 16 de junio de 2015, se indica que mediante Certificado de Aeródromo DGAC:2014-001, la Dirección General de Aviación Civil otorgó al operador aeroportuario, el permiso por haber cumplido con las exigencias establecidas en el proceso de certificación y las normas RDAC aplicables, y que en dicho certificado, la autoridad otorgante debió considerar varios parámetros, entre ellos, los temas relacionados con la observancia de la normativa ambiental, y que existen disposiciones técnicas aplicables al otorgamiento de los permisos de operación solicitados por las diferentes aerolíneas, la cual es controlada por la autoridad aeronáutica, en razón de su competencia.

Al respecto, es necesario precisar que la competencia para el otorgamiento de permisos o concesiones de operación de servicio aéreo, es de la Dirección General de Aviación Civil, entidad que, legalmente, es también la encargada de controlar el ruido de las aeronaves. Por tanto, el cumplimiento de la Norma Técnica de Control de Ruido en Aeropuertos, es de responsabilidad de la Dirección General de Aviación Civil, que lo realiza, entre otros aspectos, a través de la emisión de los permisos de operación de las aeronaves.



En tal virtud, al contar las aerolíneas que operan en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, con los permisos de operación correspondientes, se considera que la recomendación 8 del informe DIAPA-0044-2010, ha sido cumplida.

- Recomendación 9.- *"El Gerente General de la EPM de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, exigirá a la concesionaria y verificará su cumplimiento, que cuando se reinicie la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, tome las medidas correctivas y preventivas, a fin de eliminar niveles de material particulado superiores a los máximos permitidos en la zona del nuevo aeropuerto, evitando afectación al entorno".*

Como parte del Anexo 5 del oficio EPMSA-GG-0351-1676-15 de 23 de junio de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 14248-DAPyA-2015 de 17 de junio de 2015, se adjuntó el oficio EPM-PJ-0040-0399-11 de 2 de junio de 2011, con el que el Gerente General de la EPMSA remitió al Director de Auditoría de Proyectos y Ambiental de la Contraloría General del Estado, el *"Informe de cumplimiento de las recomendaciones de la Contraloría General del Estado"* correspondiente al mes de mayo de 2011, relacionado con el informe DIAPA-0044-2010. En el título *"Recomendación de Contraloría 9. (Informe DIAPA-0044-2010)"* del referido informe, se señala:

*"...Cumplimiento Total. No se han presentado nuevos problemas de material particulado.-De acuerdo con recomendaciones del Ministerio del Ambiente y en concordancia con la información recabada mediante la rosa de los vientos, que indica que la dirección predominante de los vientos es de norte a sur, y los modelos de dispersión aplicados, en el mes de febrero de 2011, se instalaron dos estaciones para monitoreo de la calidad del aire del NAIQ...con el fin de determinar las concentraciones reales de PM2.5 y PM10 micrones. Se cuenta con reportes referentes a los meses de febrero, marzo y abril, en los que se da cuenta del cumplimiento del control de material particulado las actividades del Nuevo Aeropuerto (sic)...como conclusión de este reporte se señala que "las actividades del Nuevo Aeropuerto durante el mes de abril no están causando impactos sobre la calidad del aire respirable en las zonas receptoras de las plumas de dispersión (viento bajo)...(Ver Anexo 23- Informes de Monitoreo de Calidad de Aire de febrero, marzo y abril de 2011).-El propósito del monitoreo es evaluar el impacto y reducir la cantidad de emisiones de polvo, lo que se ha estado consiguiendo mediante acciones tales como: aplicación de agua...revegetación, imprimación; pavimentación; aplicación de*

*grava. Evidentemente, al término de la construcción del NAIQ, la generación de polvo atribuible a su construcción habrá desaparecido...".*

Como respaldo documental, se adjuntaron los Informes Mensuales de Monitoreo Físico, Biótico, de Salud Humana y Social, emitidos por el constructor del proyecto, entre mayo y diciembre de 2010 y en el año 2011, mismos que fueron remitidos al Ministerio del Ambiente, en donde, en el monitoreo del componente Físico, se verificó que el cumplimiento del material particulado se encuentre dentro de los límites máximos permisibles establecidos en la Norma de Calidad del Aire Ambiente del Anexo 4 del Texto Unificado de Legislación Ambiental Secundaria, registrando, para el efecto, las conformidades correspondientes, así como las acciones de mitigación, cuando se detectaron no conformidades en la zona del proyecto, debido principalmente a situaciones como, entre otras, el arreglo de sistemas de alcantarillado y la construcción de la vía Collas.

En razón de que los Informes Mensuales de Monitoreo Físico, Biótico, de Salud Humana y Social, emitidos por el constructor del proyecto, evidencian que se mantuvo un control del material particulado cuando se reinició la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito, a fin de que éste no sobrepase los límites máximos admisibles establecidos en la normativa ambiental, y que, cuando se detectaron no conformidades, se plantearon las acciones de mitigación correspondientes, se considera que la recomendación 9 del informe DIAPA-0044-2010, ha sido cumplida.

- Recomendación 10.- *"El Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito dispondrá al Gerente de la EPM de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que todo proceso de contratación, además de publicarse en el portal COMPRASPÚBLICAS, se incluyan los informes que detallen las contrataciones realizadas y el presupuesto empleado, señalando los resultados obtenidos; y verificará su cumplimiento".*

En el memorando EPMSA-GAF-0851-1979-15 de 10 de abril de 2015, suscrito por la Gerente Administrativa Financiera de la EPMSA, se indica que, a través de la Dirección Administrativa de la EPMSA y su Unidad de Contratación Pública, se revisa, elabora, publica y gestiona todos los procedimientos de contratación, en cumplimiento de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, su Reglamento

*[Firma manuscrita]*

General, y resoluciones emitidas por el Servicio Nacional de Contratación Pública (SERCOP).

En razón de la disposición contenida en el numeral 2 "REGIMEN COMUN" (sic) del artículo 34 "CONTRATACION EN EMPRESAS PUBLICAS" (sic) de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, la EPMSA tiene la obligación de realizar las contrataciones de bienes, obras y servicios, incluidos los de consultoría, en sujeción a lo dispuesto en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, su Reglamento General y demás disposiciones administrativas aplicables.

De la revisión efectuada al portal *compraspublicas*, aleatoriamente de procesos afines con el ámbito de la orden de trabajo, se observa lo siguiente:

Código del proceso	Objeto	Observaciones
re-epm-0010-2011	Estudio topográfico de 200 ha de la Zona Franca del nuevo aeropuerto internacional de Quito	No se encuentra publicada información del presupuesto empleado, ni los resultados obtenidos.
LCC-EPM-0011-2012	Consultoría para la elaboración del "Plan general de cierre técnico-ambiental del aeropuerto internacional Mariscal Sucre"	No se encontró información referente a: certificación presupuestaria, convocatoria o invitación para participar en el proceso, oferta técnica; acta de apertura de oferta, acta de solicitud de convalidación de errores, informe de evaluación de oferta, cuadro de calificación de oferta, informe de recomendación de adjudicación a la máxima autoridad, garantías presentadas, notificación de disponibilidad del anticipo, cronograma de ejecución de actividades contractuales, actos administrativos de sanción y multas, resultados de la consultoría, presupuesto empleado.
CDC-EPMSA-0020-	Levantamiento	No se encontró información referente a:

2013	planimétrico y determinación de áreas definitivas de los terrenos afectados por la apertura y construcción de la vía conector Alpachaca	certificación presupuestaria, convocatoria o invitación para participar en el proceso, oferta técnica; acta de apertura de oferta, acta de solicitud de convalidación de errores, informe de recomendación de adjudicación a la máxima autoridad, garantías presentadas, notificación de disponibilidad del anticipo, cronograma de ejecución de actividades contractuales, resultados de la consultoría, presupuesto empleado.
CDC-EPMSA-0034-2012	Auditoría ambiental de cierre del aeropuerto internacional Mariscal Sucre	No se encontró información referente a: certificación presupuestaria, convocatoria o invitación para participar en el proceso, oferta técnica; acta de apertura de oferta, acta de solicitud de convalidación de errores, informe de recomendación de adjudicación a la máxima autoridad, garantías presentadas, notificación de disponibilidad del anticipo, cronograma de ejecución de actividades contractuales, resultados de la consultoría, presupuesto empleado.

No obstante, si bien en el portal *compraspublicas* no constan los documentos observados por auditoría, los mismos si se encuentran en los expedientes de los procesos de contratación mencionados, según lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.

En el oficio EPMSA-GG-0351-1676-15 de 23 de junio de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 14248-DAPyA-2015 de 17 de junio de 2015, se indica que los procesos revisados por el equipo de control, corresponden a los años 2011 a 2013, que no fueron efectuados por su administración. Señala también que se ha instruido mediante varios documentos, la obligatoriedad de que se publique toda la información relevante en los procedimientos de contratación que se lleven a efecto.

Indica también que el Director Administrativo de la empresa, con memorando EPMSA-GAF-1467-3663-15 de 22 de junio de 2015, informó, respecto de los procesos observados por auditoría, que se ha verificado cada uno de ellos, para proceder con la carga de información en la plataforma informática de Compras Públicas, y que, al existir en dicho sistema procedimientos finalizados, en los que no se ha podido efectuar la carga correspondiente, con la finalidad de garantizar el acceso a la información pública, se dispondrá que la información que no sea posible publicar en la página de compras públicas, sea publicada en la página electrónica de la entidad.

En la comunicación de 29 de junio de 2015, con la que el Gerente General de la EPMSA que desempeñó dichas funciones entre el 13 de enero de 2012 y el 5 de mayo de 2014, remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 051-027-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 16 de junio de 2015, se indica que durante su gestión, la publicación de las contrataciones de la EPMSA fueron publicadas a través del portal, sin excepción, y que si bien la Resolución INCOP 053-2011, expedida el 14 de octubre de 2011, establece la información que deberá ser publicada en el portal, y que si bien no se encuentra publicada la información detallada en los procesos analizados, no se dejó de cumplir con la generación de la información en forma física.

Al respecto, es necesario insistir en que la EPMSA tiene la obligación de publicar en el portal *compraspublicas*, la información documental considerada como relevante, que de acuerdo a la reglamentación emitida por el Servicio Nacional de Contratación Pública, debe ser publicada en las fases precontractual y contractual comunes a los procesos de contratación pública.

Es importante señalar que los procesos de contratación derivados del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito y demás documentos vinculados, no están sujetos a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, sino a la Ley de Modernización del Estado, por tanto, los mismos no pueden ser publicados en el portal *compraspublicas*, ya que no están sujetos a dicha Ley; no obstante, tanto el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, como la EPMSA, en cumplimiento de la Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública, están sujetos a publicar en sus páginas electrónicas institucionales, la información de las contrataciones que se efectúen en el marco del mencionado proyecto.



Por lo expuesto, se considera que la recomendación 10 del informe DIAPA-0044-2010, ha sido cumplida.

- Recomendación que no consta numerada.- *"El Concejo del Distrito Metropolitano de Quito emitirá las Ordenanzas correspondientes para la fijación de los valores de las tasas, en concordancia con las recomendaciones de la OACI"*.

Con memorando EPMSA-GJ-0155-2336-15 de 27 de abril de 2015, el Gerente Jurídico de la EPMSA realizó un alcance al memorando EPMSA-GJ-0127-1969-15 de 9 de abril de 2015, con el que presentó, en el área de su competencia, el informe de las acciones implementadas en relación con las recomendaciones del informe DIAPA-0044-2010. En el referido documento se señala que el 21 de diciembre de 2010, el Concejo Metropolitano expidió la Ordenanza Metropolitana 0335, que establece el régimen aplicable a la prestación de servicios públicos aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito, la cual fue publicada en el Registro Oficial 358 de 8 de enero de 2011.

Los considerandos octavo y noveno de la mencionada ordenanza, en su orden, señalan:

*"...en cumplimiento a las recomendaciones de la Contraloría General del Estado, consignadas en el informe DIAPA-0044-2010...es necesario emitir la ordenanza correspondiente para la fijación de los valores de las tasas, en concordancia con las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI..."; y,*

*"...la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales ha informado la base técnica y económica sobre la fijación de las tasas aeroportuarias, atendiendo las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI...".*

Los capítulos IV y V de la Ordenanza Metropolitana 0335, definen, respectivamente, lo que para efectos del Título *"DEL RÉGIMEN AEROPORTUARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"*, se consideran servicios aeroportuarios; así como, el hecho generador, sujeto activo y beneficiario, sujeto pasivo, base imponible, tipo y cuota y gestión de los cargos y tasas aeroportuarias.

*[Firma manuscrita]*

Mediante Ordenanza Metropolitana 0338 de 3 de enero de 2013, el Concejo Metropolitano de Quito, expidió una reforma a la Ordenanza 0335, relativa a la tasa de seguridad aeroportuaria, la cual fue publicada en el Primer Suplemento del Registro Oficial 869 de 12 de enero de 2013.

En razón de que el Concejo Metropolitano de Quito, a base de la información técnica y económica sobre la fijación de las tasas aeroportuarias remitida por la EPMSA, y en atención a las recomendaciones de la OACI, expidió las Ordenanzas Metropolitanas 0335 de 21 de diciembre de 2010 y 0338 de 3 de enero de 2013, con las que se establece los valores de los cargos y tasas aeroportuarias, se considera que la recomendación que no consta numerada en el informe DIAPA-0044-2010, ha sido cumplida.

- Recomendación 11.- *"Dentro del marco legal vigente y de conformidad con las disposiciones del Acuerdo de Alianza Estratégica, previo el análisis técnico y legal y la aprobación del Concejo Metropolitano, suscribirá los documentos y convenios constantes en las condiciones suspensivas que dependen de las partes.-Asimismo, de conformidad con el Régimen de Competencias previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (Emitido con posterioridad a la fecha de corte del presente examen), al que se refiere la Sentencia de la Corte Constitucional, el Municipio emitirá una ordenanza en la que se determine el régimen aplicable a las Tasas del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, a las Tasas del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, NAIQ y a los Cargos Regulados del NAIQ; aprobará una nueva fecha de Terminación Sustancial Garantizada y un Programa de Trabajo que entrará en vigencia a partir de la Fecha Efectiva del Acuerdo de Alianza Estratégica, conforme se señala en el citado acuerdo".*

En el memorando EPMSA-GJ-0155-2336-15 de 27 de abril de 2015, con el que el Gerente Jurídico de la EPMSA realizó un alcance al memorando EPMSA-GJ-0127-1969-15 de 9 de abril de 2015, respecto de las condiciones suspensivas que dependen de las partes que suscribieron el Acuerdo de Alianza Estratégica, se indica que los documentos previstos en dicho instrumento legal, fueron suscritos por el Alcalde Metropolitano, a base de la aprobación y autorización del Concejo

Metropolitano de Quito, emitidas en sesión pública extraordinaria realizada el 20 de julio de 2010, de acuerdo al siguiente detalle:

Instrumento a ser suscrito según las Condiciones Suspensivas	Fecha de suscripción	Partes intervinientes
Acuerdo Maestro del Municipio	3 de febrero de 2011	EPMSA, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, QUIPORT
Acuerdo de Recaudación de las Tasas	3 de febrero de 2011	EPMSA, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, QUIPORT
Acuerdo del Depositario de las Tasas	3 de febrero de 2011	Fideicomiso Mercantil de Tasas, Fideicomiso Mercantil QUIPORT Onshore Trust, QUIPORT, Banco Pacifico S.A.
Contrato de Fideicomiso de las Tasas	24 de enero de 2011	Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, EPMSA, Fiduciaria del Pacifico, QUIPORT, Fideicomiso Mercantil QUIPORT Onshore Trust
Segunda enmienda al contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito	9 de agosto de 2010	Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, QUIPORT
Enmienda y reformulación del Consentimiento del Concedente (Confirmación y enmienda del Consentimiento del Concedente)	31 de enero de 2011	Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, QUIPORT, Canadian Commercial Corporation, Bank of America N.A. (Agente Colateral)

En cuanto al régimen aplicable a las tasas del aeropuerto internacional Mariscal Sucre y del nuevo aeropuerto internacional de Quito, se señala que el Concejo Metropolitano, mediante Ordenanza Metropolitana 0335 de 21 de diciembre de 2010, estableció el

régimen aplicable a la prestación de servicios públicos aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito.

Mediante oficio EPMSA-GG-0354-1697-15 de 24 de junio de 2015, la Gerente General de la EPMSA realizó un alcance al oficio EPMSA-GG-0351-1676-15 de 23 de junio de 2015, con el que remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 14248-DAPyA-2015 de 17 de junio de 2015. Entre los documentos adjuntos a la indicada comunicación, se remitió el oficio A 0674 de 3 de febrero de 2011, mediante el cual, el Alcalde Metropolitano se dirigió al Director General del concesionario, señalando que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, aprobó el 12 de octubre de 2012, como fecha de terminación sustancial garantizada, así como el programa de obras revisado (como se encuentra definido en el contrato de construcción).

En razón de que la documentación remitida por la EPMSA evidencia que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito: a) Realizó las acciones correspondientes para suscribir los documentos y convenios constantes en las condiciones suspensivas; b) Emitió la Ordenanza Metropolitana 0335 de 21 de diciembre de 2010, en donde se estableció el régimen aplicable a la prestación de servicios públicos aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito; y c) Aprobó una nueva fecha de terminación sustancial garantizada y el programa de trabajo, que entró en vigencia en la fecha efectiva del acuerdo de alianza estratégica, se considera que la recomendación 11 del informe DIAPA-0044-2010, ha sido cumplida.

Mediante oficio 213-D-AH-2015 de 22 de junio de 2015, una de las Concejales del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 051-09-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 16 de junio de 2015, adjuntando para el efecto, el oficio SG 1336 de 12 de junio de 2015, suscrito por el Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, en donde certifica que no se registra el tratamiento de los temas tratados en la mencionada comunicación de resultados provisionales, en las distintas sesiones de las comisiones en las que la Concejala ha participado.

Con oficio 150308-ES-DMQ de 26 de junio de 2015, uno de los Concejales del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, remitió sus observaciones a la

comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 051-013-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 16 de junio de 2015, indicando que no ha intervenido ni participado en ningún acto administrativo relacionado con las actividades objeto del examen especial que se está efectuando.

Una de las Concejales del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, mediante oficio 2015-280-CSB-MSMQ de 26 de junio de 2015, remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 051-06-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 16 de junio de 2015, indicando que de acuerdo al oficio C 033 de 5 de junio de 2014, el Concejo Metropolitano de Quito resolvió designarla como su delegada suplente en el Directorio de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, y que desde su designación, no ha sido titularizada para actuar en las sesiones de Directorio de la EPMSA.

Con comunicación de 29 de junio de 2015, el Gerente General de la EPMSA que desempeñó dichas funciones entre el 3 de agosto de 2009 y el 13 de enero de 2012, en respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 051-026-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 16 de junio de 2015, remitió fotocopias de los siguientes documentos, con los que prueba su actuación en la mencionada entidad:

- a) Oficio EPM-PJ-0053-0494-11 de 21 de junio de 2011, con el que se dirigió al Director de Auditoría de Proyectos y Ambiental de la Contraloría General del Estado, comunicándole sobre las acciones realizadas para el cumplimiento de la recomendación 4 del informe DIAPA-0044-2010; y,
- b) Oficio EPM-PJ-0040-0399-11 de 2 de junio de 2011, con el que, en alcance al oficio EPM-GG-0051-0205-11 de 24 de marzo de 2011, remitió el *"INFORME DE CUMPLIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES DE LA CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO"*, correspondiente al mes de mayo de 2011.

Sobre los documentos remitidos por el entonces directivo de la EPMSA, los mismos se encuentran recogidos y analizados en los párrafos precedentes, específicamente en las recomendaciones 4 y 9 del informe DIAPA-0044-2010.

Mediante oficio 2015 317 AUDIMQ de 29 de junio de 2015, la Auditora General Interna, encargada, del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, remitió su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 051-022-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 16 de junio de 2015, señalando que la Dirección de Auditoría Interna del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito efectuó el "examen especial al cumplimiento de recomendaciones contenidas en los informes emitidos por la Contraloría General del Estado y la Dirección Metropolitana de Auditoría Interna del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por el período comprendido entre el 1 de marzo de 2010 y el 30 de abril de 2013", en el que, en los antecedentes, consta lo siguiente:

*".. No se realizó el seguimiento de las recomendaciones de los informes constantes en el anexo 2, relacionados con: Contraloría General del Estado.. DIAPA-0044-2010...en razón de no disponer de personal técnico para ejercer el control respectivo, considerando como antecedente el oficio 12497-DIAPA de 14 de julio de 2010 suscrito por el Director de Auditoría de Proyectos y Ambiental en que solicitó que el seguimiento de recomendaciones se condicione a la disponibilidad de personal especializado en la materia de análisis de cada uno de éstos..."*

Concluye su respuesta indicando que las recomendaciones que constan como incumplidas en el informe DIAPA-0044-2010, corresponden al ámbito de la Auditoría Interna de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales.

Sobre lo expresado por la Auditora Interna encargada del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, es importante indicar que la acción de control plasmada en el informe DIAPA-0044-2010, se efectuó al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por lo que la mencionada entidad es la responsable de disponer las acciones que correspondan, a fin de asegurar que las recomendaciones contenidas en el referido informe, sean efectivamente cumplidas.

Cabe aclarar que, solo la Contraloría General de Estado, o las Direcciones de Auditoría Interna, a través de la ejecución de una acción de control, pueden determinar el cumplimiento o incumplimiento de las recomendaciones contenidas en un informe de auditoría.

Con oficio 541 KS DMQ de 10 de julio de 2015, una de las Concejales del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, remitió su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 051-021-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 16 de junio de 2015, señalando que, por cuanto no es miembro del Directorio de la EPMSA, no tiene comentario alguno que formular.

### **Conclusión**

Los Gerentes Generales de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que desempeñaron sus funciones entre el 3 de marzo de 2011 y el 28 de febrero de 2015, inobservaron el artículo 92 "*Recomendaciones de auditoría*" de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, al no haber realizado y/o dispuesto las acciones correspondientes, a fin de que se apliquen y cumplan las recomendaciones 1, 3, 5 y 6 del informe DIAPA-0044-2010, el cual fue comunicado al entonces Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, mediante oficio 19817 DIAPA de 3 de diciembre de 2010.

Lo expuesto ocasionó que en la ejecución del proyecto del aeropuerto internacional Mariscal Sucre de Quito: a) No se haya exigido al concesionario, el cumplimiento de las cláusulas contractuales atinentes al nivel de inversiones, costos y servicios, relacionados con la ejecución y operación del nuevo aeropuerto internacional de Quito; b) No se haya determinado la sustentabilidad de las modificaciones del proyecto; c) No se hayan definido las obras necesarias para el funcionamiento de la Zona Militar, cuyos trabajos debieron estar concluidos en función de la entrada en operación del nuevo aeropuerto; y, d) No se haya realizado el control de todos los trabajos de ampliación y mejoramiento previstos en el Plan Maestro del nuevo aeropuerto internacional Mariscal Sucre de Quito, ejecutados por el concesionario en el período del examen especial; así como la exigencia al concesionario del cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades en cuanto a los requisitos operacionales aeronáuticos relacionados con el sistema de transporte actual y futuro, y de los aspectos técnicos relacionados con la operación del nuevo aeropuerto.

## Recomendación

### Al Alcalde del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

1. Dispondrá a la Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, responsabilizarse de tomar las acciones que correspondan, a fin de lograr la implementación y cumplimiento total de las recomendaciones 1, 3, 5 y 6 del informe DIAPA-0044-2010.

No se aprobó la actualización del Plan Maestro del nuevo aeropuerto internacional de Quito, para el quinquenio 2010 – 2015; y, hasta la fecha de corte del examen, no se ha presentado la actualización de dicho documento, para el quinquenio 2015 – 2020.

La cláusula 1 "DEFINICIONES E INTERPRETACIÓN" de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, suscrita el 22 de junio de 2005, señala que para el "Plan Maestro", se aplicará la siguiente definición:

*"...significa el plan conceptual para el desarrollo final del Nuevo Aeropuerto, la Vía de Enlace y la Zona Franca, en etapas lógicas, en una forma descriptiva y gráfica, preparado por QUIPORT y aprobado por CORPAQ, de acuerdo con el Anexo 6..".*

El Anexo 6 de la referida primera enmienda y reformulación del contrato de concesión, señala que el Plan Maestro inicial del nuevo aeropuerto, que será preparado por el concesionario, consistirá de lo siguiente:

*"...a) Un informe narrativo que describa las bases de planificación para el Plan Maestro, incluyendo las predicciones de tráfico aéreo.-b) Planos de trazado del Aeropuerto, que estén conformes en forma general con las especificaciones de la FAA para dichos planos, que indiquen todas las instalaciones en el sitio del aeropuerto con los márgenes de altura y dimensiones de la OACI para las cuatro fases del desarrollo: Fase I 2010, Fase II 2020, Fase III 2030 y la Fase Final de Desarrollo, con contornos topográficos.-c) Plano de Espacio Aéreo para las Fases I y III, que indique superficies imaginarias de la OACI.-d) Plano de Aproximación para las Fases I y III, con los perfiles de aproximación.-e) Plano de Acceso al Aeropuerto para todas las Fases.-f) Plano del Área del Terminal del Aeropuerto para todas las Fases.-g) Plano de Ruido para las*



*Fases I, II, III, que indique los contornos de ruido utilizando la última versión del Modelo Integrado de Ruido de la FAA.-h) Plano de uso del terreno en el sitio para todas las fases de desarrollo; plano de uso del terreno fuera del sitio para la Fase III. El plano de uso del terreno fuera del sitio hará recomendaciones a la Municipalidad de Quito acerca de los usos del terreno fuera de sitio, compatibles con el nivel y tipo de operaciones previstas de aviones que ocurran al momento de la Fase III...-El Plan Maestro será actualizado por el Concesionario cada cinco años basado en el crecimiento del tráfico aéreo real, cambios en el terminal de pasajeros basado en las estipulaciones de la Cláusula 7.2.13 (sic) relativas al nivel de servicios, y otros cambios de la naturaleza de las operaciones aeroportuarias que puedan afectar las instalaciones en el Sitio del Aeropuerto. En el momento de la actualización, se prepararán nuevas proyecciones de tráfico aéreo. Un informe del Plan Maestro que contenga las proyecciones actualizadas y revisiones propuestas a los planos del aeropuerto será sometido a CORPAQ para su revisión y aprobación antes de ser adoptado. Las fases actualizadas del Plan Maestro cubrirán los periodos de tiempo de cinco, diez y veinte años subsiguientes...".*

El numeral 2.3.1 "Operación y Mantenimiento de los Aeropuertos" de la cláusula 2.3 "Obligaciones del Concesionario" de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión, señala:

*"...2.3.1... el Concesionario será responsable, a su exclusivo costo y expensas, de la administración, operación y mantenimiento integrales de los Aeropuertos, de acuerdo con el Manual de Operación y Mantenimiento, los Estándares, el Plan Maestro y los términos aquí establecidos...".*

La cláusula 13 "COMPROMISOS" del referido instrumento legal, establece:

*"...13. COMPROMISOS. 13.1 El Concesionario: A no ser que CORPAQ acordare de otra manera, el Concesionario deberá, en adición a sus demás obligaciones bajo el presente instrumento. 13.1.10 llevar a cabo este Contrato de Concesión de acuerdo con el Plan Maestro, excepto en la medida en que cualquier obligación de ampliación contenida en el Plan Maestro sea reemplazada por efecto de la cláusula 7.2.14 ...".*

De las citadas estipulaciones contractuales, se establece como obligación del concesionario dentro del contrato de concesión, la preparación del Plan Maestro inicial para el nuevo aeropuerto internacional de Quito, la vía de enlace y la Zona Franca, en etapas lógicas, en una forma descriptiva y gráfica, documento que debía ser aprobado por CORPAQ, actualmente Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, como cesionario permitido de conformidad con los Acuerdos Maestros del Municipio y en virtud del acto público pertinente de asunción de competencias. Asimismo, se previó

*[Firma manuscrita]*

como obligación contractual, la actualización del Plan Maestro por parte del concesionario, a los cinco, diez y veinte años, para la aprobación respectiva.

Con oficio 08-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 14 de abril de 2015, el equipo de control solicitó a la Gerente General de la EPMSA, entre otra información, remitir el Plan Maestro inicial del nuevo aeropuerto internacional de Quito, con su respectiva aprobación emitida por la CORPAQ, así como las Fases actualizadas del Plan Maestro que cubren los períodos de cinco y diez años subsiguientes, con sus respectivas aprobaciones

En respuesta al requerimiento efectuado, la Gerente de Control de la Concesión, encargada, de la EPMSA, mediante oficio EPMSA-GCC-0284-1194-15 de 24 de abril de 2015, señaló:

*"...Se adjunta...el Plan Maestro que es parte integrante del Contrato de Concesión...-como el APÉNDICE K, Parte 3 . -2. Fases actualizadas del Plan Maestro que cubren los períodos de cinco y diez años subsiguientes, con sus respectivas aprobaciones...-El Contrato de Concesión en su ANEXO 6, indica el procedimiento para la presentación y aprobación de las actualizaciones del Plan Maestro, las que tienen que realizarse cada (5) cinco años y sometido a la EPMSA para su revisión y aprobación antes de ser adoptado. En base a este anexo del Contrato de Concesión, las actualizaciones del Plan Maestro del AIMS, que cubren los períodos de cinco y diez años subsiguientes corresponden a las de los años 2010 y 2015 respectivamente, de las cuales se indica lo siguiente...-2.1 Actualización 2010 del Plan Maestro...-Conclusión...- El proceso de actualización del Pan Maestro del año 2010 no se realizó regularmente cumpliendo lo indicado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, habiendo el Concesionario remitido este documento en un inicio a la DGAC y no a la EPMSA para su aprobación.- Tomando en cuenta la duración del proceso de actualización del Plan Maestro, desde el año 2010, extendiéndose hasta el año 2014, proceso en el cual no se encontró evidencia documental de que la actualización haya sido aprobada (sic) por la EPMSA, no tuvo cabida aprobar un documento extemporáneo una vez que una nueva actualización del Plan Maestro según contrato debe realizarse en el año 2015; no existe aprobada por la EPMSA una actualización del Plan Maestro para el año 2010, por lo que se toma como base para futuras actualizaciones y seguimiento contractual el Plan Maestro de 2005....- 2.2 Actualización 2015 del Plan Maestro.- En cumplimiento del Anexo 6 del Contrato de Concesión en el que se estipula que el Plan Maestro debe actualizarse cada cinco años y debe ser aprobado por la EPMSA, actualmente se encuentra en proceso de actualización del Plan Maestro para el año 2015, tomando como base el Plan Maestro de 2005...-Esta actualización se está llevando a cabo por parte del Concesionario con la participación de la EPMSA y todas las partes interesadas..."*

Como Anexo 2 del oficio antes citado, se remitieron copias de los siguientes documentos:

- Oficio PRES-402-10 de 16 de julio de 2010, dirigido al Gerente General de CORPAQ, con el que el Presidente del concesionario indicó que se habían entregado a la Autoridad Aeronáutica, los capítulos 1, 2, 3, 4 y 9 de la actualización del año 2010 del Plan Maestro, a fin de que se proceda con el respectivo análisis.
- Oficio EPM-GG-0066-0266-10 de 26 de julio de 2010, dirigido al Director General de Aviación Civil, con el que el Gerente General de la EPMSA, envió tres ejemplares del Plan Maestro del Nuevo Aeropuerto de Quito, Actualización 2010, en los capítulos correspondientes, mencionando que el Plan Maestro ha sido actualizado en base a las observaciones emitidas por funcionarios de la Dirección General de Aviación Civil, CORPAQ y Quiport.
- Oficio EPM-GG-0075-0338-10 de 11 de agosto de 2010, dirigido al Presidente y Director General del concesionario, con el que el Gerente General de la EPMSA, comunicó que para completar el análisis del Plan Maestro, se requiere enviar los planos que identifiquen el diseño de la vía hacia el nuevo aeropuerto, y particularmente el tramo de conexión dentro del mismo, y solicitó se concluyan las reuniones para tomar decisiones y elaborar las actas sobre este tema.
- Oficio PRES-1422-11 de 1 de julio de 2011, dirigido al Gerente General de la EPMSA, con el que el Director General del concesionario, remitió el Plan Maestro elaborado por la firma Landrum & Brown INC., el mismo que contiene los lineamientos generales sobre la construcción del nuevo aeropuerto de la ciudad de Quito.
- Oficio EPM-GG-0174-0789-11 de 29 de septiembre de 2011, con el que el Gerente General de la EPMSA, se dirigió al Director General del concesionario, para, con relación a las observaciones al Plan Maestro planteadas en la reunión efectuada el 28 de septiembre de 2011, hacerle conocer sobre el procedimiento irregular del concesionario en presentar el Plan Maestro

directamente a la Dirección General de Aviación Civil, sin la aprobación de la empresa; y la preocupación sobre el estudio del Plan Maestro presentado con oficio PRES-1422-11 de 1 de julio de 2011.

- Memorando EPM-GG-0041-1522-11 de 25 de octubre de 2011, dirigido al Gerente General de la EPMSA, con el que el Asesor Técnico de la entidad, sobre la revisión del Plan Maestro, informó que el documento se estructura en siete capítulos, sobre los cuales se puntualizan varios comentarios producto de la revisión efectuada. Finaliza el documento, señalando:

*"...COMENTARIOS SOBRE LOS CONTENIDOS.-Según las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión, antes de proceder a la actualización del Plan Maestro, las cifras debieron ser revisadas y aprobadas por la EPM de Servicios Aeroportuarios.-(Ver apéndice de este informe: Requisitos del Plan Maestro<sup>14</sup>). Este paso no se cumplió y por lo tanto las cifras son estimadas y no reales.-Tanto Quiport como la EPM de Servicios Aeroportuarios conocen que el volumen de pasajeros para el año 2010 fue en términos reales de 5'109.537 en total Es decir un 10.7% más que los datos del cuadro 2-7 del año 2009...Lo cual nos lleva a suponer que, el número de pasajeros para el 2010 y 2030 serán diferentes a las consignadas en el estudio analizado...<sup>14</sup> Primera Enmienda y reformulación del Contrato de Concesión. Versión en idioma Inglés. Anexo 6. Plan Maestro...-*

	Proyectado 2010	Datos Reales 2010	Porcentaje Incremento
Pasajeros Anual			
Internacional	1,528,000	1,687,902	10,46%
Doméstico	3,086,000	3,421,635	10,88%
Tránsito	11,000	n/d	----
Movimiento Anual	4,625,000	5,109,537	10,74%

*...-Por lo expuesto, y en cumplimiento de lo que manda el Contrato de Concesión, es necesario que en base a los datos reales, se vuelvan a hacer las proyecciones, para períodos de cada 5 años hasta completar el período de concesión.-CONCLUSIONES.-El documento en general tiene una estructura diferente a la versión anterior del año 2005 y se dificulta un análisis comparativo: sin embargo cubre los aspectos relevantes en esta etapa de desarrollo del proyecto.-El documento de ajuste del Plan Maestro debió introducir correcciones y pronósticos de demanda de pasajeros, en base a datos actualizados del año 2010, previamente discutidos y aceptados por la EPM de Servicios Aeroportuarios, antes de la elaboración del estudio -RECOMENDACIONES...-el documento entregado para análisis debería*

*contener las sugerencias y observaciones emitidas en este informe y por lo tanto, la Empresa Concesionaria...debe cumplir con los procedimientos estipulados contractualmente...".*

- Oficio EPM-GG-0207-0954-11 de 29 de noviembre de 2011, dirigido al Director General del concesionario, con el que el Gerente General de la EPMSA notificó que se debían realizar correcciones de carácter técnico al proyecto de actualización del Plan Maestro, de acuerdo a lo indicado en la sección "COMENTARIOS SOBRE LOS CONTENIDOS" del memorando EPM-GG-0041-1522-11 de 25 de octubre de 2011.
- Oficio PRES-476-2012 de 14 de septiembre de 2012, suscrito por el Presidente del concesionario, dirigido al Gerente General de la EPMSA, en el que en respuesta al oficio EPM-GG-0174-0789-11 de 29 de septiembre de 2011, manifestó que se han mantenido reuniones entre la EPMSA y su representada, a fin de dar explicaciones sobre las observaciones, así como para llegar a un acuerdo sobre las soluciones a las observaciones planteadas.
- Oficio EPMSA-GG-0075-0292-13 de 6 de marzo de 2013, dirigido al Presidente del concesionario, con el que el Gerente General de la EPMSA, expuso lo siguiente:

*"...mediante Oficio...EPM-GG-0207-0954-11, el Gerente General de la EPMSA...notificó a Corporación Quiport que realice las correcciones de carácter técnico...-hasta la presente fecha, no ha remitido a la EPMSA la actualización con los justificativos técnicos del referido documento con las correcciones solicitadas...en la actualización debe incluir todas las nuevas edificaciones que se encuentran en ejecución, aquellas que han sido terminadas pero que no constan en el Plan Maestro y todas las mejoras que se hayan realizado o que se estén ejecutando en el Sitio del Nuevo Aeropuerto. Una vez aprobado este documento por la EPMSA se procederá con el envío ante la Autoridad Aeronáutica Nacional..".*

- Oficio EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, dirigido al Presidente del concesionario, con el que el Gerente General de la EPMSA, notificó con el Aviso de Remediación, de conformidad con el sub numeral 18.2.2 de la cláusula 18 del contrato de concesión, concediéndole el plazo de tres meses desde la recepción del documento, para que remedie los incumplimientos a las observaciones y comentarios efectuados por la EPMSA y que se describen en

los oficios EPM-GG-0207-0954-11 de 29 de noviembre de 2011 y EPMSA-GG-0075-0292-13 de 6 de marzo de 2013, señalando además, que de no cumplirse lo señalado, se procederá a aplicar estrictamente las cláusulas del contrato de concesión.

- Oficio PRES-438-1319 de 19 de septiembre de 2013, dirigido al Gerente General de la EPMSA, con el que el Presidente del concesionario, manifestó que es necesario realizar una nueva actualización del Plan Maestro a fin de solventar los temas relacionados con las observaciones efectuadas, que se refieren, entre otras, a diferencias de datos sobre tráfico y proyecciones, por lo que solicitó la extensión del plazo de remediación por un período adicional de 90 días.
  
- Oficio EPMSA-GG-0191-1073-13 de 30 de septiembre de 2013, dirigido al Presidente del concesionario, con el que el Gerente General de la EPMSA, manifestó que las observaciones se refirieron al documento "introdutorio" del plan, por lo que se sugirió realizar un análisis más profundo. Sobre el componente "Tráfico y Proyecciones", se indicó que se debía ajustar las cifras con los conteos más recientes, estadísticas anteriores y proyecciones correspondientes. Además, se sugirió que la "Introducción" del Plan, sea más amplia y explícita, recogiendo antecedentes y justificando las demoras en el proceso de actualización, que debió entregarse en el año 2010, pero que por razones relacionadas a la renegociación ha sido relegada. Con relación al capítulo de la infraestructura complementaria e inventario de los edificios construidos, se requirió justificar el cambio de lugar de las instalaciones. Respecto a la ampliación del edificio terminal de pasajeros, se indicó que de común acuerdo se resolvió analizar y proyectar las fases "2A" y "2B, tema que debe ser considerado en la actualización del Plan Maestro, con cronogramas, fechas hito y los justificativos necesarios. También se indicó que existen otros temas que se consideró debían incluirse en el Plan Maestro, como el tratamiento de residuos sólidos. Se concluyó el documento, señalando que bajo los criterios expresados, la EPMSA acepta la solicitud de ampliación de plazo, para la entrega del documento final.

*[Firma manuscrita]*

- Oficio DING-375-2013 de 23 de diciembre de 2013, dirigido al Gerente de Seguimiento Contractual encargado de la EPMSA, con el que el Gerente de Infraestructura e Ingeniería del concesionario, remitió información estadística y de proyección de pasajeros, así como los capítulos de enmienda sobre los edificios adicionales e infraestructura complementaria; además se incluyó un capítulo sobre el proceso de actualización y su relación con el Plan Maestro original; y se señaló que el proceso de actualización de datos para el documento Plan Maestro 2010, fue realizado en coordinación con el Departamento de Aeropuertos y de Estadísticas de la Dirección General de Aviación Civil y ADC&HAS (Operador del nuevo aeropuerto), durante un periodo de seis meses, con lo cual, quedaron consensuados los métodos utilizados.
  
- Oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, dirigido al Gerente de Infraestructura e Ingeniería del concesionario, con el que el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, comunicó que una vez realizada la revisión de los documentos enviados, se han encontrado solventadas las observaciones realizadas en oficios anteriores; sin embargo, presentó otras observaciones y solicitó se entregue el documento impreso del Plan Maestro en su versión completa y no solamente los capítulos de enmienda.
  
- Oficio EPMSA-GCC-0043-0308-14 de 17 de marzo de 2014, dirigido al Presidente del concesionario, con el que el Gerente General de la EPMSA, precisó que en el documento del nuevo Plan Maestro entregado, no se establece la proyección de la ampliación que está en ejecución, ya que se considera como etapa de ampliación "2-A" a la ampliación de los mostradores para áreas de chequeo, así como los servicios complementarios que se presentan en el nuevo edificio administrativo, por lo que solicitó formalizar estos trabajos, a través de la elaboración de una memoria y detalle preciso sobre el tema de la ampliación.
  
- Oficio EPMSA-GCC-0124-0717-14 de 27 de junio de 2014, dirigido al Presidente del concesionario, en el que la Gerente General de la EPMSA, solicitó se remita el oficio mediante el cual, la entidad aprobó la actualización del Plan Maestro.

*[Firma manuscrita]*

- Oficio PRES-253-2014 de 10 de julio de 2014 dirigido a la Gerente General de la EPMSA, con el que el Presidente del concesionario, manifestó, entre otros aspectos, que luego de varias revisiones y ajustes efectuados en atención a las observaciones de EPMSA, el Plan Maestro fue aprobado mediante oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014; comunicación que confirma que se han solventado las observaciones realizadas en oficios anteriores, lo que constituye una aprobación al Plan Maestro.
- Oficio EPMSA-GCC-0178-0950-14 de 31 de julio de 2014, dirigido al Presidente del concesionario, con el que la Gerente General de la EPMSA, en referencia al proceso seguido para obtener la aprobación de la actualización del Plan Maestro, le hizo conocer que no encuentra sustento documental, legal ni técnico, que soporte las afirmaciones del concesionario sobre la supuesta aprobación del Plan Maestro; además, mencionó que: "*... la no aprobación del Plan Maestro generó por parte de la EPMSA un Aviso de Remediación... mediante oficio... EPMSA-GG-0152-0688-13 de... 19 de junio de 2013. Hasta la fecha, este aviso no ha sido formalmente levantado, razón por la cual dicho incumplimiento sigue vigente hasta la fecha...*".
- Oficio DING-303-2014 de 21 de agosto de 2014, con el que el Gerente de Ingeniería e Infraestructura del concesionario, se dirigió a la Gerente General de la EPMSA, para, en atención a lo requerido en las reuniones del Comité de Plan Maestro, remitir la actualización del Plan Maestro integro, con los comentarios y observaciones incluidas.
- Con oficio EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014 dirigido al Presidente del concesionario, con el que la Gerente General de la EPMSA, señaló:

*"... Me refiero a la actualización del Plan Maestro que debió haber sido presentada en el año 2010, conforme el Anexo 6 del Contrato de Concesión. -Al respecto... me permito poner en su conocimiento que.-1. En esta fecha, la EPMSA da por recibida la actualización del Plan Maestro del año 2010 y reconoce que el mismo ha sido revisado.-2. La EPMSA resuelve no aprobar dicha actualización por haberse presentado extemporáneamente, por asuntos ajenos a esta administración y sobre los cuales no cabe subsanación.- 3. En tal virtud,*



*el control de la concesión se realizará sobre la base del Plan Maestro contractual, esto es, el del año 2005.-4. Tomando en cuenta el paso inexorable del tiempo, se exhorta a Corporación Quiport S.A., a trabajar desde ya en la actualización del Plan Maestro del año 2015, a fin de que el mismo sea aprobado dentro de los primeros días hábiles del próximo año...*

De la documentación detallada en los párrafos precedentes, se puede evidenciar lo siguiente:

- a) El Plan Maestro inicial aprobado del aeropuerto internacional de Quito (quinquenio 2005 – 2010), elaborado en diciembre de 2004, en el numeral 3.4 "Proyecto de Desarrollo del Terminal", detalla los volúmenes anuales de pasajeros con los correspondientes requerimientos de superficie bruta del edificio terminal de pasajeros, para las tres fases del horizonte de planificación para el desarrollo del nuevo aeropuerto, además de los trabajos requeridos para la calificación y certificación internacional y para la prestación de los servicios de seguridad, a fin de alcanzar un nivel de servicio "B" de IATA, definido como de un alto nivel de servicio, con condiciones de flujo estables, bajo niveles de retraso y altos niveles de confort.
- b) El Plan Maestro aprobado para el quinquenio 2005 – 2010, a partir de las proyecciones de demanda planificadas, estableció las actividades necesarias para garantizar la prestación adecuada del servicio y el cumplimiento de estándares internacionales de seguridad aérea; priorizando inversiones y obras en fases de tiempo, en periodos de 5 años, de acuerdo con las necesidades de servicio.
- c) La necesidad de actualizar el Plan Maestro era para, de ser el caso, reformar las proyecciones establecidas dentro del horizonte de tiempo contemplado en este documento (cada 5 años), donde se analice la capacidad de la infraestructura del lado aire, tierra y servicios complementarios, frente a lo requerido por la demanda real aeroportuaria, en concordancia con las normativas vigentes.
- d) De acuerdo a la tabla 3-3 del Plan Maestro aprobado para el quinquenio 2005 – 2010, para las Fases 1 y 2, (años 2010 y 2020, respectivamente), se previó un

volumen anual de 3,6 y 5,3 millones de pasajeros. No obstante, de acuerdo a la información registrada en el oficio EPMSA-GCC-0300-1306-15 de 12 de mayo de 2015, suscrito por el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, en el año 2006 ya se contaba con un volumen anual de 3,8 millones de pasajeros, mientras que en el año 2012, casi se alcanzó la proyección inicial, al registrarse un volumen anual de 5,296 millones de pasajeros. De lo expuesto, se convierte en una necesidad imperativa para el desarrollo aeroportuario del nuevo aeropuerto internacional de Quito, la actualización del Plan Maestro con las proyecciones basadas en las estadísticas de los volúmenes anuales de pasajeros que dispone la EPMSA.

- e) El proceso de revisión para la aprobación de la actualización del Plan Maestro que debía estar vigente en el quinquenio 2010 – 2015, inició en el mes de julio de 2010, según documento referenciado, lo que indica que existió demora por parte de la CORPAQ, en solicitar al concesionario el inicio de las programaciones de actualización del Plan Maestro, toda vez que el referido trámite debió iniciar con la suficiente oportunidad, para que su implementación sea efectiva, a partir del primer día del año 2010, aspecto que no se cumplió.
- f) En el proceso de actualización del Plan Maestro del quinquenio 2010 – 2015, el concesionario tardó 48 meses en solventar las reiteradas observaciones que la EPMSA realizó al documento que fue enviado como actualización del Plan Maestro.
- g) Entre la documentación remitida por la EPMSA para fines del presente examen, no se observa que por parte de la CORPAQ o de la EPMSA, como sucesora jurídica de dicha entidad, haya existido la emisión de un pronunciamiento de aprobación expresa de la actualización del Plan Maestro del quinquenio 2010 – 2015, remitida por el concesionario.
- h) El concesionario incumplió su obligación contractual de actualizar el Plan Maestro para el quinquenio 2010 – 2015, debido a que no solventó las observaciones realizadas por la EPMSA al documento presentado como actualización del Plan Maestro, al cumplirse el período prescrito en el Aviso de Remediación.

- i) No existe respaldo contractual para que la EPMSA haya resuelto ampliar el plazo del Aviso de Remediación, en noventa días adicionales, para que el concesionario solucione las observaciones hechas al documento presentado como actualización del Plan Maestro, ya que el contrato de concesión determina que, si el incumplimiento no es remediado por el concesionario a la expiración del periodo prescrito en el Aviso de Remediación, al Municipio le asistía el derecho de analizar la conveniencia de terminar el contrato de concesión, a través de un Aviso de Terminación, previsto en el numeral 18.2.3 de la cláusula 18 "TERMINACIÓN" de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, situación que no ha sido resuelta por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Al respecto, al equipo de control, no se le proporcionó evidencia documental de que las máximas autoridades de la EPMSA, en sus respectivos periodos de gestión, hayan informado del particular al Directorio de la entidad, y por su intermedio, al Concejo Metropolitano de Quito y al Alcalde Metropolitano.
- j) En cuanto a la actualización del Plan Maestro para el quinquenio 2015 – 2020, se observa un nuevo desfase en la entrega y aprobación, ya que dicho documento debió ser elaborado por el concesionario, y remitido a la EPMSA para la respectiva aprobación, a fin de que inicie su implementación a partir del primer día del año 2015.

Recién mediante oficio EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014, la EPMSA exhortó al concesionario, para trabajar en la actualización del Plan Maestro del quinquenio 2015 – 2020, para lo cual, se han conformado comisiones con el fin de socializar la actualización de dicho documento, con representantes de la entidad, concesionario, Ministerio de Turismo, Quito Turismo y Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Transporte Aéreo.

El numeral 7 del artículo 5 "Atribuciones de la Unidad de Gestión" del Capítulo I "DE LAS COMPETENCIAS" del Título (I) "DEL RÉGIMEN AEROPORTUARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", contenido en el artículo 1 de la Ordenanza

0335 de 21 de diciembre de 2010, que establece el Régimen Aplicable a la Prestación de Servicios Públicos Aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito, señala que a la Unidad de Gestión (EPMSA), en representación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, le corresponde:

*"... 7. Administrar, monitorear el cumplimiento de las obligaciones de las partes y dar aviso sobre los desvíos detectados de todos los contratos que se hubieren suscrito o se llegaren a suscribir, sea por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito o por la Unidad de Gestión directamente..."*

El Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido mediante Resolución EPM-SD-007-2010 de 7 de septiembre de 2010, y que estuvo vigente hasta el 28 de mayo de 2012, señalaba:

*"... Art. 2 - DE LA MISIÓN.- Administrar en forma eficiente y con los más altos estándares de calidad el Acuerdo de Alianza Estratégica..." y,*

*"... Art. 12 DE LA GERENCIA GENERAL...-b) DE LOS DEBERES Y ATRIBUCIONES DEL GERENTE GENERAL.- A más de las establecidas en el Art. 14 de los estatutos de la empresa, el Gerente General tendrá las siguientes atribuciones y responsabilidades.-1) Proponer y desarrollar las políticas empresariales y velar por su cumplimiento. ..."*

El Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, y que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014, establecía:

*"... Art. 2.- MISIÓN: Velar por el cumplimiento de los acuerdos y contratos de la Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito..."*

*"... Art. 12.- DE LA GERENCIA GENERAL...-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL GERENTE GENERAL: A más de las establecidas en el Art. 11 de (sic) Ley Orgánica de Empresas Públicas y en el Art. 14 del Estatuto de la Empresa, el Gerente General tiene las siguientes atribuciones y responsabilidades.-1) Efectuar una gestión que garantice el logro de los objetivos y metas trazados en planes, programas y proyectos..."*

*"... Art. 16.- DE LA PROCURADURÍA JURÍDICA.-a) MISIÓN: Precautelar los intereses jurídicos y administrativos de la EPMSA.-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES.-2) Asesorar a la Empresa en la correcta aplicación de la normativa legal vigente, especialmente en los temas relacionados con los*

acuerdos o contratos de la concesión aeroportuaria...-d) PRODUCTOS Y SERVICIOS...- 1) Informes y pronunciamientos concernientes a la asesoría jurídica.-2) Informes referentes al cumplimiento de los contratos de la Concesión..."; y,

"... Art. 26 - DE LA GERENCIA DE SEGUIMIENTO CONTRACTUAL DE LA CONCESIÓN - a) MISIÓN: Efectuar el seguimiento y el control de los contratos y acuerdos concernientes a la Concesión de los Aeropuertos de Quito.-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES.-1) Efectuar el monitoreo y el seguimiento referentes al cabal cumplimiento de todos los compromisos adquiridos por el Concesionario, los que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión, Construcción y de Fiscalización y en los demás acuerdos y contratos relativos a la Concesión de los aeropuertos; e informar oportunamente a la Gerencia General..."

El Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido mediante Resolución 02-07-2014 de 11 de noviembre de 2014, indica:

"... Art. 5- ATRIBUCIONES: Para el cumplimiento de su Misión, la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, tiene las siguientes atribuciones...-d) Ejercer todas las atribuciones y facultades que, en calidad de Unidad de Gestión del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, se le asignare de conformidad con el Decreto Ejecutivo .885 publicado en el Registro Oficial...198 de 7 de noviembre de 2000...-f) Ejercer, a nombre y en representación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, las competencias y atribuciones que le han sido delegadas en su calidad de Unidad de Gestión, mediante Ordenanza Metropolitana...0335 -g) Vigilar por el cumplimiento de los acuerdos y contratos relativos al Aeropuerto Internacional de Quito, e informar al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y a los entes de control sobre cualquier novedad que pudiera presentarse..."

"...Art. 14 GERENCIA GENERAL...-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL GERENTE GENERAL: A más de las establecidas en el Art. 11 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, el Gerente General tiene las siguientes atribuciones y responsabilidades: 1) Efectuar una gestión que garantice el logro de los objetivos y metas trazados en planes, programas y proyectos..."

"...Art. 26 - GERENCIA DE CONTROL DE LA CONCESIÓN.- a) MISIÓN: Efectuar el seguimiento y el control de los contratos y acuerdos concernientes a la Concesión de los Aeropuertos de Quito en lo referente a la infraestructura, control ambiental y de la calidad.- b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES.-1) Efectuar el monitoreo y el seguimiento referentes al cabal cumplimiento de todos los compromisos ambientales, de infraestructura y calidad adquiridos por el Concesionario, los que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión, Construcción y en los demás

títulos habilitantes relativos a la Concesión de los aeropuertos, e informar oportunamente a la Gerencia General de dicho seguimiento...3) Asegurar que el Concesionario cumpla las leyes y reglamentos, nacionales e internacionales, así como con las ordenanzas y resoluciones metropolitanas vinculadas con las actividades ambientales, de infraestructura y calidad aeroportuaria, a más de aquellas constantes en los títulos habilitantes respectivos. ”.

Los numerales 18.2.1 “Derecho a Terminar”, 18.2.2 “Aviso para Remediar” y 18.2.3 “Aviso de Terminación” de la cláusula 18 “Terminación” del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, en su orden, indican:

“...18.2.1 Derecho a Terminar: CORPAQ tendrá derecho a terminar este Contrato de Concesión al ocurrir cualquiera de los siguientes eventos...(b) (i) si el Concesionario cometiere un incumplimiento sustancial en relación con el cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones bajo este Contrato de Concesión, incluyendo, pero sin limitarse a aquellas obligaciones estipuladas en las Cláusulas dos (2), siete (7), nueve (9), trece (13) y quince (15), cuyo incumplimiento haya continuado sin remediación durante diez (10) días o más, o (ii) el Concesionario incumpliere cualquiera de sus obligaciones bajo cualquier documento del AAE .”

“...18.2.2 Aviso para Remediar: CORPAQ deberá, antes de ejercer sus derechos para terminar este Contrato de Concesión, de conformidad con las Cláusulas 18.2.1 (a) hasta (h), inclusive, dar aviso por escrito al Concesionario solicitando al Concesionario que remedie el incumplimiento u otras circunstancias. El Concesionario deberá usar sus mejores esfuerzos para remediarlo(s) dentro de un periodo de tiempo dictado por CORPAQ, el cual no deberá ser mayor a diez (10) días en el caso de una Emergencia, y no menor a tres (3) meses en todos los otros casos, desde la recepción de dicho aviso y el cual deberá tomar en cuenta la naturaleza de dicho incumplimiento...”; y,

“... 18.2.3 Aviso de Terminación: Si el incumplimiento u otras circunstancias con respecto de las Cláusulas 18.2.1(a) hasta (h), inclusive) no son remediadas por el Concesionario a la expiración del periodo prescrito por CORPAQ de conformidad con la Cláusula 18.2.2, o si el Concesionario no ha tomado pasos razonables para remediar dichas circunstancias hasta la expiración de dicho periodo, y ni los Prestamistas o el Representante de los Prestamistas eligieren ejercer sus derechos respectivos de conformidad con la Cláusula 19.4, CORPAQ tendrá derecho a terminar este Contrato de Concesión inmediatamente mediante un aviso por escrito al Concesionario ...”.

Con oficio EPMSA-GG-0381-1840-15 de 8 de julio de 2015, la Gerente General de la EPMSA remitió su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 15307-DAPyA-2015 de 30 de junio de 2015, señalando, respecto de la actualización del Plan Maestro para el quinquenio 2015 – 2020, que llama la atención que se establezca que dicha actualización debió ser implementada a partir del primer

día del año 2015, cuando de la revisión de los documentos contractuales, no consta una fecha expresa para su implementación, y que, de acuerdo al criterio del Director de Infraestructura de la EPMSA, contenido en el Informe Técnico EPMSA-GCC-DI-063-15 de 3 de julio de 2015, validado por el Gerente de Control de la Concesión en el memorando EPMSA-GCC-0218-4016-15 de 8 de julio de 2015, de que, tomando en cuenta que la fecha efectiva del contrato de concesión fue el 28 de enero de 2006, fecha en la que empieza a contarse el periodo de concesión, se debe tomar a la misma como la de vigencia del Plan Maestro, por lo que, en consideración a lo indicado en el Anexo 6 del contrato de concesión, la fecha en la que se debería haber aprobado la actualización del Plan Maestro 2010, debió ser el 28 de enero de 2011, y la actualización del Plan Maestro 2015, el 28 de enero de 2016, y que por tanto, la actualización del Plan Maestro para el quinquenio 2015 – 2020, debería estar aprobada hasta el 28 de enero de 2016, para lo cual, la EPMSA se encuentra coordinando las respectivas actividades con el concesionario, y por ende, no se presenta un desfase en la entrega y actualización del Plan Maestro 2015. En cuanto a la actualización del Plan Maestro 2010, indica que se ha velado por el cumplimiento del concesionario en el contrato de concesión, conforme el Plan Maestro aprobado en el año 2005.

Como soporte de su criterio, adjuntó los memorandos EPMSA-GCC-0217-3981-15 de 3 de julio de 2015 y EPMSA-GCC-0218-4016-15 de 8 de julio de 2015 suscritos, en su orden, por el Director de Infraestructura y por el Gerente de Control de la Concesión, en donde se recoge el análisis de los mencionados servidores, respecto de la observación relacionada con las actualizaciones del Plan Maestro para los quinquenios 2010 – 2015 y 2015 – 2020, contenida en la comunicación de resultados provisionales remitida a la Gerente General de la EPMSA, y que se encuentra detallada en el párrafo precedente.

La Gerente General señaló también que, si bien la Gerencia Jurídica tiene dentro de sus atribuciones estatutarias la de asesorar a la entidad en la correcta aplicación de la normativa legal relacionada con los acuerdos o contratos celebrados con el concesionario, se debe tomar en cuenta que los incumplimientos relacionados con la aprobación del Plan Maestro, son evaluados y determinados por la Gerencia de Control de la Concesión, en razón de sus atribuciones estatutarias para el cumplimiento de la normativa, vinculada a las actividades ambientales, de

infraestructura y calidad aeroportuaria, cuyos resultados deben ser informados a la Gerencia General, y en caso de requerirse asesoría jurídica, se la orientaría al proceso habilitante de asesoría, que es la figura bajo la cual, ésta se constituye en la estructura orgánica de la empresa. Continúa su exposición indicando que la Gerencia Jurídica, en su calidad de asesora, se pronuncia sobre temas puestos a su consideración por parte de las diferentes Gerencias y Direcciones de la EPMSA, y por tanto, el incumplimiento con respecto a la no aprobación del Plan Maestro, que es un documento de carácter técnico de infraestructura, debe contar con el informe técnico sustentado y el requerimiento de asesoría en el ámbito legal de la concesión, por lo que al no haber sido sometido a criterio jurídico el no cumplimiento de la actualización, la Gerencia Jurídica no puede incurrir en inobservancia, ni incumplir su actividad de asesora, además de que no se hace referencia a ley alguna que no se haya asesorado por parte de la Gerencia Jurídica, por lo que no puede explicarse la pertinencia de su aplicación a los antecedentes de hecho con los cuales se refiere a una falta de asesoramiento jurídico.

La opinión referida en el párrafo precedente, se registra, en idéntico sentido, en la parte pertinente del oficio EPMSA-GJ-0116-1832-15 de 6 de julio de 2015, suscrito por el Gerente Jurídico de la EPMSA, con el que remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-028-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015. En el referido memorando, respecto de la actualización del Plan Maestro para el quinquenio 2015 – 2020, el servidor señala además, que en el Anexo 6 del contrato de concesión, no se especifica un tiempo de entrada en vigencia de la actualización del Plan Maestro, por lo tanto, debe ser interpretado literalmente, en virtud del Título XIII del Libro IV del Código Civil, especialmente el artículo 1576.

El Gerente Jurídico de la EPMSA actuante en el período comprendido entre el 14 de julio y el 10 de septiembre de 2014, en el oficio EPMSA-GG-0380-1838-15 de 8 de julio de 2015, con el que remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-029-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, señaló que en su período de gestión como Gerente Jurídico, no recibió comunicación de los hechos a los que se hace referencia en la comunicación de resultados provisionales, que le hubiesen permitido controlar el contrato de concesión en lo que a aspectos legales se refiere. Indica también que la Gerencia Jurídica, al no



ser un área técnica agregadora de valor, mal puede efectuar un control legal, sin que previamente le sean comunicados hechos que permitan contrastar los actos acontecidos conforme los consentimientos contractuales que se mantienen con el concesionario, y que al ser la Gerencia Jurídica un órgano de nivel de asesoría, el control de concesión, en cuanto a aspectos de derecho corresponde, se activa cuando es solicitado un criterio o informe jurídico.

Mediante oficio DFIN-198-15 de 28 de julio de 2015, el Director Financiero de la Corporación Quiport S.A., remitió, a nombre del concesionario, la respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-038-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, señalando que el concesionario entregó el Plan Maestro a finales del año 2005, para que sea el instrumento a utilizarse en la ejecución del proyecto, y que consiguientemente, el plan preparado a fines de diciembre de 2005, debía ser actualizado en diciembre de 2010. Indica también que el concesionario empezó a trabajar en la actualización del Plan Maestro desde fines del año 2008, proceso en el que es necesario contar con la participación de todas las entidades que tienen relación con el aeropuerto, y que mientras este proceso estaba en ejecución, en julio de 2009 se expidió la sentencia de la Corte Constitucional, que constituyó un "*Evento Político*" para el proyecto, que suspendió casi en forma total todas las actividades relacionadas con el proyecto, mientras se procedía a la renegociación de los contratos. Esta situación, ocasionó que la actualización del Plan Maestro sufra una demora, ya que si bien se continuó con el trabajo a nivel de la Dirección General de Aviación Civil y discusiones con todos los interesados, no se pudo concretar la actualización en los plazos más idóneos.

El directivo señala además que, en acatamiento a lo establecido en la cláusula 17.2.3 "*Excusa de Cumplimiento*" de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión, el concesionario continuó trabajando en la actualización del Plan Maestro, y que mientras seguían las negociaciones del contrato, inició un proceso de revisión de parte de las nuevas autoridades municipales y de la EPMSA, cuyo resultado, a su criterio, señalaban que el documento había sido aprobado. Para sustentar su apreciación de que el concesionario entregó la actualización del Plan Maestro al poco tiempo de concluido el "*Evento Político*", y que existieron constantes reuniones para discutir el contenido y observaciones a la actualización del Plan Maestro, adjuntó documentación emitida por la EPMSA, Dirección General de Aviación Civil y

concesionario, misma que, considerando su relevancia en el tema observado, se encuentra recogida en el presente comentario.

Continúa su respuesta, manifestando que el concesionario continuó trabajando en la aprobación de la actualización del Plan Maestro, habiendo presentado mediante el oficio PRES-1422-11 de 1 de julio de 2011, la versión final de la actualización del Plan Maestro, luego de acoger todas las observaciones, que se hicieron a esa fecha, pero que sin embargo, dado que un aeropuerto es una entidad dinámica que cambia con el transcurso del tiempo, las entidades involucradas, y en especial la EPMSA, realizaron constantes observaciones que el concesionario incluyó en cada oportunidad, y que el oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, según su criterio, constituye la aprobación tácita de la actualización del Plan Maestro, por lo que una vez recibido el mencionado oficio, se procedió de inmediato a trabajar en la nueva actualización del Plan Maestro.

Asimismo, indica que el punto de partida para determinar la periodicidad del Plan Maestro, es la aprobación efectuada en diciembre de 2005, vigente por cinco años, a partir de la fecha efectiva del contrato de concesión (28 de enero de 2006), consiguientemente, las actualizaciones deben aprobarse en el mes de diciembre de los años 2010 y 2015, a fin de que entren en vigencia en enero de 2011 y 2016. Considera el directivo que el Plan Maestro es un documento referencial para el desarrollo del nuevo aeropuerto, el cual puede darse en una forma que no esté exactamente señalada en el mismo, si esto es adecuado para mejorar el nivel de servicio, y que en los primeros 13 meses del período de actualización del Plan Maestro para el quinquenio 2010 – 2015, las partes se encontraban renegociando el contrato de concesión, por lo que no tenía sentido trabajar en la actualización mientras existía un "Evento Político", que terminó en el 2011; y que, sin embargo, el concesionario cumplió con incluir las observaciones en cada oportunidad que un cambio fue requerido, pero que por la dinámica por la construcción y apertura del nuevo aeropuerto, las partes han actuado para precautelar los intereses del proyecto, aun cuando ello haya tenido como consecuencia una demora en el proceso.

Finaliza el directivo del concesionario su respuesta sobre este tema, que la actualización del Plan Maestro para el quinquenio 2015 – 2020, se encuentra en su fase final, por lo que el concesionario cumplirá su obligación de presentar dicha

actualización, y en espera de contar con la aprobación de la EPMSA en el transcurso del año 2015, a fin de que se aplique a partir de enero de 2016.

La Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión de la EPMSA, encargada y titular, actuante en el periodo comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 3 de octubre de 2013, mediante comunicación de 7 de agosto de 2015, remitió su contestación a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-034-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, indicando que la sentencia de la Corte Constitucional para el Período de Transición, mediante fallo 003-09-SIN-CC de 23 de julio de 2009, resolvió que los recursos cobrados por concepto de servicios aeroportuarios, son públicos, razón por la cual son tasas y no tarifas, como se establece en la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión; asimismo, dispuso que se adecúen los actos y contratos públicos y privados, según el régimen constitucional vigente, es decir, el contrato de concesión y demás documentos, se vieron anulados, ya que se basaban en la premisa de que todos los recursos del antiguo y nuevo aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS y NAIQ) eran tarifas, es decir, tenían el carácter privado, y que los cobraba el concesionario. En aplicación de la sentencia de la Corte Constitucional, se firmaron varios documentos, de los cuales, el acuerdo de alianza estratégica está por encima de cualquier otro contrato que haya sido suscrito y que afecte a las condiciones del mismo, es decir, se seguía un protocolo de negociación entre las partes, mientras que los contratos se encontraban en litigio y consecuentemente se encontraban en suspenso, mientras se terminaba la negociación, con lo cual las obligaciones de las partes bajo el contrato de concesión y todos los documentos vinculados se encontraban suspendidos. Se señala también que para la fecha efectiva del acuerdo de alianza estratégica (4 de febrero de 2011), se debían cumplir las condiciones suspensivas, en las cuales se estableció el nuevo cronograma de trabajo para que el constructor del nuevo aeropuerto continúe con los trabajos, para cumplir la nueva fecha de terminación sustancial, por lo que, en la nueva fecha efectiva, se mantenían las obras a base del Plan Maestro inicial del quinquenio 2005 – 2010, y no cabía que el concesionario entregue un Plan Maestro para inicios de 2010, ya que los contratos se encontraban en litigio, y se debía esperar que llegue la nueva fecha efectiva, para retomar, según las condiciones contractuales, las operaciones y la continuación de la Fase I del proyecto.

Señala además que, dentro del proceso de negociación, y como parte de las condiciones suspensivas con otras entidades estatales, la Dirección General de Aviación Civil expidió la Resolución 074 de 15 de abril de 2010, mediante la cual autorizó la continuación de la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito, solicitando la revisión y actualización del Plan Maestro en ese entonces vigente, en los capítulos 1, 2, 3, 4 y 9 de la fase I; así como la revisión y actualización de dicho documento, previo a la operación y habilitación del aeropuerto. Dichas actualizaciones fueron presentadas el 26 de julio de 2010, por lo que se concluye que en el año 2010, el Plan Maestro fue revisado y aprobado para el nuevo período de construcción por la autoridad competente, que por ley de la República, es la Dirección General de Aviación Civil. A partir de la fecha efectiva del acuerdo de alianza estratégica, el concesionario envió el Plan Maestro, con las observaciones de la autoridad aeronáutica, y que tal como se detalla en la comunicación de resultados provisionales, ha tenido un largo proceso de análisis y recomendaciones por parte de la EPMSA, entidad que, en cumplimiento de las gestiones delegadas, constantemente exigió el cumplimiento oportuno de las obligaciones contractuales, mediante documentación que se encuentra recogida en la comunicación de resultados provisionales, y que como consecuencia del seguimiento realizado, se generó un aviso de remediación, debido a que el concesionario no envió las correcciones, observaciones y comentarios que la EPMSA solicitó se incluyan en la actualización del Plan Maestro, otorgando un plazo de tres meses, para que tome los pasos razonables para remediar la circunstancia, lo cual dio paso a que el concesionario entregue un documento borrador con temas parciales. Finaliza sus observaciones indicando que, dada la situación de evento político dado por la sentencia de la Corte Constitucional y la negociación de los contratos del proyecto, no era posible el exigir al concesionario la entrega del Plan Maestro, hasta que no se establezca el nuevo marco legal aplicable y una nueva fecha efectiva, y que en un informe de la fiscalización del contrato de construcción, se concluye que a la apertura del aeropuerto, la mayoría de las instalaciones cumplieron con el nivel de servicio "B" de IATA, y que se esperaba que el nivel de servicio disminuya en el futuro cercano.

Con comunicación de 11 de agosto de 2015, el Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión encargado y Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, actuante en el período comprendido entre el 4 de octubre de 2013 y el 14 de mayo de 2014, dio a conocer sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales

contenida en el oficio 058-033-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, señalando que en el Acuerdo de Alianza Estratégica se estableció el inicio de la fecha efectiva, antes de la cual, se debían cumplir las condiciones suspensivas, estableciéndose un nuevo cronograma de trabajo, para que el constructor cumpla con la entrega de la obra en la nueva fecha de terminación sustancial, debido a que la construcción del aeropuerto estuvo paralizada durante el proceso de negociación, y que por tanto, a la nueva fecha efectiva (4 de febrero de 2011), las obras de construcción comprometidas correspondían a las establecidas en el Plan Maestro inicial (2005 – 2010), descartándose la posibilidad de que el concesionario entregue a inicios del año 2010, una actualización del Plan Maestro para el quinquenio 2010 – 2015. Indica también, que como parte de las condiciones suspensivas, en lo que se relaciona con otras entidades estatales vinculadas al quehacer aeroportuario, la Dirección General de Aviación Civil, expidió la Resolución DGAC 074 de 15 de abril de 2010, mediante la cual autorizó la continuación de la construcción del nuevo aeropuerto, emitiendo siete requerimientos, entre los que consta la revisión y actualización del Plan Maestro vigente a esa fecha (2005 – 2010), en los capítulos 1, 2, 3, 4 y 9, y la revisión y actualización del Plan Maestro previo a la operación y habilitación del nuevo aeropuerto. Dichos capítulos actualizados, de acuerdo al requerimiento de la Dirección General de Aviación Civil, fueron presentados el 26 de julio de 2010, de tal manera que, en ese año, el Plan Maestro ya fue revisado y aprobado por la autoridad competente, y es el que corresponde al nuevo período de construcción del nuevo aeropuerto, concluyendo por tanto que, a fines del año 2010, y como parte del proceso de negociación, se aprobaron las observaciones y modificaciones realizadas por la autoridad aeronáutica, relativas al Plan Maestro que debía estar vigente para el inicio de la operación del nuevo aeropuerto internacional de Quito.

Indica además, que la EPMSA realizó todos los esfuerzos necesarios para que el concesionario atienda las observaciones que se habían realizado a la actualización del Plan Maestro, en previsión de futuras ampliaciones y nuevos acondicionamientos que una infraestructura como la aeroportuaria requiere, lo cual se evidencia con la emisión de los oficios EPMSA-GG-0075-0292-13 de 6 de marzo de 2013 y EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, referido a la notificación del Aviso de Remediación, mismo que fue respondido con oficios PRES-408-13 de 28 de agosto de 2013 y PRES-438-13 de 19 de junio de 2013, dentro del plazo concedido en el Aviso de

Remediación, en los que se señaló que el concesionario se encontraba realizando estudios de procesos y capacidad de la terminal de pasajeros para determinar niveles de servicio de esas instalaciones, dando así cumplimiento a lo establecido en la cláusula 18.2.2, adjuntándose además un documento de introducción al documento de actualización del Plan Maestro, así como un inventario de los nuevos edificios proyectados y/o en construcción, que no constaban en el Plan Maestro original, y los pronósticos de tráfico con los que se había iniciado los estudios de la ampliación de la terminal de pasajeros y otros edificios del complejo aeroportuario, documentos que fueron revisados, analizados y comentados por la EPMSA en el oficio EPMSA-GSC-0122-1306-13 de 19 de diciembre de 2013, en donde el examinado, dirigiéndose a un funcionario del concesionario, remitió sus observaciones al documento parcial referente a la actualización del Plan Maestro, con la finalidad de que sean tomadas en cuenta para la entrega que debía realizarse en diciembre de 2013, así como se remitió una copia del informe técnico emitido por la EPMSA entre octubre y noviembre de 2011, para que sea revisado de acuerdo a las conclusiones constantes en el mencionado documento, lo cual demuestra que el concesionario se encontraba remediando el incumplimiento relacionado con la actualización del Plan Maestro, así como que la EPMSA realizó un seguimiento y control específico de los avances de la actualización del Plan Maestro.

Adicionalmente, menciona que el oficio PRES-438-13 remitido por el concesionario, con el que solicitó una ampliación del plazo de remediación por 90 días adicionales, fue acogido por la EPMSA, toda vez que el concesionario estaba demostrando esfuerzos para superar el incumplimiento, en concordancia con el numeral 18.2.2 de la cláusula 18 del contrato de concesión.

El Procurador Jurídico y Gerente Jurídico de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que desempeñó dichas funciones entre el 24 de febrero de 2011 y el 30 de abril de 2014, mediante comunicación de 18 de agosto de 2015, remitió sus puntos de vista respecto de la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-030-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, señalando:

*"...En mi periodo de gestión marzo 2011 hasta abril del 2014, en la EPMSA, estuvieron vigentes dos reglamentos orgánicos por procesos, el primero que fue expedido en septiembre del 2010, anterior a mi función en el que...-se*

*determina... que pese a constar en la misión y en los productos y servicios, no estaba dentro de las funciones y atribuciones el control contractual técnico ni legal de la concesión; y no existe documento... que determine que el área técnica a cargo del control del Plan Maestro haya solicitado por escrito un criterio "de carácter jurídico y legal sobre asuntos que sean sometidos a su conocimiento y consideración"...-el... "Plan Maestro", es una directriz de planificación... sin que su especialidad sea legal o jurídica, más bien se trata de un tema eminentemente de planificación y técnico... Y no le correspondía a la ex Procuraduría Jurídica su control por no ser parte de la formación profesional en dichos temas técnicos.-La ex Procuraduría Jurídica, emitía informes jurídicos con el análisis de temas legales y contractuales... siempre y cuando su consulta le sea formulada, para lo cual se requería informe técnico previo y con la duda razonable de la consulta, hechos que en mi gestión no existe evidencia que se haya realizado ningún pedido de consulta, sobre este tema...-la intervención de asesoramiento que tenía como función la ex Procuraduría Jurídica, y por pedido del Gerente General de ese tiempo, intervino en varias reuniones de trabajo... para establecer los incumplimientos lo que dio como resultado el Aviso de Remediación que fue comunicado mediante Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013...-la Gerencia de Seguimiento de la Concesión y de la Dirección de Infraestructura, solicitaron los cambios respectivos sobre el Plan Maestro al concesionario...-en mi gestión, pese a no recibir una consulta por escrito, puntual y con la duda razonable respectiva, asesoré cuando así se requirió para revisar y sugerir cambios en todos los temas que contenían inconvenientes legales contractuales como es el caso del Aviso de Remediación mencionado...".*

Mediante comunicación de 19 de agosto de 2015, el Gerente General de la EPMSA que desempeñó dichas funciones entre el 13 de enero de 2012 y el 5 de mayo de 2014, dio a conocer sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-027-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, en idéntico sentido con el que el Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión encargado y Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, actuante en el período comprendido entre el 4 de octubre de 2013 y el 14 de mayo de 2014 y la Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión de la EPMSA, encargada y titular, actuante en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 3 de octubre de 2013, con los que remitieron sus observaciones a las comunicaciones de resultados provisionales contenidas en los oficios 058-033 y 058-034-EE-CNNAIQ-AEE-MOM, ambas de 30 de junio de 2015.

El Procurador Jurídico y Gerente Jurídico de la EPMSA, que desempeñó dichas funciones entre el 24 de febrero de 2011 y el 30 de abril de 2014, mediante comunicación de 23 de diciembre de 2015, opinó respecto al contenido del borrador del informe, en similares términos que los enviados por el examinado en su comunicación de 18 de agosto de 2015, con el que remitió sus comentarios a la

comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-030-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, adicionando que no existe ningún impedimento para haber extendido el plazo del Aviso para Remediar emitido con el oficio EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, ya que la cláusula 18 del contrato de concesión no lo limita, por lo que podría ampliarse dicho plazo de ser necesario, así como tampoco se menciona la cantidad de ampliaciones que podrían darse por los avisos de remediación.

En el oficio EPMSA-GG-0708-3433-15 de 23 de diciembre de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones respecto del borrador de informe, en la parte pertinente, se señala:

*"...me permito insistir...lo (que) mencioné en la respuesta a la segunda comunicación de resultados provisionales..."*

Luego de la conferencia final de comunicación de resultados, la Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión de la EPMSA, encargada y titular, actuante en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 3 de octubre de 2013, mediante comunicación de 23 de diciembre de 2015, remitió sus opiniones al borrador del informe, en similares términos que los que constan en la comunicación de 7 de agosto de 2015, con la que la examinada envió sus criterios a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-034-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, añadiendo, en la parte pertinente, transcripciones de las recomendaciones 3.4 y 5 de los informes DIAPA-0038-2008 y DIAPA-0049-2009, en su orden, así como el siguiente extracto del informe DIAPA-0044-2010:

*"... El informe de seguimiento de recomendaciones DIAPA-0044-2010 de 2 de diciembre de 2010, que formó parte de las condiciones suspensivas, indica que "A fin de tener un criterio más explícito, respecto de la recomendación 3.1, se ha considerado en el presente informe, los aspectos más preponderantes que influyeron en el desarrollo y construcción del proyecto, como el cumplimiento de los niveles de servicio de la IATA, las modificaciones realizadas por la Dirección de Aviación Civil para la aprobación de los diseños, los ajustes a los planos, diseños de ingeniería, planos de detalle, con base a requerimientos técnicos y disposiciones legales nacionales e internacionales, con lo cual, se ha ido redefiniendo la propuesta inicial planteada en el plan maestro del nuevo aeropuerto de Quito; aspecto que influyó en el cambio de modelo económico del proyecto"..."*



A base de las referidas recomendaciones de los informes de auditoría, la examinada concluye que a fines del año 2010, y como parte del proceso de negociación, se aprobaron las observaciones y modificaciones realizadas por la autoridad aeronáutica, relativas al Plan Maestro que debía estar vigente para el inicio de las operaciones del nuevo aeropuerto internacional de Quito.

Asimismo, la examinada añade en su respuesta, que los contratos señalan como obligación contractual que el diseño de ingeniería del terminal de pasajeros, se realice bajo condiciones que sí se cumplieron; que en ninguna parte se señala que a la apertura del nuevo aeropuerto, debía cumplir con el nivel "B" de IATA; que en el contrato de concesión no se establecen plazos para la revisión y aprobación de documento; y, que, producto de reuniones y gestión de los Gerentes de la EPMSA y del Municipio en su período de gestión, se inició la construcción de la ampliación del edificio terminal de pasajeros.

Mediante comunicación de 23 de diciembre de 2015, el Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión encargado y Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, actuante en el período comprendido entre el 4 de octubre de 2013 y el 14 de mayo de 2014, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, envió sus criterios al borrador de informe, en similares términos que los que constan en la comunicación de 11 de agosto de 2015, con la que el examinado remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-033-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, adicionando, en la parte pertinente, lo siguiente:

*... las conclusiones a las que llega ese informe, se fundamenta únicamente lo (sic) que se determina en el contrato de concesión, pero no lo hace en lo relacionado con los eventos que se produjeron en el proceso de renegociación del aeropuerto a partir del año 2009, hasta la suscripción del Acuerdo de Alianza Estratégica, que estableció el inicio de la fecha efectiva y que correspondió al 04 de febrero de 2011 (sic), antes de la cual se debían cumplir las condiciones suspensivas, dentro de lo que se estableció un nuevo cronograma de trabajo para que el constructor continúe con la construcción del nuevo aeropuerto, a fin de cumplir con la nueva fecha de terminación sustancial, debido a que sus actividades estuvieron paralizadas durante el proceso de negociación. Por lo señalado debo anotar que a la nueva fecha efectiva (2011/02/04), las obras de construcción comprometidas correspondían a las establecidas en el Plan Maestro inicial (2005-2010), esto es, para la Fase I del proyecto, descartándose la posibilidad de que el concesionario entregue a inicio del año 2010, una actualización del Plan Maestro para el quinquenio*

2010-2015, lo cual alteró las fechas de los quinquenios para los cuales debe presentarse consecutivas actualizaciones del Plan Maestro del NAIQ.-Con el nuevo cronograma de trabajo, la nueva fecha de Terminación Sustancial Garantizada de la fase I del proyecto fue establecida para el 12 de octubre de 2012, y la apertura de las instalaciones para su plena operación se diferió para el 20 de febrero de 2013, proceso que así se cumplió...-Los capítulos actualizados de acuerdo con el requerimiento de la DGAC (sic) fueron presentados el 26 de julio de 2010, de tal manera que en ese año el Plan Maestro original del año 2005, ya fue enmendado, revisado y aprobado por la autoridad competente, y este Plan es el que corresponde al nuevo periodo de construcción del aeropuerto inaugurado el 20 de febrero de 2013...-Con lo cual se concluye que a finales de 2010 y como parte del proceso de negociación, se aprobaron las observaciones y modificaciones realizadas por la Autoridad Aeronáutica, relativas al Plan Maestro que debía estar vigente para el inicio de la operación del NAIQ (año 2013) ...-Fruto de estos estudios y análisis que ejecutaba el concesionario y que obviamente eran monitoreados y controlados por el equipo técnico de la Gerencia de Seguimiento y Control de la Concesión, como puede comprobarse mediante el análisis de la correspondencia oficial mantenida, se estableció la necesidad de emprender en la planificación de una ampliación de la terminal de pasajeros, que debía construirse de manera inmediata...-Por lo señalado, reitero...el hecho de que en mi condición de Gerente encargado de Seguimiento Contractual de la Concesión y como Gerente de Control de la Concesión, según los respectivos orgánicos y en base a mis atribuciones, cumplí a cabalidad con mis funciones realizando exhaustivamente mi trabajo, reportando a la Gerencia General de la EPMSA permanentemente sobre los procesos de seguimiento y control.

El Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., mediante oficio PRES-361-2015 de 23 de diciembre de 2015, remitió sus opiniones al borrador del informe del examen, en similares términos a los que constan en el oficio DFIN-198-15 de 28 de julio de 2015, con el que el Director Financiero de la Corporación Quiport S.A., envió, a nombre del concesionario, las respuestas a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-038-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, adicionando que mediante oficio PRES-274-2015 de 8 de octubre de 2015, el concesionario entregó a la EPMSA el documento que contiene la actualización del Plan Maestro para el quinquenio 2015 – 2020, mismo que luego de varias revisiones y alcances, fue aprobado por la Unidad de Gestión creada por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para el seguimiento y control del contrato de concesión, a través del oficio EPMSA-GG-0690-3395-15 de 18 de diciembre de 2015.

Mediante oficio EPMSA-GG-0709-3435-15 de 23 de diciembre de 2015, el Gerente Jurídico de la EPMSA actuante en el período comprendido entre el 14 de julio y el 10

de septiembre de 2014, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus criterios respecto del borrador de informe, en los siguientes términos:

*"...el período de gestión que desarrollé en la Gerencia Jurídica a mi cargo, fue...de apenas 45 días laborables; tiempo en el cual, para el desarrollo de mis actividades empezaron por conocer de los asuntos pendientes de la Gerencia Jurídica...-la Gerencia Jurídica consta de varios casos de complejidad que se vienen desarrollando durante muchos años atrás...-desde la época de CORPAQ y que de lo conozco aún no se encuentra solventada en su totalidad...-resulta imposible haber dado cumplimiento a lo mencionado en la Conferencia Final... que hace referencia a las competencias de la gerencia Jurídica en lo que se refiere al contrato de concesión, cuando se habla de falta de asesoramiento en los temas relacionados con los acuerdos o contratos de la concesión o avisos de remediación existentes a la fecha, pues no tuve conocimiento de los mismos debido a mi corto paso por la Gerencia Jurídica de la EPMSA... -me ratifico en lo señalado en mi Oficio...EPMSA-GG-0380-1838-15, de 08 de Julio del 2015 (sic), mediante el cual di respuesta a la parte pertinente de la Comunicación de Resultados Provisionales, porque es criterio del suscrito, que al no ser un área técnica agregadora de valor...mal puedo efectuar un control legal...sin que previamente me sea comunicado hechos (sic) que permitan contrastar los actos acontecidos conforme los consentimientos contractuales que se mantienen con el Concesionario, que resulta la forma efectiva de llevar adelante un Control del Contrato de Concesión en los Aspectos Legales.*"

Al respecto, según el Anexo 6 de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, el Plan Maestro debe ser actualizado por el concesionario cada cinco años, basado en el crecimiento del tráfico real, cambios en el terminal de pasajeros, según las estipulaciones de la cláusula 7.2.13 del contrato de concesión, relativas al nivel de servicios y otros cambios de la naturaleza de las operaciones aeroportuarias que puedan afectar las instalaciones en el sitio del aeropuerto, aspectos que debieron tomarse en cuenta en las actualizaciones estipuladas contractualmente, toda vez que, desde el inicio de la concesión, ha existido un crecimiento del tráfico aéreo y del volumen anual de pasajeros, se han efectuado ampliaciones en los terminales de pasajeros y de carga, así como se han construido otras edificaciones, sustanciales y auxiliares, para las operaciones aeroportuarias (tierra y aire) y de apoyo para los usuarios. Asimismo, según la estipulación contractual contenida en el referido anexo de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión, las fases actualizadas del Plan Maestro, deben cubrir los períodos de tiempo de cinco, diez y veinte años subsiguientes, a fin de materializar el desarrollo aeroportuario.

*[Firma manuscrita]*

Sobre el Anexo 6 de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión, conviene en primer lugar, señalar que el numeral 7.2.13 de la cláusula 7 "OPERACIONES AEROPORTUARIAS" al que se hace referencia para las actualizaciones del Plan Maestro, es relativo al "Personal" del concesionario, por lo que, a efecto de guardar coherencia con la estipulación de que las actualizaciones del Plan Maestro, deben ser efectuadas, entre otros aspectos, considerando el cambio del terminal de pasajeros, basado en las consideraciones relativas al nivel de servicio, debió haberse corregido la estipulación contenida en el mencionado anexo, con el numeral 7.2.14, que es el que hace referencia al nivel de servicio del nuevo aeropuerto, aspecto que, hasta la fecha de corte del examen, no se ha producido.

Por otra parte, si bien es cierto que en ningún instrumento jurídico de la concesión se establece un tiempo específico de implementación de las actualizaciones del Plan Maestro, es necesario resaltar los significados de los vocablos actualizar e implementar, mismos que de acuerdo al Diccionario de la lengua española, corresponden, entre otros, a: "...Hacer actual algo, darle actualidad, poner al día..." el primero, y, "...Poner en funcionamiento, aplicar métodos, medidas, etc., para llevar algo a cabo..." el segundo. Bajo dichos conceptos, el Plan Maestro debió ser actualizado y aprobado con la debida antelación, para que, por definición semántica, y como consecuencia lógica, se encuentre listo para que se lo implemente, a partir del primero de enero del primer año, hasta el treinta y uno de diciembre del año en que concluye el periodo; en consecuencia, no es aceptable que el proceso de actualización del Plan Maestro y su posterior aprobación, sean efectuadas luego de iniciado el periodo para el cual fue elaborado, ya que no cabe una implementación con efecto retroactivo de dicho documento.

Conviene indicar también que, según el contrato de concesión, la entidad responsable de la revisión y aprobación de las actualizaciones previstas del Plan Maestro, antes de que éstas sean adoptadas, es la EPMSA, en su calidad de Unidad de Gestión creada por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para el seguimiento y control del contrato de concesión.

El descargo del Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión encargado y Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, actuante en el período comprendido entre el 4 de octubre de 2013 y el 14 de mayo de 2014, que se plasma

en su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-033-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, de que el concesionario, dentro del plazo concedido en el Aviso de Remediación emitido mediante oficio EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, al señalar en los oficios PRES-408-13 de 28 de agosto de 2013 y PRES-438-13 de 19 de septiembre de 2013, que se encontraba realizando estudios de procesos y capacidad de la terminal de pasajeros para determinar niveles de servicio de esas instalaciones, solventó el incumplimiento relacionado con la actualización del Plan Maestro del quinquenio 2010 – 2015, no guarda coherencia con lo indicado por el propio examinado en el memorando EPMSA-GG-0090-2111-14 de 17 de julio de 2014, en el que, dirigiéndose a la Gerente General de la EPMSA, analizó el contenido del oficio DING-245-2014 de 16 de julio de 2014 remitido por el concesionario, señalando:

*"...1...la EPMSA emitió... un "Aviso de Remediación" debido al incumplimiento de Quiport en cuanto se refiere a presentar la primera actualización del Plan Maestro que debió hacerlo en el año 2010, presentando un año más tarde (2011) un documento que la EPMSA lo observó sin aceptarlo, situación que aún se mantiene hasta la presente fecha.-2. Quiport presenta...el Oficio... PRES-438-13 del 19 de septiembre de 2013, esto es, en la fecha en la cual se venció el plazo de 3 meses que la EPMSA otorgó a Quiport para que atienda el Aviso de Remediación del 19 de junio de 2013. En este Oficio se solicita una ampliación de plazo de 90 días que fue otorgada con una serie de recomendaciones que se recogen en el Oficio EPMSA-GG-0191-1073 del 30 de septiembre de 2013 - Si bien estos Oficios...no constan en mi Memorando previo...debo señalar que los mismos no alteran la situación de incumplimiento en el que se mantiene el Concesionario en cuanto se refiere a la entrega de la Actualización del Plan Maestro del NAIMS, como se ratifica más adelante..."*

Adjunto al mencionado memorando, anexó una matriz, en la que indicó:

Autor y No de Oficio	Fecha	Contenido	Observaciones
EPM-GG-0207-095411	29-11-2011	Observaciones técnicas al documento de actualización del plan maestro del año 2011	No atendido por Quiport hasta la presente fecha
EPMSA-GG-0152-0688-13	19-06-2013	Se emite un Aviso de Remediación por incumplimiento en la entrega del plan Maestro lo cual aún no ha sido atendido manteniéndose dicho incumplimiento	Se concedió un plazo de 3 meses (19-09-2013) que no ha sido acatado hasta la presente (17-07-2014),
QUIPORT-PRES-408-13	28-08-2013	Quiport responde parcialmente al Oficio EPMSA-GG-075-0292-13, remitiendo documentos parciales, pero no responde al Aviso de Remediación del 19-06-2013	Quiport mantiene el incumplimiento al Aviso de Remediación
QUIPORT-PRES-438-13	19-09-2013	Quiport se refiere al Aviso de Remediación	Quiport no cumplió el

		emitido por la EPMSA el 19 de junio de 2013 y solicita una extensión de plazo de 90 días justificando la complejidad del proceso.	plazo establecido en el Aviso de Remediación y se vio obligado a pedir prórroga
EPMSA-GG-0191-1073-13	30-09-2013	Con esta fecha, la EPMSA accede a conceder un plazo de 90 días para que Quiport presente la Actualización del Plan Maestro. Para el efecto, se remite al Concesionario varios requerimientos que deban ser atendidos en el documento a presentarse.	Con esta concesión de 90 días de ampliación del plazo de entrega de la actualización del Plan Maestro, se estableció una fecha tope que se cumplió el 30 de diciembre de 2013, sin que Quiport hubiese cumplido su obligación
QUIPORT-PRES-375-2013	23-12-2013	Quiport hace referencia a las observaciones realizadas por la EPMSA mediante oficios GG-0207-095411 de noviembre de 2011 y GSC-0122-130-13 del 19 de diciembre de 2013 realiza explicaciones pero no presenta documentos de soporte	Quiport mantiene el incumplimiento al Aviso de Remediación y trata de justificarse con información sin respaldos ni documentos
QUIPORT-DING-018-2014	23-01-2014	Quiport responde al Oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 y señala que remite un documento "completo" del Plan y no solo enmiendas.	Llama la atención que Quiport entregue un documento desactualizado con fecha 2011
EPMSA-GCC-0041-0306-14	17-03-2014	La EPMSA reporta a Quiport nuevas imprecisiones en los documentos parciales del Plan remitidos por Quiport, lo que significa que nunca se aprobó la "actualización del Plan Maestro" porque esta nunca se ha presentado.	Con este Oficio la EPMSA deja en evidencia que hasta el 17-03-2014, ni a la presente, Quiport ha entregado el Plan Maestro del NAIMS, ni la EPMSA lo ha aprobado

Los incumplimientos del concesionario en cuanto a la entrega de la actualización del Plan Maestro 2010 – 2015, se ratifican en el oficio EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014, con el que la Gerente General de la EPMSA, señaló que, por asuntos sobre los cuales no cabe subsanación, la entidad resolvió no aprobar la actualización del Plan Maestro que debió haber sido presentada en el año 2010, lo cual releva de hacer acotaciones adicionales sobre este tema.

*Alfonso y S. S. S. S.*

Tampoco se comparte el criterio de descargo del examinado, de que el concesionario, a través del oficio PRES-408-13 de 28 de agosto de 2013, se encontraba solventando el incumplimiento del Plan Maestro, ya que, con dicho documento, el concesionario atendió, luego de casi dos años, la solicitud de la EPMSA de realizar correcciones de carácter técnico al proyecto de actualización del Plan Maestro, efectuada mediante oficio EPM-GG-0207-0954-11 de 29 de noviembre de 2011, y a que al documento remitido, la EPMSA realizó nuevas observaciones.

Asimismo, no es procedente el descargo del examinado, de que la EPMSA, en virtud del numeral 18.2.2 de la cláusula 18 del contrato de concesión, acogió la solicitud del concesionario de ampliar en noventa días adicionales el plazo concedido para solventar el incumplimiento contractual de la actualización del Plan Maestro del quinquenio 2010 – 2015, ya que en dicho numeral, no se estipula la posibilidad de ampliar el plazo de un "Aviso para Remediar", estableciéndose más bien, según el numeral 18.2.3 de la citada cláusula contractual, que si el incumplimiento no es remediado por el concesionario, o si éste no ha tomado los pasos razonables para remediar el incumplimiento, hasta la expiración del período prescrito en el Aviso de Remediación, lo que contractualmente corresponde, es la emisión de un Aviso de Terminación. Además, en el oficio EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, con el que el Gerente General de la EPMSA notificó con el Aviso de Remediación, se le concedió al concesionario el plazo de tres meses, para que remedie los incumplimientos a las observaciones y comentarios efectuados por la EPMSA y que se describen en los oficios EPM-GG-0207-0954-11 de 29 de noviembre de 2011 y EPMSA-GG-0075-0292-13 de 6 de marzo de 2013, finalizando el documento con que, de no cumplirse lo señalado, se procederá a aplicar estrictamente las cláusulas del contrato de concesión.

En cuanto a lo indicado por la Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión de la EPMSA, encargada y titular, actuante en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 3 de octubre de 2013, es necesario indicar que, según el contrato de concesión, el diseño del terminal de pasajeros del nuevo aeropuerto, debía satisfacer las características necesarias para el nivel de servicio "B" de IATA, por lo que es de entender, que todas las áreas del terminal de pasajeros estaban sujetas al cumplimiento de los requerimientos aplicables al referido nivel de servicio; por tanto, la observación de que, en un informe del fiscalizador del contrato de construcción, se

establece que la mayoría de instalaciones cumplieron con el nivel de servicio, no es coherente. Adicionalmente, y como se evidencia en los informes de evaluación del nivel de servicio del nuevo aeropuerto internacional de Quito, emitidos por la EPMSA entre julio y diciembre de 2014, demuestran que una infraestructura diseñada para 3.6 millones de pasajeros, y que inició operaciones con un volumen anual de aproximadamente 5.3 millones, no ha cumplido con un nivel de servicio definido como de un alto nivel, con condiciones de flujo estables, bajo niveles de retraso y altos niveles de confort.

Por otra parte, se considera que la interpretación realizada por el Director de Infraestructura de la EPMSA, contenida en el Informe Técnico EPMSA-GCC-DI-063-15 de 3 de julio de 2015, validada por el Gerente de Control de la Concesión de la entidad en el memorando EPMSA-GCC-0218-4016-15 de 8 de julio de 2015, y ratificada por el Director Financiero del concesionario, de tomar la fecha efectiva de la primera enmienda del contrato de concesión, como la fecha de inicio de vigencia del Plan Maestro, y que por tanto, la fecha en que debería haberse aprobado la actualización del Plan Maestro 2010, debió ser el 28 de enero de 2011, mientras que la actualización del Plan Maestro 2015, debe ser el 28 de enero de 2016, no cuenta con el debido sustento, en razón de que en el Anexo 6 de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión, no se definen fechas para que el concesionario presente las actualizaciones del Plan Maestro, así como tampoco se precisan fechas para que la EPMSA apruebe dichas actualizaciones. No obstante, es necesario insistir en que las actualizaciones del Plan Maestro, deben ser implementadas a partir del primer día del período para el cual se elaboran.

En relación a lo expuesto por el Director Financiero del concesionario en su respuesta a la comunicación de resultados provisionales, cabe señalar que el período de tiempo que demandó la renegociación del contrato de concesión, en virtud de la sentencia emitida por la Corte Constitucional para el Período de Transición, en donde se ratificó el carácter público de los recursos derivados de los cobros de los distintos servicios aeroportuarios, por cuanto dichos pagos corresponden a tasas, denominado "*Evento Político*", no constituía un impedimento para que el concesionario cumpla con una obligación contractual como era la de actualizar el Plan Maestro para el quinquenio 2010 – 2015, ya que el numeral 17.2.4 "*Ninguna Excusa de Cumplimiento*" de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión, establece:



*...17.2.4 Ninguna Excusa de Cumplimiento: Las estipulaciones de la Cláusula 17.2.3, sin embargo, no excusarán ni liberarán al Concesionario de las obligaciones que tiene o debe cumplir, o cuyo cumplimiento es requerido, bajo este Contrato de Concesión antes de las demoras en el cumplimiento arriba mencionadas debido a la ocurrencia del Evento Político, u obligaciones no afectadas por el Evento Político.*

En aplicación del numeral referido, el concesionario estaba obligado a actualizar el Plan Maestro, de acuerdo a las estipulaciones del contrato de concesión, documento que, obviamente, estaba sujeto a revisión y aprobación de la EPMSA, hecho que no se cumplió, por cuanto el concesionario no solventó las observaciones hechas por la entidad, al finalizar el período previsto en el "Aviso para Remediar", y por circunstancias que la EPMSA consideró como no susceptibles de subsanación.

El criterio del directivo del concesionario, de que el oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, constituye la aprobación tácita de la actualización del Plan Maestro para el quinquenio 2010 – 2015, no cuenta con el debido sustento, ya que, en el mencionado documento, el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, solicitó al Gerente de Infraestructura e Ingeniería del concesionario, se consideren nuevas observaciones y requirió se entregue el documento completo de la actualización del Plan Maestro, y no solo los capítulos de enmienda.

Tampoco se comparte el criterio del directivo, de que el Plan Maestro es un documento referencial, puesto que según el numeral 12.4.1 de la cláusula 12 "DESARROLLOS DEL AEROPUERTO", se establece que cualquier desarrollo del aeropuerto, deberá llevarse a cabo en cumplimiento del Plan Maestro, así como el numeral 13.1.10 de la cláusula 13 "COMPROMISOS", estipula que el contrato de concesión se debe llevar a cabo de acuerdo con el Plan Maestro.

En cuanto a lo indicado por el Procurador Jurídico y Gerente Jurídico de la EPMSA, que desempeñó dichas funciones entre el 24 de febrero de 2011 y el 30 de abril de 2014, en su respuesta a la comunicación de resultados provisionales, cabe indicar que en el caso del Reglamento Orgánico por Procesos de la EPMSA, expedido mediante Resolución EPM-SD-007-2010, aprobado el 27 de mayo de 2010, en el artículo 16, se estipulaba que la Procuraduría Jurídica tiene como Misión: "...Controlar el cumplimiento del contrato de concesión en los aspectos legales y brindar (sic) *asesoría*...".

asesoría en aspectos legales relacionados con la administración, organización y operación de la empresa, a todas las unidades de la empresa, a fin de coadyuvar en el cumplimiento de sus objetivos, así como patrocinar, ya sea como actor o demandado o como reclamante y administrado, en procesos judiciales, reclamos y actuaciones para proteger los intereses institucionales...”, de lo que se deduce que el Procurador Jurídico tenía como Misión, por un lado, específicamente controlar el cumplimiento del contrato de concesión, y por otro, brindar asesoría en aspectos legales de manera general sobre la organización, administración y operación de la empresa; además, entre las atribuciones y responsabilidades constantes en el mencionado artículo, se establece que le correspondía: “...2) Estudiar y emitir criterios de carácter jurídico y legal sobre asuntos que sean sometidos para su conocimiento y consideración, sugiriendo la observación de procedimientos contemplados en el marco legal vigente...”, por lo que en el referido instrumento jurídico, existe el requisito previo del pedido correspondiente para emitir el pronunciamiento jurídico. No obstante, debe tenerse presente que la Misión de la Procuraduría Jurídica es controlar el contrato de concesión, lo cual implica realizar actividades y acciones de oficio, de manera previa, concurrente y posterior a los hechos.

De acuerdo al literal b) “ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES” del artículo 16 del Reglamento Orgánico por Procesos de la EPMSA, emitido mediante Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, y que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014, al Procurador Jurídico, posteriormente Gerente Jurídico, en razón de la reforma a la Estructura Orgánica Funcional de la EPMSA, aprobada en la sesión ordinaria de Directorio efectuada el 26 de diciembre de 2013, le correspondía, entre otras actividades, asesorar a la empresa en la correcta aplicación de la normativa legal, especialmente en los temas relacionados con los acuerdos o contratos de la concesión aeroportuaria, sin que se prevea que el asesoramiento debe realizarse previo el pedido correspondiente; por el contrario, existen otras atribuciones y responsabilidades que le obligan al Procurador Jurídico, posteriormente Gerente Jurídico, a efectuar de oficio las mismas, a fin de velar y precautelar los intereses jurídicos y administrativos de la Unidad de Gestión y por ende, del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en el marco del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, es decir, la norma orgánica liga las responsabilidades del Procurador Jurídico íntimamente con la Misión de la entidad, que está inmersa en el direccionamiento estratégico de la empresa, lo cual resulta

entendible, pues todo el quehacer de la empresa nace y se desarrolla en base a la norma jurídica. De lo expuesto, al Procurador Jurídico, posteriormente Gerente Jurídico de la EPMSA, que se encontraba en funciones cuando venció el plazo prescrito en el Aviso de Remediación emitido mediante oficio EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, le correspondía la responsabilidad de asesorar de oficio a la máxima autoridad de la EPMSA, en la correcta aplicación de la normativa legal relacionada con los acuerdos o contratos celebrados con el concesionario.

Según el artículo 18 del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido mediante Resolución 02-07-2014 de 11 de noviembre de 2014, a la Gerencia Jurídica le corresponde asesorar a la EPMSA en la correcta aplicación de la normativa vigente en los acuerdos y contratos celebrados con el concesionario, estipulándose en el numeral 9 del literal b) "ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES" del referido numeral, la necesidad de requerimiento previo para el pronunciamiento jurídico correspondiente, en consecuencia, la Gerencia General, debió haber requerido a la Gerencia Jurídica el correspondiente pronunciamiento legal, en temas relacionados con la concesión. La responsabilidad de los servidores públicos frente a la gestión pública, nace de las acciones o de las omisiones, precepto que se origina en el principio de legalidad previsto en el artículo 226 de la Constitución de la República, y claro está, en acatamiento al mandato del artículo 233 del mismo instrumento superior. La competencia en materia pública nace de la Constitución y de la ley, por lo que la Carta Fundamental, al establecer los principios que rigen a la administración pública como un servicio a la colectividad, le obligan al servidor público a actuar, entre otros, con eficacia, eficiencia, coordinación y participación, en busca de la excelencia.

Es importante señalar también, que mediante oficio EPM-GG-0061-0678-14 de 20 de junio de 2014, la Gerente General de la EPMSA se dirigió al Secretario de Desarrollo Productivo y Competitividad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para poner en su conocimiento, una matriz con los incumplimientos del concesionario dentro del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, en la que, respecto del Plan Maestro, señaló:

*"...desde el inicio del proyecto hasta su operación transcurrió casi una década en la cual el tráfico de pasajeros y carga aumentó de manera considerable,*

*dejando corta las proyecciones iniciales y lo más grave aún, el Concesionario no procuró todos los esfuerzos tendientes a regularizar la actualización del Plan Maestro Aeroportuario, documento fundamental tanto para la planificación efectiva del desarrollo del NAIQ como para sustentar la regularización de todas las edificaciones presentes y futuras en el aeropuerto...".*

De igual manera, en el título "Incumplimiento de la entrega de la Actualización del Plan Maestro del NAIMS", de la referida matriz, se indica:

*"...Quiport no observó los procedimientos establecidos contractualmente en la cláusula 4.2.35 del Contrato de Concesión (Primera Enmienda) y mediante Oficio EPM-GG-0207-0954-11 del 29 de noviembre de 2011, la EPMSA envió a Quiport una solicitud de correcciones de carácter técnico que debían ser incorporadas en el documento de actualización del Plan Maestro...-El 06 de marzo de 2013 con Oficio EPMSA-GG-0075-0292-13, la EPMSA notificó a Quiport que se mantiene un incumplimiento respecto a esta obligación contractual, incumpliendo también al cláusula 1.1 del Anexo 6 del Contrato de Concesión al haber realizado "mejoras" y construido nuevos edificios no contemplados en el Plan Maestro, no cumpliendo con la cláusula 7.2.12 del Contrato de Concesión.- Por lo anotado y manteniéndose el incumplimiento señalado, la EPMSA emitió, mediante el Oficio...EPMSA-GG-0152-0688-13 un "AVISO DE REMEDIACIÓN"... concediéndole un plazo de tres meses para superar este incumplimiento, plazo que se venció el 19 de septiembre de 2013, sin que hasta la presente fecha se haya superado estos incumplimientos, ni se haya procedido a aplicar las cláusulas correspondientes del contrato de Concesión ...".*

Finalmente, cabe precisar que el numeral 18.2.2 de la cláusula 18 del contrato de concesión relativo al proyecto del aeropuerto internacional de Quito, no prevé la ampliación del plazo dictado en el "Aviso para Remediar", mismo que, en efecto, no debe ser menor de tres meses; por lo que, en aplicación del Principio de Legalidad del Derecho Público, según el que únicamente está permitido hacer lo que está escrito, no cabía la ampliación del "Aviso para Remediar" concedido por la EPMSA en el oficio EPMSA-GG-0191-1073-13 de 30 de septiembre de 2013.

Por lo expuesto, el comentario se mantiene.

### Conclusiones

Los Gerentes Generales de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, actuantes entre el 21 de agosto de 2010 y el 28 de febrero de 2015, inobservaron, en sus respectivos períodos de gestión, lo establecido en el Anexo 6 de la primera enmienda y

reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, suscrita el 22 de junio de 2005, en lo referente a la actualización del Plan Maestro; el numeral 7 del artículo 5 "Atribuciones de la Unidad de Gestión" del Capítulo I "DE LAS COMPETENCIAS" del Título (I) "DEL RÉGIMEN AEROPORTUARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", contenido en el artículo 1 de la Ordenanza 0335 de 21 de diciembre de 2010, que establece el Régimen Aplicable a la Prestación de Servicios Públicos Aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito; así como los artículos 2 y 12, numeral 1 del literal b), del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido mediante Resolución EPM-SD-007-2010 de 7 de septiembre de 2010, y que estuvo vigente hasta el 28 de mayo de 2012; los artículos 2 y 12, numeral 1 del literal b), del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, y que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014; y, los artículos 5, literales d), f) y g), y, 14, numeral 1) del literal b), del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido mediante Resolución 02-07-2014 de 11 de noviembre de 2014, al no gestionar y exigir al concesionario la oportuna actualización del Plan Maestro para los quinquenios 2010 – 2015 y 2015 – 2020.

El Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, actuante el 19 de septiembre de 2013 (fecha en la que venció el plazo prescrito en el Aviso de Remediación emitido a través del oficio EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013), inobservó el numeral 18.2.2 "Aviso para Remediar" de la cláusula 18 "Terminación" del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, al haber resuelto en el oficio EPMSA-GG-0191-1073-13 de 30 de septiembre de 2013, sin existir base contractual, ampliar el plazo del Aviso de Remediación, en noventa días adicionales, para que el concesionario solviente las observaciones hechas al documento presentado como actualización del Plan Maestro. Asimismo, inobservó el numeral 7 del artículo 5 "Atribuciones de la Unidad de Gestión" del Capítulo I "DE LAS COMPETENCIAS" del Título (I) "DEL RÉGIMEN AEROPORTUARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", contenido en el artículo 1 de la Ordenanza 0335 de

21 de diciembre de 2010, que establece el Régimen Aplicable a la Prestación de Servicios Públicos Aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito, al no haber informado al Directorio de la EPMSA ni al Alcalde Metropolitano de Quito, sobre el incumplimiento del concesionario en la actualización del Plan Maestro del quinquenio 2010 – 2015, según lo establecido en el Anexo 6 de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, a fin de que se analicen y tomen las acciones que contractualmente correspondían.

La Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regimenes Especiales, actuante desde el 19 de junio de 2014, inobservó el numeral 7 del artículo 5 "Atribuciones de la Unidad de Gestión" del Capítulo I "DE LAS COMPETENCIAS" del Título (I) "DEL RÉGIMEN AEROPORTUARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", contenido en el artículo 1 de la Ordenanza 0335 de 21 de diciembre de 2010, que establece el Régimen Aplicable a la Prestación de Servicios Públicos Aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito, al haber resuelto, en el oficio EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014, no aprobar la actualización del Plan Maestro del quinquenio 2010 – 2015, por haberse presentado extemporáneamente y por asuntos sobre los cuales no cabía subsanación, en lugar de proceder a informar del particular al Directorio de la EPMSA y al Alcalde Metropolitano de Quito, a fin de que, debido al incumplimiento del concesionario con la estipulación establecida en el Anexo 6 del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, se analicen y tomen las acciones que contractualmente correspondían.

El Procurador Jurídico actuante el 19 de septiembre de 2013 (fecha en la que venció el plazo prescrito en el Aviso de Remediación emitido a través del oficio EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013); y, los Gerentes Jurídicos actuantes entre el 26 de diciembre de 2013 (fecha en la que el Directorio de la EPMSA resolvió el cambio en la denominación de Procurador Jurídico por Gerente Jurídico) y el 10 de noviembre de 2014 (fecha de fin de vigencia del Reglamento Orgánico por Procesos de la EPMSA emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012), de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regimenes Especiales, inobservaron, en sus respectivos períodos de gestión, los literales a); b) numeral 2); y, d) numerales 1) y 2), del artículo 16 del Reglamento

Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, y que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014, al no haber asesorado a la máxima autoridad de la empresa en la correcta aplicación de la normativa legal relacionada con los acuerdos o contratos celebrados con el concesionario, y se precautelen los intereses jurídicos de la EPMSA, y por ende, del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Los Gerentes de Seguimiento Contractual de la Concesión y Gerentes de Control de la Concesión de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, actuantes entre el 29 de mayo de 2012 y el 28 de febrero de 2015, inobservaron, en sus respectivos periodos de gestión, los literales a), y b) numeral 1), del artículo 26 del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, y que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014; y, los literales a). y b) numerales 1) y 3), del artículo 26 del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido mediante Resolución 02-07-2014 de 11 de noviembre de 2014, al no haber exigido al concesionario, el cumplimiento oportuno de las reiteradas observaciones realizadas a la actualización del Plan Maestro para el quinquenio 2010 – 2015, la presentación oportuna de la actualización del Plan Maestro 2015 – 2020, así como por no haber efectuado un control al concesionario para el cumplimiento de las disposiciones del contrato de concesión, en lo relacionado a las actualizaciones del Plan Maestro.

La Corporación Quiport S.A., inobservó lo establecido en el Anexo 6 de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, suscrita el 22 de junio de 2005, en lo referente a la actualización del Plan Maestro 2010 - 2015, toda vez que el proceso de actualización de dicho documento, lo efectuó en un excesivo periodo de tiempo, ocasionando que la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, no apruebe la actualización de la referida actualización, debido a que su aplicación era extemporánea y por asuntos sobre los cuales no cabía subsanación. Asimismo, inobservó el Aviso de Remediación emitido a

través del oficio EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, al no haber remediado el incumplimiento de la actualización del Plan Maestro 2010 – 2015, a la expiración del período prescrito por la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales para su cumplimiento.

Lo expuesto ocasionó que, hasta el 28 de febrero de 2015, fecha de corte del examen especial, se evidencie lo siguiente:

- a) La falta de actualización del Plan Maestro para el quinquenio 2010 – 2015, ocasionó que CORPAQ, y posteriormente la EPMSA, como su sucesora jurídica, no dispongan de herramientas técnicas que les hubiese permitido oportunamente tomar las acciones correspondientes, orientadas a exigir que el diseño del terminal de pasajeros del nuevo aeropuerto, correspondiente a la fase 1 del horizonte de planificación (inicio de operaciones), cuente con la capacidad suficiente para abarcar el real volumen anual de pasajeros, que para el año 2010 (proyectado como de apertura del nuevo aeropuerto en el plan financiero del proceso de negociación que culminó con la suscripción del Acuerdo de Alianza Estratégica), de acuerdo con la información proporcionada por el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, en el oficio EPMSA-GCC-0300-1306-15 de 12 de mayo de 2015, era de 5 046 911 pasajeros, es decir 1.4 veces superior a los 3,6 millones de pasajeros, prevista en el Plan Maestro aprobado para el quinquenio 2005 – 2010.
- b) La insuficiente capacidad del terminal de pasajeros del nuevo aeropuerto, para abarcar el real volumen anual de pasajeros en el año en que la estructura inició operaciones, trajo consigo la consecuente deficiencia en la prestación del nivel de servicio contractualmente estipulado.
- c) El concesionario, a la expiración del período prescrito en el Aviso de Remediación, no solventó las observaciones hechas al documento presentado como actualización del Plan Maestro, situación que no ha sido resuelta por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por cuanto, al equipo de control, no se le proporcionó evidencia documental de que las máximas autoridades de

*no se le proporcionó evidencia documental de que las máximas autoridades de*



la EPMSA, en sus respectivos períodos de gestión, hayan informado del particular al Directorio de la entidad y Alcalde Metropolitano de Quito.

- d) Respecto de la actualización del Plan Maestro 2015 - 2020, se producirá nuevamente una aplicación extemporánea de dicho documento, ya que hasta la fecha de corte del examen, el concesionario no ha presentado a la EPMSA la actualización para la aprobación correspondiente, que permita su implementación; por tanto, el desarrollo aeroportuario del nuevo aeropuerto internacional de Quito, a corto y mediano plazo, continuará resultando insuficiente para satisfacer el nivel de servicio contractualmente estipulado.

#### **Hecho subsecuente**

En el oficio EPMSA-GG-0708-3433-15 de 23 de diciembre de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones respecto del borrador de informe, en la parte pertinente, se señala que, según el informe técnico 158-EPMSA-GCC-DI de 15 de diciembre de 2015 suscrito por el Director de Infraestructura; y, los memorandos EPMSA-GCC-0595-8161-15 y EPMSA-GJ-0634-8198-15 de 21 y 22 de diciembre de 2015, en su orden, emitidos, respectivamente, por la Gerente de Control de la Concesión y la Gerente Jurídica encargada, de la entidad. "...el Aviso de Remediación notificado mediante oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, a la fecha, no contaría con sustento técnico y por tanto jurídico para sus pasos subsecuentes...".

De igual manera, en el referido documento, la directiva indicó:

*"... En lo referente al Plan Maestro 2015 – 2020...-Respecto de lo expuesto por la Gerencia Jurídica...la Gerencia de Control de la Concesión recomendó la aprobación del Plan Maestro, actualización 2015, y que conforme el análisis normativo y contractual, se determinó la procedencia de este acto..."*

#### **Recomendación**

##### **Al Alcalde del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito**

2. Requerirá a la Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, en razón del

incumplimiento de la concesionaria, respecto de la actualización del Plan Maestro 2010-2015, emita los informes técnico, legal y económico financiero del contrato de concesión, mismos que serán puestos en conocimiento del Concejo Metropolitano de Quito, a fin de que tome las decisiones que contractualmente correspondan.

**El nivel de servicio estipulado contractualmente para el nuevo aeropuerto internacional de Quito, no se cumplió.**

El numeral 7.2.14 "Niveles de Servicio del Nuevo Aeropuerto" de la cláusula séptima "OPERACIONES AEROPORTUARIAS", de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, señala:

*"...7.2.14 Niveles de Servicio del Nuevo Aeropuerto. (a) El Concesionario asegurará que el Diseño Detallado de Ingeniería para el Nuevo Aeropuerto deberá, como base para el diseño del terminal de pasajeros del Nuevo Aeropuerto, satisfacer los requerimientos aplicables del nivel de servicio "B" de IATA, basado en la proyección de pasajeros en hora pico de ochocientos ochenta y ocho (888) pasajeros internacionales de salida por hora, setecientos cincuenta y siete (757) pasajeros internacionales por hora de llegada, y quinientos dieciséis (516) pasajeros domésticos de salida y de llegada por hora, lo cual ha sido establecido y acordado por las Partes. (b) CORPAQ deberá: (i) durante el Período de Concesión, controlar de manera regular los flujos de tráfico en los Aeropuertos y realizar inspecciones regulares de éstos con el propósito de determinar el nivel de servicio IATA que se esté consiguiendo..."*

El numeral 10.2 "Observación" de la cláusula 10 "INSPECCIÓN Y SUPERVISIÓN DE LAS ACTIVIDADES DEL CONCESIONARIO", de la referida primera enmienda y reformulación del contrato de concesión, indica:

*"...10.2 Observación: CORPAQ o sus representantes o consultores tendrán derecho de ingresar a los Sitios con el propósito de observar las actividades del Concesionario, verificando su cumplimiento de las obligaciones establecidas en este instrumento (incluyendo pero sin limitarse a los Estándares) y monitoreando los niveles de servicio de conformidad con la Cláusula 7.2.14 ..."*

Con oficio 09-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 15 de abril de 2015, el equipo de control solicitó a la Gerente General de la EPMSA, remitir los informes de control, inspección y/o monitoreo, emitidos por la empresa, en el período de la acción de control, relacionados al cumplimiento del nivel de servicio "B" de IATA, en la operación del nuevo aeropuerto internacional de Quito.

En respuesta a la solicitud efectuada, la Gerente de Control de la Concesión encargada de la EPMSA, remitió el oficio EPMSA-GCC-0282-1187-15 de 23 de abril de 2015. Como parte del Anexo 2 del mencionado documento, se adjuntaron los informes de análisis de nivel de servicio del terminal de pasajeros, emitidos por la EPMSA en el período junio – diciembre de 2014, en los que se registra que, para establecer el nivel de servicio de IATA, se tomaron los estándares de la décima edición del Manual de Referencia para Desarrollo de Aeropuertos.

Respecto del control de cumplimiento del nivel de servicio alcanzado en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, desde la fecha de su inauguración (20 de febrero de 2013), hasta el mes de mayo de 2014, el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, mediante oficio EPMSA-GCC-0344-1467-15 de 29 de mayo de 2015, remitió al equipo de control, el único "Reporte de medición de estándares de servicio" encontrado en los archivos pasivos de la entidad, que se presentó en el mencionado periodo, y que corresponde al mes de enero de 2014.

Posterior a la conferencia final de comunicación de resultados, la Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, mediante oficio EPMSA-GCC-0784-3393-15 de 18 de diciembre de 2015, remitió al equipo de control, copias certificadas de los informes de "Análisis de Nivel de Servicio del Terminal de Pasajeros" emitidos por la EPMSA en enero y febrero de 2015.

De la información contenida en los informes de análisis de nivel de servicio, emitidos en el periodo junio – diciembre de 2014, y en enero y febrero de 2015 por la EPMSA, se desprende lo siguiente:

Periodo	Observaciones
Junio de 2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El área de espera designada al chequeo de vuelos de las aerolíneas Avianca, Aerogal, IBERIA y TAME, no cumplieron el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- Las salas de pre embarque A4-A5, A7-A8, B2, B3, B4, B5 y B6, no cumplieron el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- Existe un déficit de 266 m<sup>2</sup> en el área de pasajeros sentados en las salas A4-A5, 150 m<sup>2</sup> en la sala A6, 225 m<sup>2</sup> en las salas A7-A8 y 442 m<sup>2</sup> en las salas B.</li> <li>- La sala de retiro de equipaje de arribo nacional, no cumplió el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- La sala de Migración de arribos, no cumplió el nivel de</li> </ul>

	<p>servicio "B" de IATA.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El área de espera de atención en Aduana, no cumplió con el nivel de servicio "B" de IATA.</li> </ul>
Julio de 2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El área de espera designada al chequeo de vuelos de las aerolíneas American Airlines, Aerogal, Avianca, COPA, LAN y TAME, no cumplió el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- Las salas de pre embarque A1-A3, A5, A7-A8, B2, B3, B4, B5 y B6, no cumplieron el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- Existe un déficit de 36 m<sup>2</sup> en el área de pasajeros sentados en las salas A1-A3, 266 m<sup>2</sup> en las salas A4-A5, 225 m<sup>2</sup> en las salas A7-A8 y 442 m<sup>2</sup> en las salas B.</li> <li>- La sala de retiro de equipaje de arribo nacional, no cumplió el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- El área de espera de atención en Aduana, no cumplió con el nivel de servicio "B" de IATA.</li> </ul>
Agosto de 2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El área de espera designada al chequeo de vuelos de las aerolíneas American Airlines, Aerogal, Avianca, COPA, LAN y TAME, no cumplió el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- Las salas de pre embarque A1-A3, A4-A5, A7-A8, B2, B3, B4, B5 y B6, no cumplieron el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- Existe un déficit de 36 m<sup>2</sup> en el área de pasajeros sentados en las salas A1-A3, 266 m<sup>2</sup> en las salas A4-A5, 225 m<sup>2</sup> en las salas A7-A8 y 442 m<sup>2</sup> en las salas B.</li> <li>- La sala de retiro de equipaje de arribo nacional, no cumplió el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- La sala de Migración de arribos, no cumplió el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- El área de espera de atención en Aduana, no cumplió con el nivel de servicio "B" de IATA.</li> </ul>
Septiembre de 2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El área de espera designada al chequeo de vuelos de las aerolíneas Avianca, COPA, IBERIA, LAN y TAME, no cumplió el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- Las salas de pre embarque A7-A8, B2, B3, B4, B5 y B6, no cumplieron el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- Existe un déficit de 36 m<sup>2</sup> en el área de pasajeros sentados en las salas A1-A3, 266 m<sup>2</sup> en las salas A4-A5, 225 m<sup>2</sup> en las salas A7-A8 y 442 m<sup>2</sup> en las salas B.</li> <li>- La sala de retiro de equipaje de arribo nacional, no cumplió el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- El área de espera de atención en Aduana, no cumplió con el nivel de servicio "B" de IATA.</li> </ul>
Octubre de 2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El área de espera designada al chequeo de vuelos de las aerolíneas Aerogal, LAN y TAME, no cumplió el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- Las salas de pre embarque A4-A5, B2, B3, B4, B5 y B6, no cumplieron el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- Existe un déficit de 36 m<sup>2</sup> en las salas A4-A5, 225 m<sup>2</sup> en las salas A7-A8 y 442 m<sup>2</sup> en las salas B.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La sala de retiro de equipaje de arribo nacional, no cumplió el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- La sala de Migración de arribos, no cumplió el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- El área de espera de atención en Aduana, no cumplió con el nivel de servicio "B" de IATA.</li> </ul>
Noviembre de 2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El área del pasillo público de salidas no cumplió con el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- El área de espera designada al chequeo de vuelos de las aerolíneas DELTA, LAN y TAME, no cumplió el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- Las salas de pre embarque B2, B3, B4, B5 y B6, no cumplieron el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- Existe un déficit de 36 m<sup>2</sup> en las salas A4-A5, 225 m<sup>2</sup> en las salas A7-A8 y 442 m<sup>2</sup> en las salas B.</li> <li>- La sala de retiro de equipaje de arribo nacional, no cumplió el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- El área de espera de atención en Aduana, no cumplió con el nivel de servicio "B" de IATA.</li> </ul>
Diciembre de 2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El área del pasillo público de salidas no cumplió con el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- El área de espera designada al chequeo de vuelos de las aerolíneas Aerogal, Avianca, LAN, TAME y VIVA COLOMBIA, no cumplió el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- Las salas de pre embarque B1, B2, B3, B4, B5 y B6, no cumplieron el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- La sala de retiro de equipaje de arribo nacional, no cumplió el nivel de servicio "B" de IATA.</li> <li>- El área de espera de atención en Aduana, no cumplió con el nivel de servicio "B" de IATA.</li> </ul>
Enero de 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En el último párrafo del numeral 2.3 "Del Nivel de Servicio", se indica: "...Siendo el nivel de servicio IATA "B" el establecido contractualmente, y tomando en cuenta que éste no se encuentra relacionado con ninguna de las nuevas definiciones establecidas en el ADRM 10ma edición, segundo lanzamiento, la Dirección de Calidad no puede manifestarse de forma expresa sobre el cumplimiento contractual por parte del concesionario, limitándose el presente informe a establecer cuál fue el nivel de servicio alcanzado según los estándares aplicables para las dos conceptualizaciones, esto es, ADRM 9na edición y 10ma edición..".</li> </ul>
Febrero de 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En el último párrafo del numeral 2.3 "Del Nivel de Servicio", se indica: "...Siendo el nivel de servicio IATA "B" el establecido contractualmente, y tomando en cuenta que éste no se encuentra relacionado con ninguna de las nuevas definiciones establecidas en el ADRM 10ma edición, segundo lanzamiento, la Dirección de Calidad no puede manifestarse de forma</li> </ul>

CIEN 983 ✓

	<i>expresa sobre el cumplimiento contractual por parte del concesionario, limitándose el presente informe a establecer cuál fue el nivel de servicio alcanzado según los estándares aplicables para las dos conceptualizaciones, esto es, ADRM 9na edición y 10ma edición..."</i>
--	---

En cumplimiento de lo establecido en el subnumeral (iii) del literal (b) del numeral 7.2.14 de la cláusula séptima "OPERACIONES AEROPORTUARIAS", de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, que señala: "...(b) CORPAQ... (iii) oportunamente dará aviso por escrito al Concesionario si determina que el nivel de servicio en el Nuevo Aeropuerto baja al nivel de servicio "C" de IATA durante cualquier período consecutivo de seis (6) meses y proporcionará al Concesionario la debida sustanciación para tal determinación...", mediante oficios EPMSA-GCC-0240-1381-14, EPMSA-GCC-0241-1382-14 y EPMSA-GCC-0243-1384-14, todos de 25 de septiembre de 2014; EPMSA-GCC-0313-1664-14 de 31 de octubre de 2014; EPMSA-GCC-0378-1967-14 de 17 de diciembre de 2014; EPMSA-GCC-0012-0029-15 de 7 de enero de 2015; EPMSA-GCC-0084-0324-15 de 11 de febrero de 2015; y, EPMSA-GG-0411-1990-15 y EPMSA-GG-0412-1991-15, ambos de 21 de julio de 2015, la Gerente General de la EPMSA remitió al Presidente del concesionario, los informes de análisis de nivel de servicio del terminal de pasajeros del período junio – diciembre de 2014, en los que se estableció que existe incumplimiento del literal (a) del numeral 7.12.14 de la cláusula séptima, de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito. En cuanto a los informes de análisis del nivel de servicio del terminal de pasajeros de enero y febrero de 2015, en los mencionados documentos se indica que los mismos se limitan a establecer el nivel de servicio alcanzado, según los estándares aplicables para las conceptualizaciones de la novena y décima del Manual de Referencia para Desarrollo de Aeropuertos (ADRM por sus siglas en inglés - *Airport Development Reference Manual*), debido a que el nivel de servicio contractualmente estipulado, no se encuentra relacionado con ninguna de las nuevas definiciones establecidas en el segundo lanzamiento de la décima edición del referido manual (diciembre de 2014).

De acuerdo a la información contenida en el Anexo 3 del oficio EPMSA-GCC-0282-1187-15 de 23 de abril de 2015, suscrito por la Gerente de Control de la Concesión

encargada de la EPMSA, con el que atendió el requerimiento de información efectuado por el equipo de control, relacionado con el cumplimiento del nivel de servicio "B" de IATA en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, el concesionario, a través de los siguientes documentos, expresó su desacuerdo, respecto de la determinación del nivel de servicio realizado por la EPMSA:

- Oficio PRES-393-2014 de 30 de septiembre de 2014, dirigido a la Gerente General de la EPMSA, en donde el Presidente del Concesionario, indicó que en la Comisión de Calidad efectuada el 4 de julio de 2014, se acordó el establecimiento de una metodología conjunta de medición, lo cual facilitaría que las conclusiones sean aceptadas como válidas por las dos partes, y solicitó información relacionada con cinco parámetros de la metodología empleada en el análisis del nivel de servicio.

En contestación al mencionado documento, la Gerente General de la EPMSA, con oficio EPMSA-GCC-0260-1469-14 de 8 de octubre de 2014, dirigido al Presidente y Director General del concesionario, indicó que la entidad, en la cuarta reunión de la Comisión de Calidad efectuada el 23 de septiembre de 2014, dejó clara su posición de que no se realizaría un análisis conjunto, ya que es obligación contractual, cumplir con las mediciones de manera independiente. Sobre la información de la metodología utilizada en los análisis del nivel de servicio efectuados, señaló que la misma se encuentra ampliamente sustentada y detallada en los informes enviados, así como una minuciosa descripción de la metodología utilizada para la determinación del nivel de servicio estipulado contractualmente, según los estándares IATA aplicables.

- Oficio GCON-029-2014 de 25 de noviembre de 2014, en el que el Gerente de Concesión del concesionario, dirigiéndose a la Gerente General de la EPMSA, presentó objeciones al informe de análisis de nivel de servicio correspondiente a junio de 2014 efectuado por la EPMSA, concluyendo que el concesionario no acepta como válida la metodología usada para la elaboración de dicho informe, en razón de que los cálculos no se apegan a los lineamientos de IATA, lo cual da como resultado que los niveles de servicio encontrados, no

sean los correctos, por lo que se impugnaron los resultados del informe, y no se aceptó la conclusión de que existió incumplimiento contractual.

En contestación a dicho documento, el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, dirigiéndose al Gerente de la Concesión del concesionario, remitió el oficio EPMSA-GCC-0379-1968-14 de 17 de diciembre de 2014, señalando que, una vez realizado el análisis de las observaciones remitidas al informe del mes de junio de 2014, y, a pesar de las diferencias en materia de metodología y de insumos para realizar el cálculo, el incumplimiento del nivel de servicio "B" de IATA en el aeropuerto internacional de Quito, se mantiene.

- Oficio GCON-056-2014 de 19 de diciembre de 2014, en el que el Gerente de Concesión del concesionario, dirigiéndose al Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, reiteró los criterios vertidos en el oficio GCON-029-2014 de 25 de noviembre de 2014, añadiendo que al estar en plena ejecución una ampliación de siete mil setecientos metros cuadrados de construcción, cualquier informe que se prepare sobre niveles de servicio quedará alejado de la realidad del aeropuerto.
- Oficio GCON-057-2014 de 19 de diciembre de 2014, en el que el Gerente de Concesión del concesionario, dirigiéndose al Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, reitera los conceptos vertidos en los oficios GCON-029-2014 y GCON-056-14, en los que se indicó que la metodología utilizada por la EPMSA para la medición del nivel de servicio de IATA en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, no es válida, y consiguientemente los resultados no son aceptables. Asimismo, insistió en que no cabe realizar una determinación de algún tipo de incumplimiento, mientras el aeropuerto se encuentre en el proceso de construcción de una ampliación.

El Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, mediante oficio EPMSA-GCC-0390-2064-14 de 23 de diciembre de 2014, dirigido al Gerente de Concesión del concesionario, indicó que al existir divergencias en la metodología de cálculo del nivel de servicio, entre la EPMSA y el concesionario, se debía proceder de acuerdo al literal c) del numeral 7.2.14 de la primera enmienda del contrato de concesión, que establece: "...Si el



*Concesionario está en desacuerdo con la determinación de CORPAQ relativa al nivel de servicio alcanzado en el Nuevo Aeropuerto, el Concesionario deberá (i) notificar de ello a CORPAQ por escrito dentro de los diez (10) días hábiles posteriores a la recepción de tal determinación de CORPAQ, y (ii) solicitar que, a costa del Concesionario, IATA o, una firma de consultores independientes de reputación y reconocimiento internacional ("Consultores Independientes") mutuamente acordados, realice una evaluación de los niveles de servicio en el Nuevo Aeropuerto. \**

- Oficio GCON-012-2015 de 8 de enero de 2015, en donde el Gerente de Concesión del concesionario, dirigiéndose a la Gerente General de la EPMSA, indicó que se encontraba por concluir una ampliación de la terminal de pasajeros en un área aproximada de siete mil metros cuadrados de construcción, y consiguientemente, cualquier medición que se efectúe, quedará desactualizada al momento de la apertura de la ampliación.
- Oficio PRES-044-2015 de 25 de febrero de 2015, en el que el Presidente del concesionario, dirigiéndose a la Gerente General de la EPMSA, entre otros aspectos, expresó su desacuerdo con la determinación de la EPMSA, relativa al nivel de servicio alcanzado en el nuevo aeropuerto, durante los seis meses materia de revisión y reportes.

De lo expuesto en los párrafos precedentes, y de la información proporcionada para el presente examen, se desprende lo siguiente:

- a) Al *"Reporte de medición de estándares de servicio"* en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, correspondiente a enero de 2014, no se lo puede considerar como una evaluación del nivel de servicio contractualmente estipulado, ya que en su elaboración no se utilizaron las cifras correspondientes al mes evaluado, sino que se monitoreó un borrador del reporte de nivel de servicio del mes de julio de 2013, realizado por la compañía Transsolutions para el concesionario, a través de una metodología de simulación de datos, con la información del mes de agosto de 2013, adicionando una carga extra correspondiente a un vuelo nacional y un vuelo

internacional en horas pico de salidas y llegadas nacionales, así como de salidas y llegadas internacionales.

- b) Al equipo de control no se le proporcionó evidencia documental que refleje que, en el período comprendido entre la fecha de inauguración del NAIQ (20 de febrero de 2013), y el mes de mayo de 2014, la EPMSA haya efectuado controles de cumplimiento del nivel de servicio acordado para el nuevo aeropuerto internacional de Quito.
- c) De acuerdo a los informes de análisis de nivel de servicio del terminal de pasajeros del nuevo aeropuerto internacional de Quito, efectuado por la EPMSA en el período junio – diciembre de 2014, se desprende que el nivel de servicio “B” de IATA, estipulado contractualmente, no fue cumplido.
- d) En cuanto a los informes de análisis de nivel de servicio del terminal de pasajeros emitidos por la EPMSA en enero y febrero de 2015, éstos se limitaron a establecer el nivel de servicio alcanzado, según los estándares aplicables para las conceptualizaciones de la novena y décima del Manual de Referencia para Desarrollo de Aeropuertos, debido a que el nivel de servicio contractualmente estipulado, no se encuentra relacionado con ninguna de las nuevas definiciones establecidas en el segundo lanzamiento de la décima edición del referido manual (diciembre de 2014).

Por lo expuesto, es posible establecer que, la falta de control de cumplimiento del nivel de servicio por parte de la EPMSA, entre la fecha de inicio de las operaciones del nuevo aeropuerto internacional de Quito, y el mes de mayo de 2014, no permitió a la máxima autoridad de la entidad, la toma de decisiones oportunas, para exigir al concesionario la implementación inmediata de acciones para la prestación del nivel de servicio contractualmente establecido.

En razón de que en el período junio – diciembre de 2014, el concesionario no cumplió con la prestación del nivel de servicio “B” de IATA, establecido en el contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, permite colegir que los usuarios del nuevo aeropuerto internacional de Quito recibieron un nivel de servicio inferior al contractualmente estipulado, con las consecuentes dificultades en la

prestación del servicio al público. en las áreas de chequeo de vuelos en aerolíneas nacionales e internacionales, salas de pre embarque, Migración, Aduanas y salas de retiro de equipaje de arribo nacional.

El numeral 7 del artículo 5 "Atribuciones de la Unidad de Gestión" del Capítulo I "DE LAS COMPETENCIAS" del Título (I) "DEL RÉGIMEN AEROPORTUARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", contenido en el artículo 1 de la Ordenanza 0335 de 21 de diciembre de 2010, que establece el Régimen Aplicable a la Prestación de Servicios Públicos Aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito, señala que a la Unidad de Gestión (EPMSA), en representación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, le corresponde:

*"... 7. Administrar, monitorear el cumplimiento de las obligaciones de las partes y dar aviso sobre los desvíos detectados de todos los contratos que se hubieren suscrito o se llegaren a suscribir, sea por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito o por la Unidad de Gestión directamente..."*

Los artículos 2 "MISIÓN", 12 "DE LA GERENCIA GENERAL", 26 "DE LA GERENCIA DE SEGUIMIENTO CONTRACTUAL DE LA CONCESIÓN" y 28 "DE LA DIRECCIÓN DE CONTROL DE ESTÁNDARES Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS" del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, y que estuvo en vigencia hasta el 10 de noviembre de 2014, en su orden, establecían:

*"... Art. 2 - MISIÓN: Velar por el cumplimiento de los acuerdos y contratos de la Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito..."*;

*"... Art. 12.- DE LA GERENCIA GENERAL...-a) MISIÓN: La Gerencia General, como órgano responsable de los procesos gobernantes, tiene como misión...efectuar su administración y gestión.-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL GERENTE GENERAL...-1) Efectuar una gestión que garantice el logro de los objetivos y metas trazados en planes, programas y proyectos..."*;

*"... Art. 26 - DE LA GERENCIA DE SEGUIMIENTO CONTRACTUAL DE LA CONCESIÓN.-a) MISIÓN: Efectuar el seguimiento y el control de los contratos y acuerdos concernientes a la Concesión de los Aeropuertos de Quito.-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES...-1. Efectuar el monitoreo y el seguimiento referentes al cabal cumplimiento de todos los compromisos adquiridos por el Concesionario, los que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión, Construcción y de Fiscalización y en*

los demás acuerdos y contratos relativos a la Concesión de los aeropuertos; e informar oportunamente a la Gerencia General...-7) Realizar el control de los estándares y servicios aeroportuarios. -c) RESPONSABLE DEL PROCESO: Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión.-d) PRODUCTOS Y SERVICIOS...5) Informes al Gerente General sobre eventuales incumplimientos de contratos y acuerdos, por parte del Concesionario, para que disponga las medidas correspondientes. -9) Informes referentes al control de los estándares y servicios aeroportuarios..."; y,

"...Art. 28 - DE LA DIRECCIÓN DE CONTROL DE ESTÁNDARES Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS.-a) MISIÓN: Velar por el adecuado cumplimiento, por parte del concesionario, del Contrato de Concesión y demás contratos vinculantes, en lo relacionado con el mantenimiento y el cumplimiento de los niveles de servicio y estándares aeroportuarios acordados.-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES...-2) Velar porque el Concesionario cumpla los niveles de servicio, de conformidad con las cláusulas del Contrato y de conformidad con las leyes aplicables y los manuales de operación internacionales. -c) RESPONSABLE DEL PROCESO: Director de control de estándares y servicios aeroportuarios -d) PRODUCTOS Y SERVICIOS...-1) Mediciones de los niveles de servicio, los flujos y los volúmenes de pasajeros.-2) Informes sobre el control de cumplimiento, por parte del Concesionario, de los requisitos inherentes a la categoría IATA B..."

En sesión ordinaria de Directorio de la EPMSA realizada el 26 de diciembre de 2013, que se refleja en el Acta EPM-SD-004-2013, se resolvió, entre otros temas, la reforma a la estructura orgánica funcional de la empresa, en donde, la Procuraduría Jurídica y la Gerencia de Seguimiento Contractual de la Concesión, pasaron, respectivamente, a denominarse Gerencia Jurídica y Gerencia de Control de la Concesión.

El literal h) del numeral TRES PUNTO UNO "DEFINICIONES E INTERPRETACIÓN" de la cláusula TRES "ENMIENDA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN" de la segunda enmienda del contrato de concesión, suscrita el 9 de agosto de 2010, señala que la cláusula 1.4 del contrato de concesión se enmienda, en el siguiente sentido:

"...Las referencias a cualquier Parte o Persona mencionada en este Contrato de Concesión incluye referencias a sus sucesores y cesionarios permitidos cuando el contexto así lo requiera lo que incluye sin limitación, que las referencias a CORPAQ deberán ser interpretadas como referencias al Municipio, como cesionario permitido de CORPAQ de conformidad con los Acuerdos Maestros del Municipio y en virtud del acto público pertinente de asunción de competencias..."

Es importante señalar, que de acuerdo al *Airport Development Reference Manual* (Manual de Referencia para Desarrollo de Aeropuertos), décima edición, primera actualización, emitido por la IATA en marzo de 2014, los cinco niveles de servicio

definidos hasta la novena edición, según la tabla 3.4.5.3 "Lineamientos de Nivel de Servicio para Facilidades del Terminal Aeroportuario", se correlacionaron en tres categorías, de la siguiente manera:

- Sobre diseño (Abarca la anterior definición de los niveles de servicio A y B).
- Óptimo (Abarca la anterior definición del nivel de servicio C).
- Sub óptimo (Abarca la anterior definición de los niveles de servicio D y E).

No obstante, en la segunda actualización de la décima edición del referido manual, emitida por la IATA en diciembre de 2014, se eliminó la correlación que tenían los niveles de servicio "B" y "D", con las categorías "Sobre diseño" y "Sub óptimo", respectivamente, de acuerdo al siguiente detalle:

- Sobre diseño (Abarca la anterior definición del nivel de servicio A).
- Óptimo (Abarca la anterior definición del nivel de servicio C).
- Sub óptimo (Abarca la anterior definición del nivel de servicio E).

Con oficio EPMSA-GCC-0471-1953-15 de 20 de julio de 2015, la Directora de Calidad de la EPMSA, remitió su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-040-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 13 de julio de 2015, señalando que en el Informe Técnico 120-EPMSA-GCC-DCC-15 de 3 de julio de 2015, que se adjuntó al memorando EPMSA-GCC-0216-3979-15 de la misma fecha, que mediante oficio EPMSA-GCC-0344-1467-15 de 29 de mayo de 2015, el Gerente de Control de la Concesión remitió al equipo de control, un reporte de determinación de nivel de servicio correspondiente al mes de enero de 2014, y que la correlación de niveles de servicio entre la novena y décima edición del Manual de Referencia para Desarrollo de Aeropuertos (ARDM, por sus siglas en inglés), fue realizada de manera explícita en el primer lanzamiento de la décima edición, mientras que en el segundo lanzamiento, la correlación tácitamente fue eliminada para las categorías "B" y "D", por lo que el nivel de servicio "B" fue reemplazado con el nivel de servicio "Sobre diseño", según la décima edición del Manual de Referencia para Desarrollo de Aeropuertos, emitida en marzo de 2014, mientras que el referido nivel de servicio fue eliminado tácitamente, en el segundo lanzamiento de la décima edición, emitida en diciembre de 2014.

*[Firma manuscrita]*

En el oficio DFIN-198-15 de 28 de julio de 2015, con el que el Director Financiero del concesionario remitió su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-038-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, se indica que la obligación de la Corporación Quiport S.A., no era cumplir con el nivel de servicio "B" de IATA a la conclusión de la construcción del nuevo aeropuerto, para el número de pasajeros que efectivamente utilice el aeropuerto a la fecha de apertura, sino, la obligación era asegurar que el diseño detallado del nuevo aeropuerto, revisado y aprobado, satisfaga los requerimientos aplicables al nivel de servicio "B" de IATA, pudiéndose dar, como en efecto ocurrió, que por el transcurso del tiempo durante el proceso previo a que el contrato entre en vigencia, transcurra mucho tiempo, y ni éste diseño, ni la proyección, sean actualizados. Señala también, que el contrato de concesión no establece que sea obligación del concesionario, mantener la categoría del nivel de servicio "B" de IATA, respecto de la operación diaria del aeropuerto, ya que el nivel de servicio es muy dinámico y depende tanto de la infraestructura, como de temas operacionales, y que una vez recibido el aeropuerto, las partes contractuales deben monitorear el cumplimiento del nivel de servicio, y si este no se cumple, tomar las medidas necesarias para realizar las mejoras que permitan cumplir el nivel de servicio, por lo que inmediatamente después de la apertura del aeropuerto, se iniciaron los análisis que concluyeron en que era necesario realizar una expansión, misma que, autorizada por la EPMSA, se inició en forma inmediata.

El directivo del concesionario además indica que, mientras se ejecutaba la ampliación, la EPMSA, en cumplimiento de sus obligaciones, verificó el cumplimiento del nivel de servicio, y que, al amparo de la cláusula 7.2.14 del contrato de concesión, comunicó al concesionario de la baja del nivel de servicio de IATA estipulado contractualmente durante un período de seis meses consecutivos, a lo que, en observación a lo establecido en el contrato de concesión, de que si el concesionario no acepta la determinación efectuada, las partes se someterán a la decisión de IATA o de una firma de consultores independientes, que luego de realizar un estudio, confirme o niegue la determinación efectuada del nivel de servicio, el concesionario comunicó su desacuerdo con la metodología utilizada por la EPMSA para la determinación relativa al nivel de servicio del aeropuerto, por lo que se encuentran en el proceso de contratación de la IATA, para que efectúe el estudio previsto en el contrato de concesión. Señala también que en el mes de mayo de 2015, entró en operación la

ampliación de 7 700 metros cuadrados de construcción de la terminal de pasajeros, trayendo como consecuencia, que los informes de la EPMSA queden desactualizados, puesto que, a partir de mayo, en las evaluaciones de servicio que se efectúen, se debe considerar la ampliación adicional de infraestructura.

En la comunicación de 7 de agosto de 2015 con la que la Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión de la EPMSA, encargada y titular, actuante en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 3 de octubre de 2013, remitió su contestación a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-034-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, se indica que, el control y determinación del nivel de servicio, es durante todo el período de concesión, y que la metodología, junto con los resultados obtenidos en las mediciones de nivel de servicio, así como de las actividades realizadas por la Gerencia de Aeropuerto, posterior Gerencia de Seguimiento de la Concesión, se informaron durante su período de gestión, a la Contraloría General del Estado, sin que se reciba observaciones a la metodología, procedimientos implementados ni a los resultados obtenidos. Se señala también que, en cumplimiento del memorando EPM-GCP-0011-0623-12 de 10 de mayo de 2012, la Gerencia de Seguimiento Contractual remitió trimestralmente, vía correo electrónico, entre otra información, los reportes de nivel de servicio que se estaban obteniendo en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, adjuntando los informes de seguimiento correspondientes al primer y segundo trimestres del año 2103. Finaliza el documento señalando que no cabía exigir que inmediatamente a la apertura del aeropuerto, el concesionario presente un Plan de Mejoramiento, ya que al inicio de operaciones, el fiscalizador del contrato de construcción reportó que la mayoría de las áreas cumplían el nivel de servicio "B" de la IATA, y no habían pasado seis meses consecutivos en un nivel de servicio inferior al contractualmente establecido.

En la comunicación de 11 de agosto de 2015, con la que el Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión encargado y Gerente de Control de la Concesión, actuante en el período comprendido entre el 4 de octubre de 2013 y el 14 de mayo de 2014, remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-033-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, se indica que el control y determinación del nivel de servicio, se refiere a todo el período de la concesión, esto es, a partir del año 2006, en el antiguo aeropuerto y no

únicamente desde la apertura del nuevo aeropuerto, y que en los archivos de la EPMSA reposa información relacionada con las mediciones de servicio que se realizaron desde el año 2011. Se señala también que en cumplimiento del memorando EPM-GDP-0011-0623-12 de 10 de mayo de 2012, la Gerencia de Seguimiento Contractual remitía trimestralmente a la Gerencia de Planificación, a través de correos electrónicos, entre otra información, reportes de los niveles de servicio que se obtuvieron en la operación del nuevo aeropuerto, y que a la fecha de apertura del nuevo aeropuerto, la EPMSA solicitó a la fiscalización del contrato de construcción, realizar mediciones del nivel de servicio, obteniéndose un informe que reflejaba que la mayoría de las áreas de la nueva infraestructura, cumplían con el nivel de servicio "B" de IATA, vislumbrándose sin embargo, que ya era necesario emprender en una nueva planificación y construcción para una primera ampliación del terminal de pasajeros del nuevo aeropuerto, demostrándose así, que se realizó monitoreo a los informes de mediciones que se obtuvo a través de reportes de la fiscalización del contrato de construcción del nuevo aeropuerto, además de los que fueron entregados por el concesionario.

Mediante comunicación de 18 de agosto de 2015, el Director de Control de Estándares y Servicios Aeroportuarios de la EPMSA que desempeñó dicho cargo entre el 1 de marzo de 2012 y el 31 de mayo de 2013, remitió su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-035-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, en idénticos términos que la respuesta remitida en la comunicación de 7 de agosto de 2015 por la Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión de la EPMSA, encargada y titular, actuante en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 3 de octubre de 2013, a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-034-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015.

En la comunicación de 19 de agosto de 2015, con la que el Gerente General de la EPMSA que desempeñó dichas funciones entre el 13 de enero de 2012 y el 5 de mayo de 2014, remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-027-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, se recoge, en similar sentido, la respuesta remitida por la Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión de la EPMSA, encargada y titular, actuante en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 3 de octubre de 2013, a la



comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-034-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015.

Mediante comunicación de 10 de noviembre de 2015, el Director de Control de Estándares y Servicios Aeroportuarios, encargado, de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, en el período comprendido entre el 8 de julio de 2013 y el 31 de diciembre de 2013, remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-043-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 22 de octubre de 2015, señalando que contractualmente, el control y determinación del nivel de servicio se refiere a todo el período de concesión, y no únicamente desde la apertura del nuevo aeropuerto, por lo que, al asumir sus funciones, no desarrolló un procedimiento de medición nuevo, sino que continuó con el trabajo planificado desde la Gerencia de Seguimiento Contractual. Indica además, que durante el tiempo que estuvo a cargo de la Dirección de Control de Estándares y Servicios Aeroportuarios de la EPMSA, proveyó de información a la Gerencia de Seguimiento Contractual, pero sin emitir informes independientes que pudieran haber sido interpretados de manera inadecuada por el operador aeroportuario, y que durante su gestión, se analizó el reporte de niveles de servicio presentado por la empresa a cargo de la fiscalización del contrato de construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito, el cual determinó que a la fecha de apertura del aeródromo, la mayoría de las áreas de la nueva infraestructura, cumplía con el nivel de servicio "B" de IATA.

Adicionalmente, el citado examinado señaló que la notificación de que se requería revisar la calidad del servicio en el aeropuerto, fue remitida por la EPMSA, a lo que el concesionario respondió con el envío de un informe contratado con la empresa TRANS SOLUTIONS, cuyo análisis derivó en la propuesta del concesionario de incrementar las áreas de atención a los pasajeros en el terminal principal, lo cual, a su criterio, demuestra que la EPMSA realizó el control y seguimiento de los niveles de estándares de servicio en el período de apertura del aeropuerto.

En el oficio EPMSA-GG-0708-3433-15 de 23 de diciembre de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones respecto del borrador de informe, en la parte pertinente, se señala que a partir del 1 de junio de 2014, la EPMSA ha realizado el

control permanente a fin de que el concesionario cumpla el nivel de servicio contractualmente estipulado.

En la comunicación de 23 de diciembre de 2015, con la que la Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión de la EPMSA, encargada y titular, actuante en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 3 de octubre de 2013, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones al borrador del informe, se recogen, en similares términos, los criterios expuestos por la examinada en la comunicación de 7 de agosto de 2015, con la que envió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-034-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, añadiendo lo siguiente:

*"...las mediciones de niveles de servicio se informaron oportunamente durante mi período de gestión a la Contraloría General del Estado... No se recibieron observaciones ni a la metodología, procedimientos implementados ni a los resultados obtenidos...Llama la atención que el equipo de control no haga válida la metodología utilizada durante el período de gestión cunado en su momento no existió ningún pronunciamiento...-trimestralmente la Gerencia de Seguimiento Contractual...envió los reportes sobre el nivel de servicio que se estaban obteniendo en el NAIQ...adjunto un correo enviado como modelo de los que se enviaron trimestralmente desde 2012. En el informe del tercer trimestre encontrará los resultados de las mediciones de niveles de servicio obtenidos durante mi período de gestión...-adjunto copias simples de los correos electrónicos en donde se evidencia que el personal de la EPMSA...asistía...en el horario de 4h00 a 13h00 para realizar las mediciones en hora pico y que se mantuvieron reuniones con el concesionario...para establecer mecanismos adecuados para las partes para las mediciones de los niveles de servicio..."*

Mediante comunicación de 23 de diciembre de 2015, el Director de Control Financiero/Legal de la Concesión de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que desempeñó dichas funciones en el período comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones al borrador del informe, en similares términos a los criterios vertidos por la Gerente Administrativa Financiera, en el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012, Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012, y Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013, de la EPMSA.

En la comunicación de 23 de diciembre de 2015, con la que el Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión encargado y Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, actuante en el período comprendido entre el 4 de octubre de 2013 y el 14 de mayo de 2014, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, envió sus criterios al borrador de informe, se recogen en similares términos, las observaciones que constan en la comunicación de 11 de agosto de 2015, con la que remitió sus opiniones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-033-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, adicionado lo siguiente:

*"...En el periodo que me correspondió realizar el seguimiento y control de los niveles de servicio del NAIQ, se recibió por parte del concesionario un reporte de mediciones de estándares de servicios elaborado a través de simulaciones técnicas con metodologías internacionales ejecutadas por la consultora Trans Solutions (sic)...reporte que posteriormente se oficializó para la ampliación del aeropuerto...y que constituyó la base para la elaboración de planos arquitectónicos cuyo proceso se realizó bajo nuestro control y seguimiento, en el periodo en el cual yo fui encargado de esta Gerencia de Seguimiento y Control...demostrándose con esto que la EPMSA intervino y...personalmente realicé el control y seguimiento de los niveles de estándares de servicio en el periodo de apertura del aeropuerto, receptando y analizando los informes como el de Trans Solutions, fruto de lo cual se tomaron decisiones oportunas como fue la de exigir al concesionario la inmediata ampliación de la infraestructura..."*

En el oficio PRES-361-2015 de 23 de diciembre de 2015, con el que el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., remitió sus opiniones al borrador del informe del examen, se recogen en similares términos, los criterios que constan en el oficio DFIN-198-15 de 28 de julio de 2015, con el que el Director Financiero de la Corporación Quiport S.A., envió, a nombre del concesionario, las respuestas a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-038-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015.

Al respecto cabe aclarar, que el numeral 7.2.14 de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, establece que el diseño del terminal de pasajeros del nuevo aeropuerto, debía satisfacer los requerimientos aplicables del nivel de servicio "B" de IATA, y que la CORPAQ, posteriormente EPMSA, en virtud de la designación como Unidad de Gestión por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, tenía la obligación de controlar los flujos de tráfico y realizar inspecciones regulares, a fin de determinar

el nivel de servicio IATA que se esté consiguiendo. Por tanto, el nivel de servicio "B" de IATA, sujeto contractualmente a evaluación por parte de la EPMSA, es aplicable exclusivamente para el terminal de pasajeros del nuevo aeropuerto internacional de Quito.

Es necesario indicar que, en atención a la solicitud de información de los informes de control, inspección y/o monitoreo, emitidos por la EPMSA, en el período de la acción de control, relacionados al cumplimiento del nivel de servicio "B" de IATA, en la operación del nuevo aeropuerto internacional de Quito, la Gerente de Control de la Concesión encargada, adjuntó los informes de análisis de nivel de servicio del terminal de pasajeros, emitidos en el período junio – diciembre de 2014, y posteriormente, mediante oficio EPMSA-GCC-0344-1467-15 de 29 de mayo de 2015, el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA remitió el único *"Reporte de medición de estándares de servicio"* encontrado en los archivos pasivos de la entidad, al cual, se insiste, no se lo puede considerar como una evaluación del nivel de servicio, ya que en su elaboración no se utilizaron las cifras correspondientes al mes evaluado, sino que se monitoreó un borrador del reporte de nivel de servicio del mes de julio de 2013, a través de una metodología de simulación de datos.

Luego de la conferencia final de comunicación de resultados del examen, la Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, remitió copias certificadas de los informes de *"Análisis de Nivel de Servicio del Terminal de Pasajeros"* emitidos por la EPMSA en enero y febrero de 2015, mismos que se limitan a establecer el nivel de servicio alcanzado, según los estándares aplicables para las conceptualizaciones de la novena y décima del Manual de Referencia para Desarrollo de Aeropuertos, debido a que el nivel de servicio contractualmente estipulado, no se encuentra relacionado con ninguna de las nuevas definiciones establecidas en el segundo lanzamiento (diciembre de 2014) de la décima edición del referido manual.

Respecto de los denominados informes de seguimiento correspondientes al primer y segundo trimestre del año 2013, remitidos por la Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión de la EPMSA, encargada y titular, actuante en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 3 de octubre de 2013, en documentos adjuntos a su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-034-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, es necesario indicar

que dichos documentos no son de evaluaciones del nivel de servicio alcanzado en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, sino que corresponden a reportes de seguimiento de los aspectos constructivos, ambientales, financieros y de calidad del proyecto del nuevo aeropuerto, que fueron solicitados por el entonces Gerente General de la EPMSA, para ser incluidos en un sistema de seguimiento implementado por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Los documentos denominados "informes de seguimiento" correspondientes al primer y segundo trimestres del año 2013, remitidos por la Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión de la EPMSA, encargada y titular, actuante en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 3 de octubre de 2013, además de no contener firmas de responsabilidad del servidor que los elaboró, en el título "B. *MONITOREO TÉCNICO OPERATIVO DE LA CONCESIÓN DEL AIMS*", detallan las mediciones realizadas del nivel de servicio prestado en las instalaciones del antiguo aeropuerto Mariscal Sucre, reportando un nivel de servicio "ACEPTABLE", el cual no consta dentro de las categorías establecidas en ese entonces por la IATA, y sin que se registren evaluaciones del nivel de servicio alcanzado en el nuevo aeropuerto, a pesar de que el mismo inició operaciones el 20 de febrero de 2013.

Es necesario indicar también, que la Contraloría General de Estado se pronuncia oficialmente a través del ejercicio del control, mismo que es posterior, de acuerdo con la ley de la materia.

Por lo expuesto, el comentario se mantiene.

### **Conclusiones**

El Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Régimenes Especiales, que desempeñó dichas funciones entre el 20 de febrero de 2013 (fecha de inicio de las operaciones del nuevo aeropuerto internacional de Quito), y el 5 de mayo de 2014, inobservó el numeral 7 del artículo 5 "Atribuciones de la Unidad de Gestión" del Capítulo I "DE LAS COMPETENCIAS" del Título (I) "DEL RÉGIMEN AEROPORTUARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", contenido en el artículo 1 de la Ordenanza 0335 de 21 de diciembre de 2010, que establece el Régimen Aplicable a

la Prestación de Servicios Públicos Aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito; y, los artículos 2 y 12, literales a), y b) numeral 1, del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regimenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, y que estuvo en vigencia hasta el 10 de noviembre de 2014, al no haber monitoreado el cumplimiento de las obligaciones del concesionario, relacionadas al cumplimiento del nivel de servicio contractualmente estipulado para el nuevo aeropuerto internacional de Quito. Asimismo, los Gerentes de Seguimiento Contractual de la Concesión, encargados y titular, y el Gerente de Control de la Concesión; y, los Directores de Control de Estándares y Servicios Aeroportuarios, titular y encargado, de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regimenes Especiales, que desempeñaron dichas funciones entre el 20 de febrero de 2013 (fecha de inicio de las operaciones del nuevo aeropuerto internacional de Quito), y el 31 de mayo de 2014, inobservaron, respectivamente: el literal a), los numerales 1 y 7 del literal b), y los numerales 5 y 9 del literal d), del artículo 26 del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regimenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012; y, el literal a), el numeral 2) del literal b), y los numerales 1) y 2) del literal d), del artículo 28 del citado Reglamento Orgánico por Procesos, además del literal b) del numeral 7.2.14 "Niveles de Servicio del Nuevo Aeropuerto" de la cláusula séptima "OPERACIONES AEROPORTUARIAS", de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, al no haber efectuado controles de cumplimiento del nivel de servicio acordado contractualmente para el nuevo aeropuerto internacional de Quito, durante el periodo señalado.

Lo expuesto, ocasionó que la entidad no haya tomado oportunas decisiones, para exigir al concesionario la implementación de acciones para la prestación del nivel de servicio contractualmente estipulado.

La Corporación Quiport S.A., concesionaria del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, inobservó el numeral 7.2.14 "Niveles de Servicio del Nuevo Aeropuerto" de la cláusula séptima "OPERACIONES AEROPORTUARIAS", de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, al no haber cumplido, según los informes emitidos

*CONTRATO DE CONCESIÓN*

por la EPMSA, con el nivel de servicio "B" de IATA en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, en el período comprendido entre junio y diciembre de 2014, en consecuencia, el mencionado aeropuerto prestó un servicio de IATA inferior al contractualmente estipulado en el contrato de concesión, en detrimento de sus usuarios.

#### **Hecho subsecuente**

En vista de las divergencias existentes entre la EPMSA y el concesionario, referentes al nivel de servicio alcanzado en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, entre junio y diciembre de 2014, en aplicación del literal c) del numeral 7.2.14 de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión, las partes, de acuerdo al Acta 007 de la reunión extraordinaria de la Comisión de Calidad, efectuada el 3 de marzo de 2015, con el objeto de formalizar las acciones a tomarse respecto del cumplimiento de la cláusula 7.2.14 de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, acordaron mantener reuniones para analizar técnicamente la propuesta que IATA CONSULTING presentó al concesionario, y una vez obtenida la aprobación de la misma por parte de la EPMSA y el concesionario, este último, a la brevedad posible, debía proceder con la contratación.

Mediante oficio EPMSA-GCC-0254-1083-15 de 16 de abril de 2015, la Gerente General de la EPMSA, solicitó al Presidente del concesionario, emitir la aceptación de los acuerdos tripartitos alcanzados entre la EPMSA, Corporación Quiport S.A. y el representante de IATA, a fin de que los mismos se incluyan en la propuesta que se presentará para determinar el nivel de servicio alcanzado en el terminal de pasajeros del nuevo aeropuerto internacional de Quito, durante el período junio – noviembre de 2014.

#### **Recomendaciones**

##### **Al Alcalde del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito**

3. Requerirá a la Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales,

*[Firma manuscrita]*

responsabilizarse de emitir, conjuntamente con el Gerente de Control de la Concesión, Directora de Calidad y Gerente Jurídico de la entidad, los informes técnico y legal que determinen a cuál de las categorías establecidas en la segunda actualización de la décima edición del *Airport Development Reference Manual* (Manual de Referencia para Desarrollo de Aeropuertos), emitida por la IATA en diciembre de 2014, se debe correlacionar el nivel de servicio "B" de IATA, estipulado en el contrato de concesión.

4. Una vez determinada la categoría con la que se debe correlacionar el nivel de servicio "B" de IATA, dispondrá al Procurador Metropolitano, elaborar el instrumento legal que enmienda el contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, en el que, previo consenso con el concesionario, toda referencia que se haga al "nivel de servicio "B" de IATA", sea reemplazado por la nueva categoría determinada, según los niveles de servicio emitidos por la IATA en la décima edición del Manual de Referencia para Desarrollo de Aeropuertos, segunda actualización, de diciembre de 2014.

#### Al Concejo Metropolitano de Quito

5. Dispondrá al Alcalde Metropolitano de Quito, para que, con el fin de garantizar un servicio eficiente y de calidad a los usuarios del nuevo aeropuerto internacional de Quito, efectúe las acciones que correspondan, a fin de que, de manera consensuada con el concesionario, se proceda con la reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, en los siguientes temas:

- a) Que, el concesionario, a su exclusivo costo y expensas, se responsabilice de implementar todas las acciones que correspondan, a fin de que el nuevo nivel de servicio que reemplaza al establecido contractualmente, de acuerdo con el Manual de Referencia para Desarrollos Aeroportuarios, segunda actualización, de diciembre de 2014 emitido por la IATA, sea cumplido de manera permanente en el nuevo aeropuerto internacional de Quito;
- b) Que, la metodología que se utilice para la determinación mensual del nivel de servicio alcanzado en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, sea consensuada entre la Empresa Pública Metropolitana de Servicios



Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales y el concesionario, a fin de que los resultados obtenidos en la evaluación mensual, sean de plena aceptación por ambas partes;

- c) Que, se establezca un valor por concepto de multa mensual que el concesionario deberá pagar al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en caso de que el nuevo nivel de servicio de IATA, no sea cumplido de manera permanente en el nuevo aeropuerto internacional de Quito;
- d) Que, el incumplimiento del nuevo nivel de servicio, reformulado de acuerdo con la segunda actualización de la IATA, en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, durante un determinado período de tiempo que será acordado conjuntamente con el concesionario, será motivo suficiente para la terminación del contrato de concesión; y,
- e) Que, si el valor total de las multas impuestas al concesionario por incumplimiento del nivel de servicio estipulado en el contrato de concesión, supera un monto que será acordado conjuntamente con el concesionario, será motivo suficiente para la terminación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito.

**El nuevo aeropuerto internacional de Quito, no cuenta con el Manual de Operación y Mantenimiento aprobado.**

La cláusula 1 "DEFINICIONES E INTERPRETACIÓN" de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, define al Manual de Operación y Mantenimiento, y al Proyecto, en su respectivo orden, como:

*"...el manual o manuales a ser preparados por QUIPORT y aprobados por CORPAQ estableciendo los objetivos de calidad de conformidad con los Estándares, y prescribiendo procedimientos, horarios, planes, instrucciones, plazos para la operación y mantenimiento de los Aeropuertos, según sea necesario para cumplir o superar los objetivos de calidad. ."; y,*

*...*

*"...significa...(c) la administración, mantenimiento y operación del Nuevo Aeropuerto..."*

Los numerales 2.3.1 "Operación y Mantenimiento de los Aeropuertos" y 2.3.2 "Servicios Aeroportuarios" de la cláusula 2 "CONCESIÓN", de la referida primera enmienda y reformulación del contrato de concesión, en su orden, establecen:

*"...2.3.1...el Concesionario será responsable, a su exclusivo costo y expensas, de la administración, operación y mantenimiento integrales de los Aeropuertos, de acuerdo con el Manual de Operación y Mantenimiento, los Estándares, el Plan Maestro y los términos aquí establecidos... y.*

*"...2.3.2 Servicios Aeroportuarios: El Concesionario se obligará a prestar a su costa y expensas los Servicios Aeroportuarios en los Aeropuertos, de conformidad con los Estándares, el Manual de Operación y Mantenimiento, y los términos del presente instrumento..."*

El numeral 7.2 "Concesionario" de la cláusula 7 "OPERACIONES AEROPORTUARIAS", de la referida primera enmienda y reformulación del contrato de concesión, indica:

*"...7.2...por medio de este instrumento el Concesionario acuerda (a) operar, administrar, gerenciar, y mantener los Aeropuertos en forma integral, y prestar, o asegurar la prestación de los Servicios Aeroportuarios en los Aeropuertos durante la totalidad del Periodo de Concesión, y (b) mejorar el Nuevo Aeropuerto de conformidad con las Cláusulas 7.2.12 y 7.2.14, todo ello de conformidad con este Acuerdo y con los Estándares, el Manual de Operación y Mantenimiento y el Plan Maestro. Dichas obligaciones relacionadas con las Operaciones Aeroportuarias incluirán las siguientes: 7.2.1 Servicios de Salud y Servicios CFR:(a) El Concesionario, a su costo y expensas, prestará o asegurará la prestación de los Servicios de Salud y los Servicios CFR durante la totalidad del Periodo de Concesión, todo ello de conformidad con los Estándares aplicables y el Manual de Operación y Mantenimiento...7.2.11 Mantenimiento: El Concesionario, a su costo y expensas, estará obligado a dar mantenimiento o procurará que se mantengan (a) los Aeropuertos de conformidad con el Manual de Operación y Mantenimiento..."*

Los numerales 7.2.12 "Mejoras" y 7.2.14 "Niveles de Servicio del Nuevo Aeropuerto" de la cláusula 7 "OPERACIONES AEROPORTUARIAS" de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión, respectivamente, señalan:

*"...7.2.12 Mejoras: Las Partes acuerdan que si cualquier parte de cualquier Aeropuerto requiere ser mejorada de tiempo en tiempo, incluyendo la expansión de cualquier terminal o del Área de Movimiento, y si el Concesionario desea implementarla, el concesionario tendrá el derecho a*

*ejecutarla, con sujeción al consentimiento escrito previo de CORPAQ aprobando los términos y condiciones de tal mejora..."; y,*

*"...7.2.14 Niveles de Servicio del Nuevo Aeropuerto: (a) El Concesionario asegurará que el Diseño Detallado de Ingeniería para el Nuevo Aeropuerto deberá, como base para el diseño del terminal de pasajeros del Nuevo Aeropuerto, satisfacer los requerimientos aplicables del nivel de servicio "B" de IATA...lo cual ha sido establecido y acordado por las Partes. "*

La cláusula 13 "COMPROMISOS" del referido instrumento legal, señala:

*"...13. COMPROMISOS. 13.1 El Concesionario deberá, en adición a sus demás obligaciones bajo el presente instrumento...13.1.7 asegurar el cumplimiento del Manual de Operación y Mantenimiento..."*

Mediante oficio EPMSA-GG-0074-0285-13 de 5 de marzo de 2013, el Gerente General de la EPMSA solicitó al Presidente del concesionario, la entrega de la versión definitiva del Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, a fin de que sea revisada, y de ser el caso, aprobada, según lo señalado en el artículo 1.1 de la cláusula 1 de la primera enmienda y reformulación del contrato de construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito.

El Gerente General del Operador del nuevo aeropuerto internacional de Quito, con oficio ADC.GG.0.13.139 de 14 de marzo de 2013, remitió al Gerente General de la EPMSA, copias del Manual de Operación y Mantenimiento y del Manual a Terceros, indicando que *"...Actualmente se están actualizando las versiones de los dos documentos..."*.

Con oficio PRES-100-2014 de 8 de abril de 2014, el Presidente del concesionario remitió a la EPMSA, una copia del *"Manual del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito"*, aceptado por la autoridad aeronáutica del País, a fin de que se dé a conocer al personal de la entidad, y se ponga en práctica, el contenido del mismo.

Mediante oficio EPMSA-GCC-0109-0612-12-14 de 11 de junio de 2014, la Gerente General Subrogante de la EPMSA, solicitó al Presidente del concesionario, remitir el Acuerdo de Operación y Mantenimiento firmado entre la Corporación Quiport S.A. y el Operador (ADC&HAS Management Ecuador S.A.), así como el Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, debido a que dicha información era necesaria para el control de la gestión aeroportuaria, dentro de la

responsabilidad de la EPMSA, del seguimiento al cumplimiento del contrato de concesión.

En respuesta al requerimiento efectuado, el Presidente del concesionario, con oficio PRES-213-2014 de 30 de junio de 2014, remitió a la EPMSA, en medio magnético, el "Acuerdo de Operación y Mantenimiento vigente entre Corporación Quiport S.A. y la Empresa ADC&HAS Management Ecuador", y el "Manual de Operación y Mantenimiento del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre".

De acuerdo al contenido del Acta 001 de la Comisión de Calidad, suscrita el 4 de julio de 2014 por servidores de la EPMSA, funcionarios del concesionario y del Operador del nuevo aeropuerto internacional de Quito, en relación al Manual de Operación y Mantenimiento, se acordó que la EPMSA debía entregar las observaciones al Manual de Terceros, enviado a dicha entidad en marzo de 2013, a fin de que el concesionario elabore el Manual de Operación y Mantenimiento, según lo requerido contractualmente.

Con oficio EPMSA-GCC-0154-0792-14 de 11 de julio de 2014, el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, se dirigió al Gerente de Ingeniería e Infraestructura del concesionario, señalando:

*"...en el medio magnético adjunto se ha constatado la siguiente información.-i) Acuerdo de Operación y Mantenimiento.- ii) Manual de Aeropuerto certificado por la Dirección General de Aviación Civil...-En relación al Manual de Aeropuerto, el documento enviado ya se encuentra recibido en el archivo de la EPMSA...Su contenido se refiere a los procedimientos operativos y de mantenimiento exclusivamente del área restringida del aeropuerto. Sin embargo, lo solicitado es más amplio...-el documento...es integral del aeropuerto, es decir, lado aire y lado tierra, por lo que...agradeceré...cumplir con este requerimiento...según la obligación contractual...".*

El 22 de agosto de 2014, el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, con oficio EPMSA-GCC-0203-1166-14, conforme a lo acordado en la reunión de trabajo de la Comisión de Calidad, remitió al Gerente de Construcción e Ingeniería del concesionario, las observaciones realizadas a los Manuales de Operaciones y Mantenimiento y de Terceros, entregados a la EPMSA el 14 de marzo de 2013. En el informe de observaciones que se envió, consta que los documentos no cumplen con lo establecido contractualmente, debido a que no detallan los objetivos de calidad, de

conformidad a los estándares, y que, a pesar de que contienen descripciones de procedimientos a nivel de detalle, no se evidencia que contengan horarios, planes, instrucciones y plazos para la operación y mantenimiento del aeropuerto, según lo requerido contractualmente.

Con oficio EPMSA-GCC-0232-1348-14 de 19 de septiembre de 2014, el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, en referencia al contenido de Manual de Operaciones y Mantenimiento, recibido vía correo electrónico el 16 de septiembre de 2014, se dirigió al Gerente de Construcción e Infraestructura del concesionario, señalando treinta y siete procedimientos adicionales que debía contener el mismo, y solicitó que el documento sea entregado a la EPMSA, máximo hasta el 15 de noviembre de 2014.

El Gerente de Construcción e Ingeniería del concesionario, mediante oficio DING-489-2014 de 14 de noviembre de 2014, remitió en medio magnético al Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, los Manuales de Operación y Mantenimiento solicitados, de acuerdo al siguiente detalle: 1. Operaciones (18 documentos); 2. Mantenimiento (8 documentos); 3. ITT (9 documentos); 4. EHS (7 documentos); 5. Finanzas (2 documentos); 6. RRHH (1 documento); 7. Calidad (1 documento); 8. Planta de combustibles (2 documentos); 9. ECUACENTAIR (4 documentos); 10. TABACARCEN (6 documentos); 11. Manejo de equipos de radiación (1 documento); 12. Manual de construcciones (1 documento); 13. URBAPARK (1 documento); 14. Áreas comerciales (1 documento); y, 15. Servicio al cliente (1 documento).

En relación a la comunicación indicada en el párrafo precedente, el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, mediante oficio EPMSA-GCC-0364-1928-14 de 11 de diciembre de 2014, dirigido al Gerente de la Concesión del concesionario, indicó:

*“En referencia al Oficio DING-489-2014, de fecha 14 de noviembre de 2014, relacionado al envío para análisis de la EPMSA del Manual de Operaciones y Mantenimiento (O&M), me permito comunicar a usted que los mismos en su gran mayoría no cumplen con lo acordado...-1. El contenido de los diferentes Manuales de O&M no cumplen con la estructura acordada...-2. En ninguno de los procedimientos de la lista... 2 se han incluido los objetivos de calidad u otra metodología de verificación de los mismos, así como tampoco en ninguno de los procedimientos se cuenta con una descripción a nivel de horario, plan, instrucción y plazo para la operación...-En tal sentido, se adjunta...una matriz con observaciones detalladas para cada procedimiento, a fin de que la Corporación Quiport S.A., entregue de forma inmediata el Manual*

*de Operaciones y Mantenimiento del aeropuerto, corregido y ajustado a la estructura aprobada por la EPMSA y en cumplimiento cabal de sus obligaciones contractuales. .”*

Mediante oficio GCON-021-2015 de 14 de enero de 2015, suscrito por el Gerente de Concesión del concesionario, señaló que la Corporación Quiport, se encontraba realizando un detallado análisis de las observaciones efectuadas por la EPMSA, a fin de remitir nuevamente los manuales con los cambios aplicables, y debido a la cantidad de observaciones, solicitó a la Gerente General de la EPMSA, se conceda un plazo de al menos seis semanas para entregar el producto final.

La Gerente General de la EPMSA, con oficio EPMSA-GG-0116-0502-15 de 23 de febrero de 2015, indicó al Presidente del concesionario, que de conformidad a lo discutido en las Comisiones de Calidad, el Manual de Operaciones integral, debía ser presentado a la entidad, hasta el 25 de febrero de 2015.

Con oficio GCON-093-2015 de 25 de febrero de 2015, el Gerente de Concesión del concesionario, remitió a la Gerente General de la EPMSA, el documento que se refiere a la actualización del Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, en donde, el único tema que no fue incorporado, es el que guarda relación con el procedimiento de recaudación de tasas.

El 22 de abril de 2015, el equipo de control, con oficio 015-EE-CNNAIQ-AEE-MOM, solicitó a la Gerente General de la EPMSA, remitir el Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, aprobado por la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales.

En respuesta al requerimiento efectuado, el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, remitió el oficio EPMSA-GCC-0293-1277-15 de 6 de mayo de 2015, indicando:

*“...CONCLUSIONES.- El Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito inició operaciones el 20 de febrero de 2013 y solamente 15 de los 98 procedimientos descritos en el Manual de Operación y Mantenimiento recibido el 25 de febrero de 2015, fueron emitidos (no aprobados por la EPMSA) hasta la fecha de apertura de éste aeropuerto...-El Manual de Aeródromo aprobado por la DGAC fue emitido el 03 de febrero de 2014, esto es, casi un año*

*después del inicio de operaciones...-la Corporación Quiport S.A., no inició operaciones en el Nuevo Aeropuerto internacional Mariscal Sucre de Quito, bajo un Manual de Operación y Mantenimiento, concebido según la cláusula 1.1 de la Primera Enmienda del Contrato de Concesión...-La Gerencia de Control de la concesión se encuentra realizando un análisis respecto de las implicaciones contractuales de la falta de aprobación oportuna del Manual de Operación y Mantenimiento del Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, la misma que será puesta en conocimiento de la máxima autoridad institucional...".*

De lo expuesto en los párrafos precedentes, se desprende lo siguiente:

- a) Pese al pedido de información realizado por el equipo de control, no se proporcionó documentación que evidencie que la EPMSA, desde el inicio de operaciones del nuevo aeropuerto internacional de Quito, haya tomado acciones oportunas relacionadas a requerir al concesionario, la presentación del Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto, de conformidad a lo estipulado contractualmente, de lo que se determina que dichas actividades no fueron ejecutadas.
- b) De acuerdo a la información proporcionada por la EPMSA, el documento elaborado por el concesionario como Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto, no cumple con los lineamientos establecidos en el contrato de concesión, debido a que no se detalla objetivos de calidad, de conformidad a los estándares, y, a pesar de que contiene descripciones de procedimientos a nivel de detalle, no determina horarios, planes, instrucciones y plazos para la operación y mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, requeridos para cumplir los objetivos de calidad, según lo establecido contractualmente.
- c) Hasta la fecha de corte del presente examen, 28 de febrero de 2015, no se cuenta con el Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, estipulado en el contrato de concesión, que describa procedimientos, medios de verificación e indicadores, que permitan controlar que tanto la operación como el mantenimiento del aeropuerto, así como los servicios aeroportuarios que deben ser proporcionados por el concesionario durante el período de concesión, cumplan con los objetivos de calidad, de acuerdo a los estándares establecidos contractualmente.

*CONTRATO DE CONCESIÓN*

- d) De conformidad al criterio del Gerente de la Concesión de la EPMSA, el nuevo aeropuerto internacional de Quito, inició operaciones con solo quince (15) de los noventa y ocho (98) procedimientos descritos en el Manual de Operación y Mantenimiento, recibido el 25 de febrero de 2015, mismos que no han sido aprobados por la EPMSA.
- e) De la información proporcionada en el oficio EPMSA-GG-0329-1457-15 de 28 de mayo de 2015 suscrito por la Gerente General de la EPMSA, con el que atendió el requerimiento del equipo de control realizado con el oficio 039-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 22 de mayo de 2015, relacionado con la remisión de los "Avisos de Remediación" formulados por el concedente y notificado al concesionario en el período de la acción de control, no se evidencia documentación que refleje que las máximas autoridades de dicha entidad, en el período materia del examen, hayan adoptado acciones para notificar al concesionario con la figura contractual de "Aviso para Remediar", debido al incumplimiento en la elaboración del Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, según las estipulaciones establecidas en el contrato de concesión, así como de la consecuente respuesta por parte de la concesionaria. Concomitante con lo expresado, tampoco se proporcionó evidencia documental de que las máximas autoridades de la EPMSA, hayan dado aviso al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito sobre este tema, a fin de que dicha entidad, de conformidad con el literal e) del numeral TRES PUNTO UNO "Objeto de la Alianza Estratégica" de la cláusula 3 del Acuerdo de Alianza Estratégica, ante el incumplimiento por parte del concesionario en la elaboración del Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, analice y decida lo que contractualmente corresponda.

Es pertinente indicar, que la Gerente General de la EPMSA, mediante una matriz adjunta al oficio EPM-GG-0061-0678-14 de 20 de junio de 2014, puso en conocimiento del Secretario de Desarrollo Productivo y Competitividad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, los incumplimientos del concesionario en el contrato de concesión, en la que en el subtítulo "Incumplimientos en Aspectos de Calidad", se señala:

*... (texto manuscrito ilegible) ...*



*"...a) El contrato de concesión establece que el concesionario debía elaborar un MANUAL DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO el mismo que debió ser aprobado por CORPAQ. De igual forma establece que el concesionario debía firmar un acuerdo de operación y mantenimiento con el operador y este a su vez aprobado por CORPAQ. Estos documentos no se registran en los archivos de la EPMSA..."*

El numeral 7 del artículo 5 "Atribuciones de la Unidad de Gestión" del Capítulo I "DE LAS COMPETENCIAS" del Título (I) "DEL RÉGIMEN AEROPORTUARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", contenido en el artículo 1 de la Ordenanza 0335 de 21 de diciembre de 2010, que establece el Régimen Aplicable a la Prestación de Servicios Públicos Aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito, señala que a la Unidad de Gestión (EPMSA), en representación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, le corresponde:

*"...7. Administrar, monitorear el cumplimiento de las obligaciones de las partes y dar aviso sobre los desvíos detectados de todos los contratos que se hubieren suscrito o se llegaren a suscribir, sea por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito o por la Unidad de Gestión directamente..."*

Los artículos 2 "MISIÓN", 12 "DE LA GERENCIA GENERAL" y 26 "DE LA GERENCIA DE SEGUIMIENTO CONTRACTUAL DE LA CONCESIÓN" del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, y que estuvo en vigencia hasta el 10 de noviembre de 2014, en su orden, establecían:

*"...Art. 2 - MISIÓN: Velar por el cumplimiento de los acuerdos y contratos de la Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito..."*;

*"...Art. 12.- DE LA GERENCIA GENERAL...-a) MISIÓN: La Gerencia General, como órgano responsable de los procesos gobernantes, tiene como misión...efectuar su administración y gestión -b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL GERENTE GENERAL...-1) Efectuar una gestión que garantice el logro de los objetivos y metas trazados en planes, programas y proyectos..."*; y,

*"...Art. 26.- DE LA GERENCIA DE SEGUIMIENTO CONTRACTUAL DE LA CONCESIÓN.-a) MISIÓN: Efectuar el seguimiento y el control de los contratos y acuerdos concernientes a la Concesión de los Aeropuertos de Quito.-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES...-1. Efectuar el monitoreo y el seguimiento referentes al cabal cumplimiento de todos los compromisos adquiridos por el Concesionario, los que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión, Construcción y de Fiscalización y en*

*los demás acuerdos y contratos relativos a la Concesión de los aeropuertos; e informar oportunamente a la Gerencia General...".*

Los artículos 5 "ATRIBUCIONES", 14 "GERENCIA GENERAL" y 26 "GERENCIA DE CONTROL DE LA CONCESIÓN" del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 02-07-2014 de 11 de noviembre de 2014, en su orden, establecen:

*"...Art. 5.- ATRIBUCIONES: Para el cumplimiento de su Misión, la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, tiene las siguientes atribuciones...-d) Ejercer todas las atribuciones y facultades que, en calidad de Unidad de Gestión del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, se le asignare de conformidad con el Decreto Ejecutivo...885 publicado en el registro Oficial... 198 de 7 de noviembre de 2000...-f) Ejercer, a nombre y en representación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, las competencias y atribuciones que le han sido delegadas en su calidad de Unidad de Gestión, mediante Ordenanza Metropolitana...0335.-g) Vigilar por el cumplimiento de los acuerdos y contratos relativos al Aeropuerto Internacional de Quito, e informar al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y a los entes de control sobre cualquier novedad que pudiera presentarse. ..."*

*"...Art. 14 - GERENCIA GENERAL.-a) MISIÓN: La Gerencia General, como órgano responsable de los procesos gobernantes, tiene como misión...efectuar su administración y gestión, observando las normas jurídicas aplicables.-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL GERENTE GENERAL: A más de las establecidas en el Art. 11 de Ley Orgánica de Empresas Públicas, el Gerente General tiene las siguientes atribuciones y responsabilidades. -1) Efectuar una gestión que garantice el logro de los objetivos y metas trazados en planes, programas y proyectos...8) Las demás establecidas en leyes, reglamentos y normas jurídicas vigentes. ..."* y,

*"...Art. 26 - GERENCIA DE CONTROL DE LA CONCESIÓN.-a) MISIÓN: Efectuar el seguimiento y el control de los contratos y acuerdos concernientes a la Concesión de los Aeropuertos de Quito en lo referente a la infraestructura, control ambiental y de la calidad.-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES:-1) Efectuar el monitoreo y el seguimiento referentes al cabal cumplimiento de todos los compromisos ambientales, de infraestructura y calidad adquiridos por el Concesionario, los que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión, Construcción y en los demás títulos habilitantes relativos a la Concesión de los aeropuertos; e informar oportunamente a la Gerencia General de dicho seguimiento...-3) Asegurar que el Concesionario cumpla las leyes y reglamentos, nacionales e internacionales, así como con las ordenanzas y resoluciones metropolitanas vinculadas con las actividades ambientales, de infraestructura y calidad aeroportuaria, a más de aquellas constantes en los títulos respectivos.-4) Realizar el control técnico del adecuado mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria, así como de la nueva infraestructura a ser construida durante el*

*periodo de concesión.-5) Realizar el control de los estándares y servicios aeroportuarios...".*

Los numerales 18.2.1 "Derecho a Terminar" y 18.2.2 "Aviso para Remediar" de la cláusula 18 "Terminación" del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, en su orden, indican:

*"...18.2.1 Derecho a Terminar: CORPAQ tendrá derecho a terminar este Contrato de Concesión al ocurrir cualquiera de los siguientes eventos... (b) (i) si el Concesionario cometiere un incumplimiento sustancial en relación con el cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones bajo este Contrato de Concesión, incluyendo, pero sin limitarse a aquellas obligaciones estipuladas en las Cláusulas dos (2), siete (7), nueve (9), trece (13) y quince (15), cuyo incumplimiento haya continuado sin remediación durante diez (10) días o más, o (ii) el Concesionario incumpliere cualquiera de sus obligaciones bajo cualquier documento del AAE...". y,*

*"...18.2.2 Aviso para Remediar: CORPAQ deberá, antes de ejercer sus derechos para terminar este Contrato de Concesión, de conformidad con las Cláusulas 18.2 1 (a) hasta (h), inclusive, dar aviso por escrito al Concesionario solicitando al Concesionario que remedie el incumplimiento u otras circunstancias. El Concesionario deberá usar sus mejores esfuerzos para remediarlo(s) dentro de un periodo de tiempo dictado por CORPAQ, el cual no deberá ser mayor a diez (10) días en el caso de una Emergencia, y no menor a tres (3) meses en todos los otros casos, desde la recepción de dicho aviso y el cual deberá tomar en cuenta la naturaleza de dicho incumplimiento...".*

En el oficio EPMSA-GG-0381-1840-15 de 8 de julio de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA remitió su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 15307-DAPyA-2015 de 30 de junio de 2015, se indica que en su administración, se han realizado controles de seguimiento y monitoreo de la operación y mantenimiento del nuevo aeropuerto, pese a no contar con el Manual de Operación y Mantenimiento definitivo, y que, sobre el incumplimiento por parte del concesionario en la entrega del Manual de Operación y Mantenimiento, se ha comunicado del particular al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y al Directorio de la EPMSA.

En el oficio DFIN-198-15 de 28 de julio de 2015, con el que el Director Financiero del concesionario remitió su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-038-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, se indica que se cuenta con el Manual de Operaciones del aeropuerto, que fuera remitido a la EPMSA mediante oficio PRES-100-2014 de 8 de abril de 2014, y que, a la

suscripción de la Terminación Sustancial, se entregaron los manuales técnicos de operación de los equipos del nuevo aeropuerto, cuyo contenido fue incorporado en la actualización del Manual de Operación y Mantenimiento entregado a la EPMSA mediante oficio PRES-213-14 de 2 de julio de 2014. Se señala además que el concesionario se pronunció en el sentido de que la definición de Manual de Operación y Mantenimiento, debe circunscribirse a los que se emitan de conformidad con los Estándares, por cuanto se cuenta con una serie de manuales adicionales a los que constan en el Manual de Operación y Mantenimiento aprobado, y que se utiliza en la operación y mantenimiento del aeropuerto, pero que por obvias razones, no pueden elaborarse en base a los Estándares señalados en el contrato, ya que son totalmente inaplicables, lo cual se convirtió en un elemento de discrepancia entre las partes contractuales.

El directivo del concesionario indica también que, aun cuando no era un requisito contractual, se aceptó incluir en el Manual de Operación y Mantenimiento a ser aprobado, todos los manuales del área comercial o de los sub concesionarios del aeropuerto, y no solo del área restringida como lo establecen las reglas aeroportuarias, motivo por el cual la actualización ha tomado más tiempo del deseable, y que el 24 de julio de 2015, se entregó la versión del manual a la EPMSA, en la que se han incorporado todos los comentarios de la entidad reguladora de la concesión.

En la comunicación de 7 de agosto de 2015 con la que la Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión de la EPMSA, encargada y titular, actuante en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 3 de octubre de 2013, remitió su contestación a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-034-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, se indica que adicional a la obligación establecida en el contrato de construcción, de contar con un Manual de Operación y Mantenimiento aprobado por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la elaboración del mismo, es también una obligación establecida en el contrato de construcción, en la que el contratante debía entregar al contratista, un borrador de dicho documento, tal como lo haya recibido del operador, en cumplimiento del Acuerdo de Operación y Mantenimiento, y el contratante debía implementar los comentarios que pudieran salir de su revisión. Se indica también que, en su período de gestión, se emitió el oficio EPMSA-GG-0152-0688-13, con el que la EPMSA comunicó al concesionario con un Aviso de Remediación, y se le recordó la obligación de presentar

*[Firma manuscrita]*

el Manual de Operación y Mantenimiento, y que con oficio EPMSA-GG-0169-0876-12 de 21 de julio de 2013, se solicitó al concesionario, el envío de la versión definitiva del Manual de Operación y Mantenimiento, a lo que el concesionario remitió el documento denominado "20130604 Plan Anual de Mantenimiento AIMS del año 2013".

En su respuesta, indica además, que el fiscalizador del contrato de construcción, revisó los documentos requeridos para la certificación del nuevo aeropuerto, entre los que, como obligación del concesionario, era la entrega a la autoridad aeronáutica del Manual de Operación y Mantenimiento, por lo que dicho documento debía ser aprobado por la Dirección General de Aviación Civil en el proceso de certificación del aeropuerto. Culmina su respuesta señalando que la EPMSA, a nombre del Municipio, tomó las acciones oportunas relacionadas para la presentación del Manual de Operación y Mantenimiento, proceso que fue analizado por el fiscalizador del contrato de construcción y por la Dirección General de Aviación Civil, para la certificación del aeropuerto.

En la comunicación de 11 de agosto de 2015, con la que el Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión encargado y Gerente de Control de la Concesión, actuante en el período comprendido entre el 4 de octubre de 2013 y el 14 de mayo de 2014, remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-033-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, se indica que la elaboración del manual también corresponde a la obligación contractual establecida en el contrato de construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito, por lo que la fiscalización del mencionado contrato, efectuó el control y revisión de las obligaciones contractuales, y que una vez cumplidas las obligaciones establecida en el contrato de construcción, el concesionario debía entregar el Manual de Operación y Mantenimiento al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para su aprobación, por lo que con oficios EPMSA-GG-0152-0688-13 y EPMSA-GG-0169-0876-12, la EPMSA solicitó al concesionario el envío de la versión definitiva del Manual de Operación y Mantenimiento, y que para la certificación del nuevo aeropuerto, era obligación del concesionario, con el apoyo del operador, entregar a la Dirección General de Aviación Civil, el mencionado documento, entidad que en calidad de autoridad aeroportuaria, y de acuerdo a las leyes aplicables especificadas en normas y regulaciones técnicas de Aviación Civil (RDAC) y de convenios internacionales (OACI), es la encargada de la certificación de aeropuertos, por lo que

el Manual de Operación y Mantenimiento, forma parte de la solicitud de certificación de un aeropuerto, y debía ser aceptado y aprobado por la Dirección General de Aviación Civil. Se señala también que la mencionada entidad certificó el nuevo aeropuerto, y que el fiscalizador del contrato de construcción, a nombre de la EPMSA, revisó toda la documentación del manual, previo al envío a la Dirección General de Aviación Civil, para el proceso de certificación del aeropuerto, por lo que la entidad si tomó acciones oportunas relacionadas a la presentación del Manual de Operación y Mantenimiento.

En la comunicación de 19 de agosto de 2015, con la que el Gerente General de la EPMSA que desempeñó dichas funciones entre el 13 de enero de 2012 y el 5 de mayo de 2014, remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-027-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, se recoge, en idéntico sentido, la respuesta remitida por la Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión de la EPMSA, encargada y titular, actuante en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 3 de octubre de 2013, a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-034-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015.

En el oficio EPMSA-GG-0708-3433-15 de 23 de diciembre de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones respecto del borrador de informe, en la parte pertinente, se señala lo siguiente:

*"...desde junio de 2014, ésta administración ha realizado constantes seguimientos y controles al concesionario a fin de exigir el cumplimiento contractual de sus obligaciones relacionadas con el Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto de Quito...-la Gerencia de Control de la Concesión ha efectuado constantemente inspecciones y controles a fin de verificar y controlar el cumplimiento tanto de la operación y mantenimiento del aeropuerto...la base de éste (sic) control han sido los estándares contenidos en el Plan de Manejo Ambiental, Manual de Aeropuerto aprobado por la DGAC (sic), Contratos y (sic) de Concesión y Construcción con sus anexos, Código de Construcción del Aeropuerto..."*

En la comunicación de 23 de diciembre de 2015, con la que la Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión de la EPMSA, encargada y titular, actuante en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 3 de octubre de 2013, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones al borrador del informe, se recogen, en similares términos, los criterios expuestos en la

comunicación de 7 de agosto de 2015, con la que envió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-034-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015.

En la comunicación de 23 de diciembre de 2015, con la que el Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión encargado y Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, actuante en el período comprendido entre el 4 de octubre de 2013 y el 14 de mayo de 2014, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, envió sus criterios al borrador de informe, se recogen en similares términos. las observaciones que constan en la comunicación de 11 de agosto de 2015, con la que remitió sus opiniones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-033-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015.

En el oficio PRES-361-2015 de 23 de diciembre de 2015, con el que el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., remitió sus opiniones al borrador del informe del examen, se recogen en similares términos, los criterios que constan en el oficio DFIN-198-15 de 28 de julio de 2015, con el que el Director Financiero de la Corporación Quiport S.A., envió, a nombre del concesionario, las respuestas a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-038-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, adicionando que se obtuvo la aprobación de parte de la EPMSA al Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, a través del oficio EPMSA-GG-0512-2436-15 de 17 de septiembre de 2015.

Al respecto, debido a la limitación que consta en el Capítulo I del informe, el contrato de construcción del nuevo aeropuerto internacional Mariscal Sucre de Quito, no forma parte de análisis de la presente acción de control, por lo que, la obligación contractual del concesionario, de presentar el Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, se la evalúa de acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión. Bajo esta premisa, no cabe sostener que se han realizado controles de seguimiento y monitoreo de la operación y mantenimiento del nuevo aeropuerto, pese a no contar con el Manual de Operación y Mantenimiento, puesto que al no disponer de un documento aprobado, que permita controlar que tanto la operación como el mantenimiento del aeropuerto, así como los servicios aeroportuarios que deben ser proporcionados por el concesionario durante el período

de concesión. cumplen con los objetivos de calidad, de acuerdo a los estándares establecidos contractualmente, resulta inaceptable que se pueda evaluar el cumplimiento contractual pertinente.

Al equipo de control no se le proporcionó evidencia documental que refleje que la Gerente General de la EPMSA, en el periodo de la acción de control, haya puesto en conocimiento del Alcalde Metropolitano de Quito, o del Directorio de la EPMSA, el incumplimiento del concesionario respecto de la entrega del Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional, ya que no se proporcionaron actas de Directorio de la EPMSA o comunicaciones dirigidas al Alcalde Metropolitano de Quito, respecto de dicho particular. No obstante, en su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 15307-DAPyA-2015 de 30 de junio de 2015, la Gerente General de la EPMSA adjuntó copia del oficio EPM-GG-0061-0678-14 de 20 de junio de 2014, con el que la directiva remitió al Secretario de Desarrollo Productivo y Competitividad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, una matriz de incumplimientos del concesionario en el contrato de concesión, entre los que consta la falta de cumplimiento del concesionario en la entrega del Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito.

Cabe precisar además, que la definición contenida en el contrato de concesión sobre el Manual de Operación y Mantenimiento, determina que dicho manual debe ser elaborado para la operación y mantenimiento de los aeropuertos, es decir, que dicho documento debía ser elaborado tanto para el antiguo como para el nuevo aeropuerto, en razón de sus características y particularidades propias de operación y mantenimiento, por lo que no es pertinente sostener que el Manual de Operación y Mantenimiento, aprobado el 24 de noviembre de 2005, sea el que se debe aplicar en el nuevo aeropuerto internacional de Quito.

Tampoco se comparte el criterio de que únicamente se debe actualizar el Manual de Operación y Mantenimiento aprobado en el año 2005, ya que dicho manual fue aplicable al antiguo aeropuerto, mientras que para el nuevo aeródromo, se deben considerar todos los objetivos de calidad, de acuerdo a los Estándares previstos en el contrato de concesión.

Por lo expuesto, el comentario se mantiene.



## Conclusiones

Los Gerentes Generales de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que desempeñaron dichas funciones entre el 20 de febrero de 2013 (fecha de inicio de las operaciones del nuevo aeropuerto internacional de Quito), y el 28 de febrero de 2015 (fecha de corte del examen especial), inobservaron, en sus respectivos periodos de gestión, el numeral 7 del artículo 5 "Atribuciones de la Unidad de Gestión" del Capítulo I "DE LAS COMPETENCIAS" del Título (I) "DEL RÉGIMEN AEROPORTUARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", contenido en el artículo 1 de la Ordenanza 0335 de 21 de diciembre de 2010, que establece el Régimen Aplicable a la Prestación de Servicios Públicos Aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito; los artículos 2, y 12, literales a), y b) numeral 1, del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012; y, los artículos 5, literales d), f) y g); y, 14, literales a), y b), numerales 1 y 8, del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 02-07-2014 de 11 de noviembre de 2014, al no haber monitoreado el cumplimiento de las obligaciones del concesionario, relacionadas con la elaboración del Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, según las estipulaciones contenidas en el contrato de concesión, y por no haber informado al Directorio de la empresa, Alcalde Metropolitano y por su intermedio, al Concejo Metropolitano de Quito, sobre el incumplimiento del concesionario en la entrega del Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, a fin de que se tomen las acciones que correspondan. Asimismo, los Gerentes de Seguimiento Contractual de la Concesión, encargados y titular, y los Gerentes de Control de la Concesión de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que desempeñaron dichas funciones entre el 20 de febrero de 2013 (fecha de inicio de las operaciones del nuevo aeropuerto internacional de Quito), y el 28 de febrero de 2015 (fecha de corte del examen especial), inobservaron, en sus respectivos periodos de gestión, el literal a), y el numeral 1 del literal b), del artículo 26 del Reglamento Orgánico por Procesos de la

Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012; y, el literal a), y los numerales 1, 3, 4 y 5 del literal b), del artículo 26 del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 02-07-2014 de 11 de noviembre de 2014, al no haber efectuado el seguimiento, monitoreo y control del cumplimiento de los compromisos adquiridos por el concesionario en el contrato de concesión, relacionados con la elaboración del Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, ocasionando que la entidad no haya tomado oportunas decisiones, para exigir al concesionario la elaboración del Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, de acuerdo a las estipulaciones indicadas en el contrato de concesión.

La Corporación Quiport S.A., concesionaria del contrato de concesión relativo al proyecto del aeropuerto internacional de Quito, inobservó la definición del Manual de Operación y Mantenimiento, contenido en la cláusula 1 *"DEFINICIONES E INTERPRETACIÓN"* de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, al no haber elaborado un documento que detalle objetivos de calidad, de conformidad a los estándares contractualmente establecidos, y que determine horarios, planes, instrucciones y plazos para la operación y mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, requeridos para cumplir los objetivos de calidad, según lo determinado en el contrato de concesión.

Lo expuesto, no ha permitido que, desde el inicio de operaciones del nuevo aeropuerto internacional de Quito, se cuente con procedimientos, medios de verificación e indicadores, que permitan controlar que, tanto la operación como el mantenimiento del aeropuerto, así como los servicios aeroportuarios que deben ser proporcionados por el concesionario durante el período de concesión, cumplan con los objetivos de calidad, de acuerdo a los estándares establecidos contractualmente.

## Hecho subsecuente

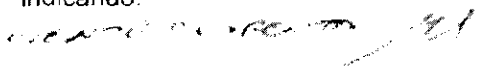
Con oficio EPMSA-GCC-0168-0763-15 de 23 de marzo de 2015, el Gerente de la Concesión de la EPMSA, en relación al Manual de Operación y Mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, remitido mediante oficio GCON-093-2015 de 25 de febrero de 2015, se dirigió al Gerente de Concesión del concesionario, señalando:

*"...El Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito inició operaciones el 20 de febrero de 2013, sin embargo solamente 15 de los 98 procedimientos descritos en el Manual de Operación y Mantenimiento recibido mediante el oficio al cual doy contestación, fueron emitidos hasta la fecha de apertura de éste aeropuerto, mientras que el Manual de Aeródromo aprobado por la DGAC fue emitido el 03 de febrero de 2014, esto es, casi un año después del inicio de operaciones...-dejamos constancia de que la Corporación Quiport S.A., no inició operaciones en el Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito, bajo un Manual de Operación y Mantenimiento, concebido según la cláusula 1.1 de la Primera Enmienda del Contrato de Concesión, incumpliendo de esta forma la cláusula 2.3.1 de la Primera Enmienda del Contrato de Concesión...-Se deja expresa constancia que el único Manual de Operación y Mantenimiento aprobado por la EPMSA corresponde al antiguo aeropuerto exclusivamente y bajo ningún concepto técnico puede ser aplicado para la operación del nuevo aeropuerto...-por medio del presente pongo en su conocimiento que nos encontramos realizando un análisis exhaustivo al Manual de Operación y Mantenimiento enviado, cuyas observaciones le serán remitidas oportunamente ...".*

Mediante oficio EPMSA-GCC-0286-1201-15 de 27 de abril de 2015, la Gerente de Control de la Concesión encargada de la EPMSA, se dirigió al Gerente de la Concesión del concesionario, indicando:

*"...2. Hecho el análisis de cada uno de los contenidos del Manual de Operaciones y Mantenimiento, se encuentran nuevamente falencias de forma y de fondo pero, sobre todo, no alineándose la información presentada y convenida como estructura aprobada por la EPMSA...De igual manera, no todos los procedimientos presentados se acercan a lo establecido en la Cláusula 1.1 de definiciones de la Primera Enmienda de Control de Calidad (sic), al no presentar objetivos de calidad claros y sus metas específicas, observación que ya fue realizada mediante oficios...EPMSA-GCC-0364-1929-14 de 11 de diciembre de 2014...".*

Con oficio EPMSA-GG-0528-2524-15 de 28 de septiembre de 2015, la Gerente General de la EPMSA se dirigió al Director de Auditoría de Proyectos y Ambiental, indicando:



"...1) Mediante memorando...EPMSA-GCC-0231-4115-15 de 11 de julio de 2015, el Gerente de Control de la Concesión solicitó el informe jurídico respecto al informe técnico del "Manual de Operación y Mantenimiento" expedido por la Directora de Calidad en el cual recomienda: "...iniciar el proceso de aviso de remediación debido al incumplimiento contractual descrito en el informe que se adjunta. "-2) En respuesta al Memorando anterior, el Gerente Jurídico mediante Memorando...EPMSA-GJ-0313-4229-15 de 17 de julio de 2015, emitió el informe en el siguiente sentido...-1...de los informes técnicos, se desprende que, desde la apertura del Aeropuerto Internacional "Mariscal Antonio José de Sucre" de Quito (AIMS-Q), el 20 de febrero de 2013, el Concesionario ha incumplido con la vigencia de un Manual de Operaciones y Mantenimiento . ajustado a las operaciones del AIMS-Q.-2...la Gerencia de Control de la Concesión...presente a la Gerencia General el Aviso de Remediación correspondiente, a base de los informes técnico (sic) presentados por la Dirección de Calidad y el presente informe jurídico. -3) Posteriormente el Gerente de Control de la Concesión...con Memorando...EPMSA-GCC-0351-5235-15 de 25 de agosto de 2015, solicita el criterio jurídico en el siguiente sentido..."...la Gerencia de la Concesión concluye que el Manual de Operación y Mantenimiento ha sido presentado por el Concesionario y acoge la recomendación constante en el Informe Técnico...0123-EPMSA-GCC-DCC-15 adjunto al Memorando...EPMSA-GCC-0296-4645-15 de 30 de julio de 2015, con el cual la Directora de Calidad en el sentido de que se apruebe el mismo y se requieran las actualizaciones correspondientes según surja la necesidad. - 4) A través de Memorando...EPMSA-GJ-405-5369-15 de 31 de agosto de 2015, la Gerencia Jurídica emitió su pronunciamiento...de la siguiente manera:...-1. No obstante a que, fuera demostrado...por la Gerencia de Control de la Concesión, en sus Informes Técnicos...0110-EPMSA-GCC-DCC-15 y 0019-EPMSA-GCC-DCC-15 de 4 y 30 de junio de 2015, respectivamente, el incumplimiento del Concesionario, en relación a la entrega del Manual de Operaciones y Mantenimiento...a la fecha, mediante Informe Técnico.. 0123-EPMSA-GCC-DCC-15 de 30 de julio de 2015, la propia gerencia técnica (sic), indica que el Concesionario ha cumplido con la entrega del respectivo Manual, conforme a los requerimientos contractuales. Por tanto, a la fecha, sería inviable notificar el Aviso de Remediación, por cuanto no se podría demostrar la causal de incumplimiento por parte de Quiport respecto al Manual de Operación y Mantenimiento...-2. Considerando el Informe Técnico.. 0123-EPMSA-GCC-DCC-15 de 30 de julio de 2015...la notificación del Aviso de Remediación...carecería, al momento, de presupuesto técnico, por lo que tendría razón de emisión (sic). ...4 Sin embargo, esta Gerencia deja constancia de haber emitido criterio para la emisión del aviso de remediación en el presente caso, toda vez que la documentación presentada, en su momento por la gerencia técnica (sic), justificó el incumplimiento del Concesionario, respecto a la no presentación del Manual de Operaciones y Mantenimiento...-6)...de acuerdo con las facultades y atribuciones asignadas a la Unidad de Gestión por el MDMQ...correspondería a la Unidad de Gestión, la aprobación del documento técnico...-7). La Gerente de Control de la Concesión, a través de Memorando...EPMSA-GCC-0406-5680-15 de 10 de septiembre de 2015 (sic), dirigido a la Gerente General recomienda: "...se recomienda a la máxima autoridad, aprobar el Manual de Operaciones y Mantenimiento en la última versión recibida en julio de 2015, de forma de contar con el insumo requerido contractualmente...-Con Oficio...EPMSA-GG-0512-2436-15 de 17 de

septiembre de 2015, dirigido al Presidente y Director General de Corporación Quiport S.A., se comunicó la aceptación y aprobación del "Manual de Operaciones y Mantenimiento" de AIMS-Q.

## Recomendación

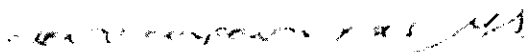
### Al Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito

6. Dispondrá a la Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales que, en plena observancia de lo establecido en el Régimen Aplicable a la Prestación de Servicios Públicos Aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito, y en las atribuciones para el cumplimiento de la Misión de la empresa, se responsabilice de:

- a) Vigilar de manera permanente el cumplimiento de los acuerdos y contratos relativos a la concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito;
- b) Tomar las medidas que contractualmente correspondan, en caso de que el concesionario incumpla cualquiera de sus obligaciones establecidas en el contrato de concesión; e,
- c) Informar de manera inmediata al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, sobre cualquier incumplimiento de las obligaciones contractuales del concesionario, establecidas en el contrato de concesión, a fin de que de manera oportuna, se tomen las acciones y/o medidas que contractualmente correspondan.

En el contrato de concesión se mantiene una cláusula contractual que contraviene competencias exclusivas del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

El literal b) del numeral 2.8.2 "Tarifas Reguladas" de la cláusula 2 "CONCESIÓN" de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, suscrita el 22 de junio de 2005, señala:



*"...2.8.2 Tarifas Reguladas...b) El Concesionario, a su exclusiva discreción, estará autorizado a otorgar descuentos en las Tarifas Reguladas ...".*

Con oficio 024-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 7 de mayo de 2015, el equipo de control solicitó a la Gerente General de la EPMSA, hacer conocer si el referido texto del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, se encontraba vigente, así como, de ser el caso, se indique el instrumento jurídico que le reformó o derogó.

La Gerente General de la EPMSA, mediante oficio EPMSA-GJ-0084-1317-15 de 13 de mayo de 2015, en respuesta a la solicitud efectuada, adjuntó la opinión jurídica del Gerente Jurídico de la entidad, contenida en el memorando EPMSA-GJ-0184-2713-15 de 13 de mayo de 2015, en el que se indica:

*"...ANÁLISIS...-1. Que aún y cuando, no existe una derogación expresa de la cláusula 2.8.2 de la Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión, en razón de lo contenido en los instrumentos relativos al Proyecto suscritos con posterioridad, entendiéndose el AAE y la Segunda Enmienda del Contrato, así como la expedición de la Ordenanza Metropolitana No. 0335, en lo que respecta a dicha cláusula, en nuestra opinión no es posible su aplicación...-2...-En el documento de AAE en la Cláusula 4.1 y en la Cláusula Ocho de la Segunda Enmienda del Contrato de Concesión, se señala que la ordenanza expedida por la Municipalidad regulará el procedimiento de cálculo y cobro de las tasas reguladas, por lo que lo contenido de la misma, por definición, deja sin efecto cualquier estipulación contractual en contrario...".*

Mediante oficio 034-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 19 de mayo de 2015, el equipo de control solicitó al Director General de la Corporación Quiport S.A., haga conocer si en el periodo comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 28 de febrero de 2015, el concesionario otorgó descuentos en las tarifas reguladas, a base de lo dispuesto en el numeral 2.8.2 de la cláusula segunda de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión.

El Presidente y Director General del concesionario, en respuesta al requerimiento efectuado, con oficio PRES-131-2015 de 29 de mayo de 2014 (sic), en el numeral 5, señala que en el periodo solicitado, su representada no ha concedido descuentos en las tarifas reguladas, ya que es potestad del Municipio de Quito otorgarlos. Para el efecto, en el anexo 7, adjuntó los sustentos donde el concesionario fue instruido por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para otorgar descuentos en las tarifas reguladas.

La Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, expedida por el Directorio de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, mediante la cual aprobó el Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014. El referido reglamento orgánico establecía.

*“...Art. 16.- DE LA PROCURADURÍA JURÍDICA.- a) MISIÓN: Precautelar los intereses jurídicos y administrativos de la EPMSA.-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES...-2 - Asesorar a la Empresa en la correcta aplicación de la normatividad legal vigente, especialmente en los temas relacionados con los acuerdos o contratos de la concesión aeroportuaria...”.*

En el acta EPM-SD-004-201, correspondiente a la sesión ordinaria de Directorio de la EPMSA realizada el 26 de diciembre de 2013, consta que se resolvió, entre otros temas, la reforma a la estructura orgánica funcional de la empresa, en donde, entre otros cambios, la Procuraduría Jurídica pasó a denominarse Gerencia Jurídica.

La Corte Constitucional para el Período de Transición, mediante Sentencia 003-09-SIN-CC, la misma que se encuentra publicada en el Suplemento del Registro Oficial 644 de 29 de julio de 2009, se pronuncia respecto a las tarifas aeroportuarias, y en la parte pertinente, señaló:

*“...Al definir de forma clara que los aeropuertos son de exclusiva competencia del Estado Central, esta sentencia, al atender específicamente sobre la potestad de crear, modificar o suprimir tributos mediante Ley, conforme con los artículos 120.7 y 132.3 de la Constitución de la República, actividad que se relaciona con la sección quinta de la misma, que en su art. 301 dice: “Sólo por iniciativa de la Función Ejecutiva y mediante Ley sancionadora por la Asamblea Nacional se podrá establecer, modificar, exonerar o extinguir impuestos. Sólo por acto normativo de órgano competente se podrá establecer, se podrá modificar, exonerar o extinguir tasas y contribuciones especiales se crearán y regularán de acuerdo con la Ley. ...”.*

En la sentencia, la Corte Constitucional para el Período de Transición, señaló:

*“...7. Se declara que es inconstitucional crear, modificar, incrementar o extinguir tasas aeroportuarias via contrato. Al respecto, por mantener reserva de ley conforme el numeral 3 del artículo 132 de la Constitución de la República se estará a lo dispuesto en el Mandato Constitucional...-8. Se dispone que los poderes públicos e interesados adecúen sus actos y contratos, públicos y privados, al régimen constitucional vigente, expuesto en esta*

*sentencia, so pena de que sus actuaciones pierdan eficacia jurídica, y los instrumentos derivados sean declarados nulos, en virtud del artículo 424 de la Constitución de la República del Ecuador...*

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD, hasta el 20 de enero de 2014, en que fue reformado a través de la Ley Orgánica Reformatoria al COOTAD, publicada en el Suplemento del Registro Oficial 166 de 21 de enero de 2014, estipulaba:

*"... Art. 87 - Atribuciones del Concejo Metropolitano.- Al concejo metropolitano le corresponde...-c) Crear, modificar o extinguir tasas y contribuciones especiales por los servicios que presta y obras que ejecute..."*

Asimismo, el referido cuerpo legal, establece:

*"... Art. 568.- Servicios sujetos a tasas.- Las tasas serán reguladas mediante ordenanzas, cuya iniciativa es privativa del alcalde municipal o metropolitano, tramitada y aprobada por el respectivo concejo, para la prestación de los siguientes servicios...-Cuando el gobierno central hubiere transferido o transfiera excepcionalmente al nivel de gobierno municipal o metropolitano las competencias sobre aeropuertos, se entenderá también transferida la facultad de modificar o crear las tasas que correspondan y a las que haya lugar por la prestación de éstos servicios públicos, a través de las respectivas ordenanzas..."*

La Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, indica:

*"... Art. 8.- Le corresponde especialmente, al Concejo Metropolitano...- 3) Normar, mediante Ordenanza, la aplicación de las disposiciones tributarias, de carácter municipal, cuando sea preciso...18) Ejercer las demás atribuciones que en virtud de leyes especiales correspondan a los concejos cantonales..."*

La Ordenanza Metropolitana 0335 de 23 de diciembre de 2010, publicada en el Registro Oficial de 8 de enero del 2011, mediante la cual se normó el Régimen Aplicable a la Prestación de Servicios Aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito, señala:

*"...Art...(1).- Reglas generales.- Sin perjuicio de las disposiciones contenidas en la Constitución, las leyes y más normas aplicables y las resoluciones de la Corte Constitucional.-1. Le corresponde la facultad de rectoría sobre aeropuertos al Gobierno Central, por lo que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, sus entidades y órganos, así como sus delegatarios, contratistas o cualquier otro sujeto de Derecho con competencias, deberes o atribuciones, derechos u obligaciones en la*



*gestión de los servicios aeroportuarios materia de este Título, deberán ajustar sus actuaciones y conductas a las políticas públicas emanadas de los órganos y organismos del Gobierno Central dentro del ámbito de las competencias y facultades reservadas a este nivel de gobierno, de conformidad con la Constitución y la ley...".*

Asimismo, la citada Ordenanza, indica:

*"...Art...(2).- De las competencias y atribuciones del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito - El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tiene asignadas las siguientes competencias y atribuciones para la prestación de servicios públicos en materia aeroportuaria...-4. La autorización, celebración u otorgamiento de todo acto o contrato, de cualquier índole, que esté relacionado con los Aeropuertos, incluida la contratación de personal o de servicios conexos.-5. La creación, modificación y extinción de las tasas y cargos por los servicios aeroportuarios prestados en los Aeropuertos...".*

El 3 de enero de 2013, el Concejo Metropolitano de Quito expidió la Ordenanza Metropolitana 0338, Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana 0335, sancionada el 23 de diciembre de 2010, relativa a la Tasa por Seguridad Aeroportuaria. La mencionada ordenanza, señala:

*"...Artículo 1.- En el importe correspondiente a "Pasajeros" en la columna "Vuelos Domésticos" de la Tabla No. 1 "Cargos o tasas aeroportuarias para el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre" del artículo 3 de la ordenanza metropolitana No. 0335, sancionada el 23 de diciembre de 2010, sustitúyase el valor "1,50" por "3,00".-Artículo 2 - A continuación del literal (d) del artículo...(15) de la ordenanza metropolitana No. 0335, sancionada el 23 de diciembre de 2010, agréguese el siguiente inciso.-Se considerará un descuento del treinta por ciento (30%) aplicado a la tasa de aterrizaje, en el primer año de operación para todo tipo de aeronaves que implementen nuevas rutas directas; y, del veinte por ciento (20%) aplicado a la tasa de aterrizaje, en el primer año de operación, para todo tipo de aeronaves que incrementen el número de frecuencias en rutas ya existentes...".*

De lo expuesto, se colige que, en efecto, el órgano competente para otorgar descuentos en las tasas, es el Concejo Metropolitano de Quito, siempre que dichos descuentos, por tratarse de recursos públicos, deben estar respaldados y debidamente justificados, motivados o fundamentados, con los consiguientes informes económicos, técnico y legales. La respuesta dada por el concesionario, permite ratificar la necesidad de adecuar los instrumentos jurídicos de la concesión al ordenamiento jurídico vigente ecuatoriano, en armonía con la sentencia 003-09-SIN-CC de la Corte Constitucional para el Periodo de Transición, y en consecuencia, eliminar o corregir la

citada disposición contractual contenida en el literal b) del numeral 2.8.2 de la cláusula segunda de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, suscrita el 22 de junio de 2005, que contraviene por un lado el mandato constitucional que prohíbe modificar las tasas aeroportuarias vía contrato; por otro, las competencias claramente asignadas al Concejo Metropolitano de Quito que son los artículos 87 literal c), y 568 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; y las Ordenanzas Metropolitanas 0335 de 23 de diciembre de 2010, publicada en el Registro Oficial de 8 de enero del 2011, mediante la cual se normó el Régimen Aplicable a la Prestación de Servicios Aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito, y la 0338 de 8 de enero de 2013, mediante la cual se reformó la ordenanza 0335, relativa a la tasa por seguridad aeroportuaria.

En el oficio EPMSA-GJ-0116-1832-15 de 6 de julio de 2015, con el que el Gerente Jurídico de la EPMSA remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-028-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, se indica que, con el objeto de aclarar la aplicabilidad de la cláusula 2.8.2 del contrato de concesión, emitió la opinión jurídica respectiva, a través del memorando EPMSA-GJ-0184-273-15 de 13 de mayo de 2015, la cual tiene concordancia con las estipulaciones de las cláusulas 3.1 y 8 de la segunda enmienda y reformulación del contrato de concesión, por lo que si la citada cláusula, es contraria al ordenamiento jurídico vigente, no será aplicable, por cuanto carece de validez, y que la no derogatoria expresa de la cláusula, no ha originado incumplimiento del ordenamiento jurídico, por cuanto la aplicación de los descuentos de las tasas aeroportuarias, se encuentran establecidas en la Ordenanza Metropolitana 338, expedida por el Concejo Metropolitano de Quito, Órgano facultado para establecer las tasas, según el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD.

En el oficio EPMSA-GG-0381-1840-15 de 8 de julio de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA remitió su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 15307-DAPyA-2015 de 30 de junio de 2015, se indica que la opinión jurídica emitida por el Gerente Jurídico de la EPMSA en el oficio EPMSA-GJ-0184-2713-15 de 13 de mayo de 2015, guarda concordancia con las estipulaciones de las cláusulas 3.1 y 8 de la segunda enmienda y reformulación del

contrato de concesión, que se debe tomar en cuenta que la organización normativa del Estado ecuatoriano ha adoptado la construcción de Kelsen, mediante su pirámide jurídica, lo cual se encuentra reflejado en el artículo 425 de la Constitución de la República, que indica el orden jerárquico de aplicación de las normas, y que la Constitución resuelve los conflictos ante la existencia de normas de distinta jerarquía, estableciendo que serán las autoridades administrativas y los servidores públicos, quienes resolverán el conflicto mediante la aplicación de la norma jerárquica superior, por lo que es claro que un acto de poder público que contradiga la Carta Constitucional, carece de eficacia jurídica, razón por la cual no existe inconveniente jurídico alguno con la cláusula 2.8.2, que trata sobre tarifas reguladas, pues ésta, al encontrarse en contraposición con las Ordenanzas Metropolitanas 335 y 338, inmediatamente carece de eficacia jurídica, lo cual podría responder a un *lapsus calámini* de quienes en su momento, omitieron la derogación expresa de una norma que se encuentra derogada tácitamente por tener conflicto normativo con norma jerárquica superior, de ahí que, exista o no tal acto declaratorio en los instrumentos contractuales, éste no es aplicable de ninguna forma, por lo que no podría el Concesionario, a su exclusiva discreción, otorgar descuentos en las tarifas reguladas.

Se señala también que la no derogatoria expresa de la cláusula 2.8.2, no ha originado incumplimiento del ordenamiento jurídico, por cuanto la aplicación de los descuentos de las tasas aeroportuarias se encuentran establecidas en la Ordenanza Metropolitana 338, acto normativo jerárquico superior expedido por el Concejo metropolitano de Quito, que efectuó una derogación tácita, pues es el Concejo el Órgano facultado para establecer las tasas según el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

En similar sentido, se pronunció el Gerente Jurídico de la EPMSA actuante en el período comprendido entre el 14 de julio y el 10 de septiembre de 2014, en el oficio EPMSA-GG-0380-1838-15 de 8 de julio de 2015, con el que remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-029-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015.

En el oficio DFIN-198-15 de 28 de julio de 2015, con el que el Director Financiero del concesionario remitió su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-038-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, se

indica que, si bien, en la suscripción de los contratos producto de la renegociación, no se derogó la cláusula observada por el equipo de control, la misma es ineficaz y de imposible cumplimiento.

En la comunicación de 18 de agosto de 2015, con la que el Procurador Jurídico y Gerente Jurídico de la EPMSA, que desempeñó dichas funciones entre el 24 de febrero de 2011 y el 30 de abril de 2014, remitió sus puntos de vista respecto de la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-030-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015, se indica:

*"...una vez que se expidió la sentencia de la Corte Constitucional, se suscribió entre otros, el Acuerdo de Alianza Estratégica, documento que según lo indicado...reemplaza a todos y cualquiera de los acuerdos o arreglos anteriores entre las Partes, ya sean verbales o escritos, con respecto al objeto del mismo y de existir conflictos entre el Contrato de Concesión y dicho Acuerdo prevalecerán las normas del AAE, por lo tanto, el subnumeral 2.8.2 de la Cláusula 2 de la Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión, quedó tácitamente derogado, que se ratificó con la Ordenanza 335 y su reforma Ordenanza No. 338 que son en la actualidad las que se vienen aplicando sobre la emisión de las Tasas públicas por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Subnumeral que no puede ir en contra de la legislación actual (2008 en adelante, de una sentencia, de los artículos 3 y 4 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, el Acuerdo de Alianza Estratégica y de la Ordenanza 335)...".*

En la comunicación de 23 de diciembre de 2015, con la que el Procurador Jurídico y Gerente Jurídico de la EPMSA, que desempeñó dichas funciones entre el 24 de febrero de 2011 y el 30 de abril de 2014, remitió sus observaciones a la conferencia final de comunicación de resultados del examen, se señala:

*"...A base de la sentencia de la Corte Constitucional para el período de transición...-y como una condición precedente de la entrada en vigencia del Acuerdo de Alianza Estratégica, el Concejo Metropolitano de Quito expidió la ordenanza metropolitana (sic) No. 335 sancionada el 23 de diciembre del 2010, en el mismo (sic) se estableció el régimen aplicable a la prestación de servicios públicos aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito.. -Posteriormente, mediante ordenanza (sic) No. 338 el (sic) de enero del 2013, se agregó al artículo 15 de la Ordenanza Metropolitana No. 335 un inciso, con el descuento de un 30% a la tasa de aterrizaje en el primer año de operación para todo tipo de aeronaves que implementen nuevas rutas directas y del 20% aplicado a la tasa de aterrizaje, en el primer año de operación...-Es decir que la facultad, de crear, modificar, extinguir y otorgar descuentos le corresponde la (sic) Concejo Metropolitano de Quito y no al concesionario como consta en la letra b) del numeral 2.8.2 del Contrato de Concesión, suscrito el 22 de junio del 2005 . -en conclusión...el Municipio al reasumir las facultades de concedente también*

*reasumió la fijación de las tasas aeroportuarias, por lo que la cláusula contractual (numeral 2.8.2 del Contrato de concesión (sic), fue derogada tácitamente por el Acuerdo de Alianza Estratégica que el que tiene (sic) preeminencia sobre el Contrato de Concesión...-El art. 5 de la Codificación del Código Civil...indica que las leyes en este caso el contrato sufrió una derogación tácita por analogía en la aplicación contractual, que...se constituye, el Acuerdo de Alianza Estratégica en ley para las partes suscribientes. ..."*

En el oficio EPMSA-GG-0709-3435-15 de 23 de diciembre de 2015, con el que el Gerente Jurídico de la EPMSA actuante en el período comprendido entre el 14 de julio y el 10 de septiembre de 2014, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus criterios respecto del borrador de informe, se indica:

*"...Sobre lo mencionado en la Conferencia Final, al hablar de una cláusula contractual que contraviene las competencias del Municipio de Quito, agradezco nuevamente valorar que el corto período de gestión que tuve, no me permitió conocer los instrumentos de la Concesión del Aeropuerto de Quito, que...son extensos y de no menos 100 instrumentos...creería que a la fecha de suscripción del instrumento que contiene la cláusula, no eran sino los Procuradores Jurídicos de esa fecha, los que debían verificar que ésta sea eliminada, pues posteriormente, aún (sic) cuando éstas e encuentre contemplada en uno de los contratos de la concesión, su viabilidad para la aplicación resulta nula de nulidad absoluta por encontrarse en contra de norma jerárquica superior y por tanto, ineficaz ..."*

En el oficio PRES-361-2015 de 23 de diciembre de 2015, con el que el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., remitió sus opiniones al borrador del informe del examen, se recoge en idéntico sentido, el criterio que consta en la parte pertinente del oficio DFIN-198-15 de 28 de julio de 2015, con el que el Director Financiero de la Corporación Quiport S.A., envió, a nombre del concesionario, las respuestas a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 058-038-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 30 de junio de 2015.

Al respecto, las opiniones tanto del Gerente Jurídico de la EPMSA como del Procurador Jurídico y Gerente Jurídico de la EPMSA, que desempeñó dichas funciones entre el 24 de febrero de 2011 y el 30 de abril de 2014, permite ratificar la observación de que la aplicación del literal b) del numeral 2.8.2 "Tarifas Reguladas" de la cláusula 2 "CONCESIÓN" de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, suscrita el 22 de junio de 2005, carece de eficacia jurídica, no obstante, en aplicación de la sentencia 003-09-SIN-CC de la Corte Constitucional para el Período de Transición, que declaró la

inconstitucionalidad de crear, modificar, incrementar o extinguir tasas aeroportuarias vía contrato, así como dispuso que los poderes públicos, adecúen sus actos y contratos al régimen constitucional expuesto en la sentencia, so pena de que los instrumentos derivados sean declarados nulos, los documentos legales relacionados con la concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, debieron adecuarse al régimen constitucional expuesto en la sentencia.

Asimismo, es necesario reiterar que de acuerdo al literal b) "ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES" del artículo 16 del Reglamento Orgánico por Procesos de la EPMSA, emitido mediante Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, y que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014, al Procurador Jurídico, posteriormente Gerente Jurídico, en razón de la reforma a la Estructura Orgánica Funcional de la EPMSA, aprobada en la sesión ordinaria de Directorio efectuada el 26 de diciembre de 2013, le correspondía, entre otras actividades, asesorar a la empresa en la correcta aplicación de la normativa legal, especialmente en los temas relacionados con los acuerdos o contratos de la concesión aeroportuaria, sin que se prevea que el asesoramiento debe realizarse previo el pedido correspondiente; y que existen otras atribuciones y responsabilidades que le obligan al Procurador Jurídico, posteriormente Gerente Jurídico, a efectuar de oficio las mismas, a fin de velar y precautelar los intereses jurídicos y administrativos de la Unidad de Gestión y por ende, del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en el marco del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, es decir, la norma orgánica liga las responsabilidades del Procurador Jurídico íntimamente con la Misión de la entidad, que está inmersa en el direccionamiento estratégico de la empresa, lo cual resulta entendible, pues todo el quehacer de la empresa nace y se desarrolla en base a la norma jurídica.

Por lo expuesto, el comentario se mantiene.

### Conclusión

El Procurador Jurídico, posterior Gerente Jurídico, y los Gerentes Jurídicos que desempeñaron dichas funciones entre el 29 de mayo de 2012 y el 10 de noviembre de 2014, en sus respectivos periodos de gestión, no advirtieron de esta disposición contractual, que le autoriza al concesionario, para que a su exclusiva discreción,

otorgue descuentos en las Tarifas Reguladas. En consecuencia de lo expresado, inobservaron: el artículo 16, literales a), y b) numeral 2, del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales emitido mediante Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, y que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014, por cuanto no asesoraron a la Gerencia General de la entidad, en la correcta aplicación de la legislación vigente en temas relacionados con el contrato de concesión, para que ésta a su vez, informe al Directorio, y por su intermedio, al Concejo Metropolitano de Quito, para que el Alcalde Metropolitano de Quito, previo el informe respectivo, suscriba el instrumento jurídico correspondiente que elimine o corrija el numeral 2.8.2 de la cláusula segunda de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito.

Además, permitieron que se inobserve los artículos 87 literal c) y 568 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; y, los numerales 7 y 8 de la Sentencia 003-09-SIN-CC de 23 de julio de 2009, emitida por la Corte Constitucional para el Período de Transición, que prohíbe modificar las tasas aeroportuarias, vía contrato.

#### Recomendación

#### Al Alcalde del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

7. Dispondrá al Procurador Metropolitano, elaborar el instrumento legal que, previo consenso con el concesionario, enmiende el contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, eliminando la cláusula 2.8.2 "Tarifas Reguladas" de la cláusula 2 "CONCESIÓN" de la primera enmienda y reformulación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, suscrita el 22 de junio de 2005.

*[Firma manuscrita]*

Aportes superiores a la proyección financiera acordada para el proyecto del aeropuerto internacional de Quito. Costos y gastos de operación y mantenimiento no cuentan con el sustento correspondiente.

Los numerales TRES PUNTO UNO "Objeto de la Alianza Estratégica", TRES PUNTO DOS "Contribuciones de las Partes al Proyecto" y TRES PUNTO TRES "Clasificación y Distribución de los Ingresos del Proyecto", de la cláusula TRES "OBJETO DE LA ALIANZA ESTRATÉGICA" del Acuerdo de Alianza Estratégica suscrito el 9 de agosto de 2010 por el Alcalde Metropolitano del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales; y, los Directores General y Financiero de la Corporación Quiport S.A.; en su orden, establecen:

"...TRES. OBJETO DE LA ALIANZA ESTRATÉGICA.- TRES PUNTO UNO. Objeto de la Alianza Estratégica.- (a) El Municipio y la Unidad de Gestión, por una parte, y Quiport, por la otra, desean unir esfuerzos en una alianza estratégica para continuar con la ejecución del Proyecto, el mismo que consiste en la mejora, operación y mantenimiento del AIMS y el diseño, desarrollo, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del NAIQ. A dicho fin, el Municipio a través de la Unidad de Gestión y Quiport, como Concesionario, han establecido un esquema para las contribuciones públicas y privadas del proyecto así como también la distribución de los beneficios económicos derivados de sus respectivas contribuciones....",

"...TRES PUNTO DOS. Contribuciones de las Partes al Proyecto.- (a) Para propósitos de esta alianza estratégica y del Proyecto, la contribución del Municipio consistirá en las Tasas del AIMS, todas las cuales, después del pago de los costos y gastos incurridos con respecto al AIMS, serán invertidas en el diseño, desarrollo, financiación y construcción del NAIQ... (c) Para propósitos de esta alianza estratégica y del Proyecto, la contribución de Quiport consistirá en las Inversiones (como se define en el Acuerdo de Protección de la inversión), las que incluyen Contribuciones de Capital (como se define en el Acuerdo de Términos Comunes) y los Préstamos Principales, todo lo cual será invertido en el diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del NAIQ ."; y,

"...TRES PUNTO TRES. Clasificación y Distribución de los Ingresos del Proyecto.... (b) NAIQ. (i) El diseño, desarrollo y construcción del NAIQ es financiado con las inversiones de fondos privados por parte de Quiport, incluyendo las Inversiones referidas en la Sección tres punto dos (3.2) (c) y la inversión de los fondos transferidos a Quiport referida en la Sección tres punto tres (3.3) (a) (ii), y por las contribuciones públicas del Municipio señaladas en la Sección tres punto dos (3.2) (a) – (ii) En contraprestación a la contribución del Municipio de acuerdo con la Sección tres punto dos (3.2) (a), el Municipio tendrá el derecho de recibir una parte de los beneficios económicos del Proyecto, que consistirá en la Participación del Municipio en los Beneficios



*Económicos como se describe en la Sección cinco punto uno (5.1), con sujeción a los términos de los Documentos de la Transacción...".*

La cláusula CINCO "BENEFICIOS ECONÓMICOS" del citado Acuerdo de Alianza Estratégica, estipula:

*"...CINCO. BENEFICIOS ECONÓMICOS.- CINCO PUNTO UNO. Participación del Municipio en los Beneficios Económicos.- (a) En virtud de la contribución pública al proyecto, el Municipio tendrá derecho a participar en los beneficios económicos del Proyecto de la siguiente manera: (i) mediante el valor de Concesión del AIMS pagadero por Quiport al Municipio hasta la Fecha de Apertura del Aeropuerto (conforme a la Sentencia); y (ii) mediante la participación del Municipio en los Beneficios Económicos (como se define en el Anexo uno(1) (sic) en y con posterioridad a la Fecha de Apertura del Aeropuerto que será transferida por el Fiduciario de las Tasas - (b) La Participación del Municipio en los Beneficios Económicos se fundamenta en un cálculo del veintiséis por ciento (26%) de los beneficios económicos del Proyecto derivados de las proyecciones financieras, comerciales y otras efectuadas por las Partes a la fecha de celebración del Acta Dentro del Proceso de Negociación. Para evitar toda duda, la participación en los beneficios económicos que se describe anteriormente no estará sujeta a ajustes posteriores en caso de que el rendimiento económico real del Proyecto fuera mayor o menor que la mencionada proyección de las Partes...".*

El numeral DOS PUNTO CUATRO PUNTO TRES "PARTICIPACIÓN DEL MUNICIPIO EN LOS BENEFICIOS ECONÓMICOS" del contrato de concesión, incorporado en virtud del literal d) del numeral TRES PUNTO TRES "MONTOS DE CONCESIÓN Y PAGO" de la cláusula TRES "ENMIENDA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN" de la segunda enmienda al contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, suscrita el 9 de agosto de 2010, señala:

*"...DOS PUNTO CUATRO PUNTO TRES.- PARTICIPACIÓN DEL MUNICIPIO EN LOS BENEFICIOS ECONÓMICOS.- (a) De conformidad con los Documentos del AAE, para el período a partir de la Fecha de Apertura del Aeropuerto hasta el término del Período de Recaudación del NAIQ por concepto de participación del Municipio en los beneficios económicos del Proyecto el Recaudador de las Tasas deberá hacer que se transfiera el once por ciento (11%) de los Cargos Regulados que recaude el Recaudador de las Tasas con respecto a cada trimestre calendario, a la Cuenta NAIQ del Fideicomiso; estipulándose que para cada trimestre calendario que opere dentro de los últimos cinco años del Período de Recaudación de NAIQ, el Recaudador de las Tasas transferirá el doce por ciento (12%) de los Cargos Regulados recaudados por el Recaudador de las Tasas en dicho trimestre calendario a la Cuenta NAIQ del Fideicomiso (dichas (sic) Cargos Regulados recaudados, la "Participación del Municipio en los Beneficios Económicos")...".*

El subtítulo D1 "Determinación del 26%" del literal D "Participación del Municipio en el proyecto" del subtítulo "Comentarios" del título "Recomendación constante en el informe 0049-2009-DIAPA" del numeral 2.1 "SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES" del Capítulo II "RESULTADOS DEL EXAMEN" del Informe General DIAPA-0044-2010, aprobado el 2 de diciembre de 2010, indica:

"...D Participación del Municipio en el proyecto...-D1 Determinación del 26%. En el "Acta del proceso de negociación relacionado con el AIMS y el NAIQ" suscrita entre las partes el 4 de febrero de 2010, consta la participación del Municipio, basada en "un cálculo del 26% de los beneficios económicos del proyecto resultantes de proyecciones financieras, comerciales y otras efectuadas por las Partes Negociadoras a la fecha de celebración de este Acuerdo, precisando que "Para evitar toda duda, la participación en los beneficios económicos arriba descrita no estará sujeta a ajustes ulteriores en caso de que el rendimiento económico real del proyecto fuera mayor o menor a que(sic) la proyección de las Partes negociadoras arriba mencionada". Lo citado en el Acta tiene correspondencia con lo señalado en el literal b) del artículo cinco, relativo a "Beneficios económicos" del Acuerdo de Alianza Estratégica...-Para la determinación del 26% de la participación del Municipio en los beneficios económicos del proyecto, no se consideró la proyección del plan financiero constante en la hoja UPDATED FINANCIAL PLAN (\$US'000), como lo señala el "Acta del proceso de Negociación", sino que se tomaron en cuenta los datos a julio de 2009, considerados como reales, de acuerdo al siguiente detalle.-

	Contribución a julio 2009	%
Flujo Operacional del AIMS	113 847	26,35
Accionistas + contingentes	69 850	16,17
Prestamistas	248 283	57,48
Total Valor Aportado	431 980	100,00

...-Con oficio...EPM-GAF-0081-0512-10 de octubre 7 de 2010...la Gerente Administrativa y Financiera de la EPM (sic), en la parte pertinente señala que "...Teniendo como referencia estos montos, se los proyectó a septiembre de 2010, según el Plan Financiero y la fecha contractualmente establecida de apertura del NAIQ. El resultado de la proyección de los aportes del Municipio derivados del AIMS corresponde a 179.5 millones de dólares. A la fecha de apertura del NAIQ, septiembre de 2010, el concesionario debía completar su aportación hasta el monto de 503.9 millones de dólares. De este modo, a septiembre de 2010, con las cifras así proyectadas, la participación del Municipio se definió en el 26%...Se evidenció y concluyó que cada una de las fuentes de financiamiento eran consistentes y mantenían los mismos niveles de participación en el fondeo del Proyecto, tal como se aprecia en la tabla a continuación.-

*[Firma manuscrita]*

(en dólares)	Plan financiero 2006 - 2010	desembolsos a junio de 2009	desembolso a julio de 2009	Plan de financiamiento ajustado a septiembre de 2010
Prestamistas	376.206.151,00	246.283.546,00	248.283.589,00	376.388.709,00
Accionistas	74.000.000,00	69.850.000,00	69.850.000,00	127.500.000,00
Flujo AIMS	140.000.000,00	108.407.000,00	113.847.225,00	179.519.266,00
Costo proyecto	590.206.151,00	426.540.546,00	431.980.814,00	683.407.975,00

...-Como alcance al último oficio citado, mediante mail, la Gerente Administrativa y Financiera señala: "...para la negociación bilateral del cálculo de participación se tomó como base el esquema inicial de fuentes más la información de contribuciones a la fecha y el plan actualizado de lo que se estimaba se podía aportar hasta la apertura del NAIQ (plazos iniciales). Debido a que la información era consistente, las autoridades de las partes aceptaron la participación de mutuo acuerdo". -De acuerdo a la información proporcionada por la EPM, el 8 de octubre de 2010, la negociación se fundamentó en una proyección financiera desde agosto de 2009 hasta septiembre de 2010, fecha considerada de apertura del NAIQ (octubre de 2010)..."

En el subtítulo D3 "Determinación del 11%" del referido literal del informe DIAPA-0044-2010, se señala:

"...Una vez determinada la participación del Municipio equivalente al 26.35%, en el estado de pérdidas y ganancias proyectado a la fecha de apertura estimada del nuevo aeropuerto, noviembre de 2011 (sic), establece la rentabilidad del proyecto en 3.356.121 millones de dólares; al aplicar el porcentaje de participación se obtiene el valor de 884.512 millones USD..."

RENDIMIENTO DEL PROYECTO	DISTRIBUCIÓN DE UTILIDADES	
Dividendos	2.471.609	73,64%
Participación Municipio	884.512	26,36%
TOTAL	3.356.121	100,00%

...Con estos valores se determinó el porcentaje equivalente de la participación del Municipio en relación a los ingresos provenientes de las tarifas reguladas, de la siguiente manera:

Detalle	Valores en miles USD
Ingresos Regulados	7.826.882
Participación CORPAQ	884.512
Porcentaje	11,30%

En el Informe DIAPA-0044-2010, en el subtítulo "Conclusiones" del título "Recomendación constante en el informe 0049-2009-DIAPA", se señala:

*"...Conclusiones...-2 De acuerdo con la documentación e información entregada por la EPM, la determinación del 26% del aporte Municipal, producto de la recaudación del Aeropuerto Mariscal Sucre, punto de partida de la renegociación, se ha sustentado en el Plan de Financiamiento ajustado a septiembre de 2010 en el que se consideran valores facturados hasta julio de 2009 y proyecciones hasta septiembre de 2010, fecha contractual establecida como de apertura del NAIQ. La Concesionaria en oficio PRES-889-10 de 21 de octubre de 2010, señala que se ha negociado y acordado a base de hechos, cálculos y supuestos estipulados en un determinado momento y no está sujeto a ajustes (hacia arriba o hacia abajo) en conformidad con el rendimiento concreto del proyecto..."*

En los subtítulos "Opinión del Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito luego de la comunicación de resultados provisionales" y "Opinión de QUIPORT luego de la comunicación de resultados provisionales" del título "Recomendación constante en el informe 0049-2009-DIAPA" del numeral 2.1 "SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES" del Capítulo II "RESULTADOS DEL EXAMEN" del referido informe de auditoría, en su orden, se indica:

*"...con oficio...0754-A de 21 de octubre de 2010, el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito señala: "... (b) ...-(i) En virtud del modelo de negociación empleado, todo costo, gasto o inversión adicional que se requiera, incluidos los costos adicionales derivados de los efectos de la renegociación en la programación de la construcción, son y serán asumidos por Quiport. De tal modo que, pese a que Quiport deberá efectuar varias inversiones y gastos adicionales, la aportación de la Ciudad se limita al flujo neto obtenido en el AIMS, sin que en ningún caso se afecte la participación del Municipio, por el incremento de las contribuciones de promotores e inversionistas. Este es un mecanismo adecuado y razonable para limitar el riesgo del Municipio en el Proyecto. ..."; y,*

*"...con oficio...PRES-889-10 de 21 de octubre de 2010, la Corporación Quiport, señala: \* ... Conforme a la cláusula 5.1 (c) del Acuerdo de Alianza Estratégica, la cifra del 26% se ha negociado y acordado en base a hechos, cálculos y supuestos estipulados en un momento establecido y no está sujeta a ajustes (hacia arriba o hacia abajo) en base al rendimiento concreto del Proyecto. Dado que la cifra del 26% es el producto de negociaciones justas y exitosas, Quiport observa que la Cifra (sic) del 26% es razonable.- Por lo dicho Quiport solicita respetuosamente que el Informe de Auditoría aclare que la cifra del 26% es el producto de negociaciones justas y exitosas..."*

De los párrafos precedentes se desprende que, las partes negociadoras acordaron que los aportes proyectados del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y de la Corporación Quiport S.A. al proyecto, serían efectuados hasta septiembre de 2010, mes previo a la fecha convenida para el inicio de operaciones del nuevo aeropuerto, y

por la cantidad de 179 519 266,00 USD y 503 888 709,00 USD, respectivamente, para alcanzar un monto total proyectado del proyecto de 683 407 975,00 USD.

Para el efecto, se acordó que el aporte municipal, equivalente al veintiséis por ciento (26%) del monto total proyectado del proyecto, provendría del flujo operacional del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), producto de la recaudación de tasas por servicios aeroportuarios, conforme la sentencia 003-09-SIN-CC de 23 de julio de 2009, emitida por la Corte Constitucional para el Período de Transición, valor del que se descontarían los costos y gastos incurridos por el concesionario en la operación y mantenimiento del mencionado aeropuerto.

Asimismo, las partes negociadoras convinieron en que todo costo, gasto o inversión adicional al monto total proyectado del proyecto que se requiera, incluidos los costos adicionales derivados de la renegociación del contrato, quedaba de exclusiva responsabilidad de ser asumidos por el concesionario.

A base de los aportes proyectados al proyecto, acordados por las partes, se estructuró un plan financiero, donde se proyectó un rendimiento del proyecto, de 3 356 121 000,00 USD (2 471 609 000,00 USD como dividendos y 884 512 000,00 USD como participación del Municipio) y a través de una operación financiera se estableció un porcentaje equivalente a la participación del Municipio en el rendimiento del proyecto, y en relación a los ingresos provenientes de las tarifas reguladas, que según el estado de pérdidas y ganancias proyectado del plan financiero era de 7 826 882 000,00 USD, las partes acordaron que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, recibiría, como beneficios económicos producto de su aportación concertada al proyecto, el 11% de los ingresos regulados que recaude el Recaudador de las Tasas desde la fecha de apertura del nuevo aeropuerto, y del 12% de los mencionados ingresos, en los últimos cinco años del periodo de concesión.

Los acuerdos alcanzados se encuentran recogidos en el numeral *DOS PUNTO CUATRO PUNTO TRES "PARTICIPACIÓN DEL MUNICIPIO EN LOS BENEFICIOS ECONÓMICOS"* del contrato de concesión, incorporado en virtud del literal d) del numeral *TRES PUNTO TRES "MONTOS DE CONCESIÓN Y PAGO"* de la cláusula *TRES "ENMIENDA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN"* de la segunda enmienda al

contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, suscrita el 9 de agosto de 2010.

El 31 de agosto de 2012, el Alcalde del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; el Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales; y los Directores General y Administrativo de la Corporación Quiport S.A., como Representantes Legales de dicha compañía, suscribieron la tercera enmienda del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, donde, el literal (d) de la cláusula UNO "ANTECEDENTES", y el literal (a) de la cláusula TRES "ENMIENDAS AL CONTRATO DE CONCESION" (sic), en su orden, indican:

*"...UNO. ANTECEDENTES... (d) Por diversas razones que surgen de pedidos al Municipio efectuados por diversos terceros partícipes del aeropuerto, según aparece en la Resolución Número C CERO CUATRO TRES SIETE (C 0437) del Concejo Metropolitano, y de ninguna manera relacionadas con el cumplimiento por Quiport o por el Contratista, las Partes han convenido en reprogramar la Fecha de Apertura del Aeropuerto hasta una fecha posterior...";*  
Y,

*"...TRES. ENMIENDAS AL CONTRATO DE CONCESION (sic): (a) En la cláusula UNO PUNTO UNO (1.1) del Contrato de Concesión, incluir las palabras "la Fecha de Apertura del Aeropuerto Reprogramada significa el VEINTE DE FEBRERO DE DOS MIL TRECE (20 de febrero de 2013)"..."*

Como se puede observar, en la tercera enmienda se acordó la reprogramación de la fecha de apertura del nuevo aeropuerto, sin que se haya modificado el periodo de aportación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y de la Corporación Quiport S.A., para el diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito (NAIQ), manteniéndose por tanto los aportes de 179 519 266,00 USD por parte del Municipio, y de 503 888 709,00 USD, por el concesionario.

Con oficio 012-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 17 de abril de 2015, el equipo de control solicitó a la Gerente General de la EPMSA, remita un detalle del monto aportado por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito al proyecto del aeropuerto internacional de Quito, proveniente del flujo operacional del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS).

*[Firma manuscrita]*

La Gerente Administrativa Financiera de la EPMSA, mediante oficio EPMSA-GAF-0342-1242-15 de 30 de abril de 2015, envió 25 certificados de contribución emitidos por la Corporación Quiport S.A., en el período comprendido entre el 5 de febrero de 2011 y el 19 de febrero de 2013, sin detallar el monto de aportación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito al referido proyecto, proveniente del flujo operacional del AIMS. Los certificados de contribución, corresponden al siguiente detalle:

Año 2011	Monto de contribución reportado (USD)
2011-01 (Febrero)	1 200 000,00
2011-02 (Marzo)	4 125 909,05
2011-03 (Abril)	1 140 944,32
2011-04 (Mayo)	2 034 576,39
2011-05 (Junio)	4 127 199,94
2011-06 (Julio)	5 369 225,94
2011-07 (Agosto)	4 183 086,62
2011-08 (Septiembre)	2 123 512,99
2011-09 (Octubre)	5 234 323,73
2011-10 (Noviembre)	7 776 045,34
2011-11 (Diciembre)	1 269 707,81
Total	38 584 532,13

Año 2012	Monto de contribución reportado (USD)
2012-12 (Enero)	58 445,01
2012-13 (Febrero)	4 806 498,97
2012-14 (Marzo)	5 929 732,78
2012-15 (Abril)	1 852 029,75
2012-16 (Mayo)	663 279,12
2012-17 (Junio)	5 586 542,76
2012-18 (Julio)	5 194 192,51
2012-19 (Agosto)	817 599,66
2012-20 (Septiembre)	236 238,29
2012-21 (Octubre)	6 916 234,91
2012-22 (Noviembre)	7 534 702,16
2012-23 (Diciembre)	53 145,74
Total	39 648 641,66

Año 2013	Monto de contribución reportado (USD)
2013-24 (Enero)	47 336,53
2013-25 (Febrero)	5 095 576,71
Total	5 142 913,24

El equipo de control, mediante oficio 022-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 5 de mayo de 2015. luego de realizar observaciones a la documentación remitida con oficio EPMSA-GAF-0342-1242-15 de 30 de abril de 2015, solicitó a la Gerente General de la EPMSA,

complementar la información inicialmente requerida, respecto al detalle de aportación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito al referido proyecto.

La Gerente General de la EPMSA, con oficio EPMSA-GG-0328-1453-15 de 28 de mayo de 2015, adjuntó el memorando EPMSA-GAF-1270-3026-15 de 28 de mayo de 2015, suscrito por la Gerente Administrativa Financiera de la EPMSA. El referido documento, en la parte pertinente, señala:

*"...1. En el archivo institucional se ha ubicado copias de los certificados de contribución por el periodo del 05 de febrero del 2011 al 19 de febrero del 2013, cuyo valor es de \$83'376.087,03 dólares...-2... en el informe DIAPA-0044-2010 de la Contraloría General del Estado, en su página 16, se hace referencia al aporte del AIMS al 31 de julio del año 2009...-3. En el Acuerdo de Alianza Estratégica suscrito...el 09 de agosto del 2010...En el literal (i) de la cláusula sexta del cuerpo legal...indica: "Las Partes acuerdan y convienen que dentro de los treinta días posteriores a la Fecha Efectiva del AAE, procederán a preparar un documento en el que se identifique el monto de las Tasa (sic) del AIMS recaudadas y su aplicación durante el periodo que comienza en la fecha de expedición de la Sentencia (veintinueve (29) (sic) de julio del dos mil diez (2010) y continua (sic) hasta la Fecha Efectiva del AAE de conformidad con la Sentencia, el Protocolo de Negociación y los Documentos de la Transacción. Una vez liquidados los valores deberán incorporarse a la cuentas (sic) del Fideicomiso de las Tasas del AIMS"...-En tal sentido, se ha ubicado en los archivos institucionales una copia...del Acta de Conciliación, suscrita el 01 de octubre del 2013...en el periodo comprendido entre el 29 de julio del 2009 y la fecha efectiva del AAE...cuyo valor asciende a \$ 56'041.203,00 dólares..."*

El equipo de control, con oficio 063-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 8 de julio de 2015, solicitó a la Gerente General de la EPMSA, copias de los informes de los auditores independientes, de los procedimientos acordados relacionados con la conciliación de cuentas de los montos recaudados por cobro de las tasas del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), por el periodo comprendido entre el 29 de julio de 2009 y el 30 de junio de 2013.

En respuesta al requerimiento efectuado, la Gerente General de la EPMSA con oficio EPMSA-GAF-0481-1861-15 de 10 de julio de 2015, remitió copia del memorando EPMSA-GAF-1609-4081-15 de 10 de julio de 2015, suscrito por el Gerente Administrativo Financiero de la entidad, al que se adjuntaron copias de siete informes que la compañía Deloitte & Touche (Auditores Independientes), entregó a la Corporación Quiport S.A., en relación con la aplicación de procedimientos acordados con el objeto de informar sobre la conciliación de cuentas de los montos recaudados por cobro de las Tasas del AIMS y su aplicación, de acuerdo al siguiente detalle:

*[Firma manuscrita]*



Informe de procedimientos acordados	Periodo	Monto destinado para el diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito. (USD)
1	29 de julio de 2009 al 4 de febrero de 2011	56 041 203,00
2	5 de febrero y el 31 de diciembre de 2011	36 646 817,00
3	1 de enero y el 31 de marzo de 2012	10 050 176,00
4	1 de abril y el 30 de junio de 2012	10 142 635,00
5	1 de julio y el 30 de septiembre de 2012	12 205 052,00
6	1 de octubre y el 31 de diciembre de 2012	7 699 875,00
7	1 de enero y el 30 de junio de 2013	9 625 107,00
	Total	142 410 865,00

El equipo de control, mediante oficios 041 y 057-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 22 de mayo y 25 de junio de 2015, en su orden, solicitó e insistió al Director General del concesionario, remitir información relacionada con los montos de aportación, tanto de la Corporación Quiport S.A., como del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, dentro de la concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito.

De su parte, el Director Financiero del concesionario, con oficio DFIN-174-15 de 15 de julio de 2015, señaló que el aporte de la Corporación Quiport S.A., al proyecto del aeropuerto internacional de Quito, fue de 568 887 000,00 USD, valor que incluye el aporte adicional de capital efectuado luego de concluida la renegociación originada en el denominado "Evento Político", por un valor de 65 000 000,00 USD; mientras que el aporte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito al mencionado proyecto, ascendió a 142 234 000,00 USD, conforme a lo establecido en los instrumentos de la renegociación.

El equipo de control con oficio 067-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 17 de julio de 2015, solicitó al Director Financiero del concesionario, precisar si en el monto de aportación reportado correspondiente al Municipio, esto es 142 234 000,00 USD, se encuentra o no incluidos los 113 847 225,00 USD, provenientes del flujo operacional del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS) hasta julio de 2009, considerados como aceptables por las partes que intervinieron en el proceso de negociación del contrato de concesión. En respuesta, el Director Financiero del concesionario, mediante oficio DFIN-213-15 de 7 de agosto de 2015, señaló:

*... 113 847 225,00 USD ...*

*“...Los US\$ 113.847.225 mencionados en su oficio se relacionan a un periodo completamente diferente del periodo al cual corresponden los US\$142.234.000 y los US\$113.847.225 también representan una fuente de ingresos totalmente diferente de aquella de la que provienen los US\$ 142.234.000. Por lo tanto, a fin de responder a su pregunta, los US\$ 142.234.000 no incluyen la cifra de US\$ de 113.847 225 (sic).-Los US\$ 113.847 225 (sic) se relacionan con el periodo de operación del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre hasta el 9 de julio de 2009 y se relaciona con ingresos recibidos por Quiport de las operaciones comerciales en el Aeropuerto y de servicios proporcionados por Quiport con relación a las operaciones aeroportuarias en él. Por otro lado, los US\$ 142.234.000 se relacionan con el periodo desde la fecha efectiva del Acuerdo de Alianza Estratégica (AAE) hasta la fecha que cayó sesenta días después de la fecha en que se abrió el nuevo aeropuerto y representan ingresos recibidos de las tarifas reguladas durante ese periodo.-Quiport desea aprovechar esta oportunidad para enfatizar que el AAE no contiene limite alguno respecto del aporte monetario del Municipio o de Quiport a la alianza estratégica establecida en el AAE o al Proyecto mismo. Tampoco existe un límite en ningún documento suscrito por las partes con relación al AAE o al Proyecto. Lo que establece el AAE es reconocer los aportes de las partes a la alianza estratégica y al Proyecto, y asigna entre el Municipio y Quiport los beneficios económicos del Proyecto antes y después de la Fecha de Apertura del Aeropuerto. Ningún aporte monetario por cualquiera de las partes alterará sus respectivos aportes como se los reconoce en el AAE, ni afectará la participación respectiva de las partes en los resultados económicos del Proyecto como se ha convenido en el AAE...”.*

El Director Comercial del concesionario, mediante oficio DFIN-244-15 de 17 de septiembre de 2015, realizó una aclaración al contenido del oficio DFIN-174-15 de 15 de julio de 2015, en el siguiente sentido:

*“...En dicho oficio, se menciona que el aporte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es de ciento cuarenta y dos millones doscientos treinta y cuatro mil dólares...(US \$ 142,234MM), cuando en realidad...este valor corresponde a la totalidad de los ingresos recaudados por Tarifas reguladas o Tasas del AIMS, consiguientemente no son el valor del aporte, ya que conforme al Acuerdo de Alianza Estratégica “la contribución del Municipio consistirá en las Tasas del AIMS, todas las cuales, después del pago de costos y gastos incurridos en el AIMS, serán invertidas en el diseño, desarrollo, financiación y construcción del NAIQ”.-Consiguientemente...me permito confirmar...que el valor del aporte, luego de deducir de la totalidad de los ingresos los costos y gastos es de Ochenta y seis millones de dólares (US \$ 86,369MM) conforme consta en los informes de procedimientos acordados...”.*

Sobre el contenido del oficio DFIN-244-15 de 17 de septiembre de 2015, suscrito por el Director Comercial del concesionario, es pertinente señalar, que de acuerdo a la Sentencia 003-09-SIN-CC emitida por la Corte Constitucional el 23 de julio de 2009 para el Período de Transición, en donde se ratificó el carácter público de los recursos derivados de los cobros de los distintos servicios aeroportuarios en los aeropuertos del

país, por cuanto dichos pagos corresponden a tasas, los recursos provenientes del flujo operacional del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), por la prestación de servicios aeroportuarios en el mencionado aeródromo, desde el inicio de la concesión, son recursos públicos, por efecto de lo señalado en el artículo 3 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, emitida con anterioridad a la sentencia de la Corte Constitucional.

En tal razón, y según la información constante en los informes sobre la aplicación de procedimientos acordados y en el informe DIAPA-0044-2010, el aporte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, hasta el 30 de junio de 2013, es de 256 258 090 USD, como de detalla:

Fuente de información	Periodo	Valor aportado (USD)
Informe General DIAPA-0044-2010	A julio de 2009	113 847 225,00
Informes de los Auditores Independientes sobre la aplicación de procedimientos acordados	29 de julio de 2009 al 30 de junio de 2013	142 410 865,00
Total		256 258 090,00

De las cifras constantes en el cuadro precedente, se desprende que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito aportó al proyecto del aeropuerto internacional de Quito, hasta el 30 de junio de 2013, un monto de 256 258 090,00 USD, en lugar de hacerlo hasta septiembre de 2010, fecha convenida por las partes para el inicio de operaciones del nuevo aeropuerto internacional de Quito en la renegociación del contrato de concesión, que derivó en la suscripción del acuerdo de alianza estratégica, y por la suma proyectada de 179 519 266,00 USD, parámetros que se fijaron en el plan financiero que forma parte de los consensos a los que se llegaron en la renegociación del proyecto, y que posteriormente se recogieron en el acuerdo de alianza estratégica, suscrito el 9 de agosto de 2010.

Es necesario precisar que las aportaciones fueron negociadas, acordadas y constan en documentos e instrumentos jurídicos suscritos por las partes, y se entienden de cumplimiento estricto, y en ninguno de estos, se estableció que el aporte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito al proyecto del aeropuerto internacional de Quito sea ilimitado.

El equipo de control mediante oficios 030 y 044-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 19 de mayo y 1 de junio de 2015, respectivamente, solicitó e insistió al Director General de la Corporación Quiport S.A., entre otros aspectos, la entrega de la información relacionada con los costos y gastos reportados por el concesionario en la operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), durante el periodo del examen especial.

En respuesta a la solicitud efectuada, el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., mediante oficios DFIN-131-2015 de 20 de mayo de 2014 (sic) y 154-2015 de 5 de junio de 2015, remitió un detalle de los costos y gastos de operación y mantenimiento, sin adjuntar los correspondientes sustentos de los mismos, por lo que no se justifican 57 386 148 USD, como se detalla:

Concepto	Año 2010 (Sep-Dic) (USD)	Año 2011 (Ene-Dic) (USD)	Año 2012 (Ene-Dic) (USD)	Año 2013 (Ene-Feb) (USD)
Servicios y costos administrativos	2 662 979	7 093 226	11 115 027	2 893 601
Generales	2 664 076	9 040 359	7 817 368	594 475
Mantenimiento de Préstamos	11 667	35 004	35 004	5 834
Amortización de seguros	642 674	1 705 692	1 773 036	215 358
Derecho de concesión	574 560	1 973 469	2 077 676	172 689
Proveedores y otros	140 039	436 473	350 902	30 125
Costos Generales - servicios	440 732	1 226 081	1 494 062	163 960
Subtotal	7 136 727	21 510 304	24 663 075	4 076 042
Total			57 386 148	

Por tanto, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito aportó un valor adicional de 76 738 824 USD al acordado en la renegociación del proyecto, y que se sustenta en los instrumentos jurídicos celebrados por las partes, y adicionalmente, 57 386 148 USD reportados por el concesionario como costos y gastos de operación y mantenimiento en el AIMS, que no se justifican, puesto que, pese a que fueron pagados con recursos públicos, al equipo de control no se le entregó el sustento correspondiente.

El numeral 7 del artículo 5 "Atribuciones de la Unidad de Gestión" del Capítulo I "DE LAS COMPETENCIAS" del Título (I) "DEL RÉGIMEN AEROPORTUARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", contenido en el artículo 1 de la Ordenanza 0335 de 21 de diciembre de 2010, que establece el Régimen Aplicable a la Prestación de Servicios Públicos Aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito, señala que

a la Unidad de Gestión (EPMSA), en representación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, le corresponde:

*"...7. Administrar, monitorear el cumplimiento de las obligaciones de las partes y dar aviso sobre los desvíos detectados de todos los contratos que se hubieren suscrito o se llegaren a suscribir, sea por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito o por la Unidad de Gestión directamente..."*

El Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución EPM-SD-007-2010 de 7 de septiembre de 2010, y que estuvo vigente hasta el 28 de mayo de 2012, señalaba:

*"...Art. 24 - DE LA GERENCIA DE SEGUIMIENTO CONTRACTUAL.-a) MISIÓN - Es responsable de controlar...la adecuada gestión del sistema jurídico financiero del Contrato de Concesión.- b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES - 1) Revisar los informes financieros del concesionario y emitir los comentarios correspondientes a la Gerencia General.-2) Inspeccionar los libros y registros financieros y demás y documentos (sic) que pertenezcan o sean mantenidos por o a nombre del Concesionario con respecto del Proyecto, con el propósito de asegurar el cumplimiento de este Contrato de Concesión por parte del Concesionario...3)...controlar la actuación de los auditores del Concesionario...-4) Revisar y opinar sobre las cuentas que el Concesionario preparará...5) Revisar, opinar e informar sobre los informes financieros trimestrales...que esta (sic) obligado a proporcionar el Concesionario...-9) Supervisar la ejecución del contrato de concesión...-c) PRODUCTOS Y SERVICIOS...-2) Informes ejecutivos de cumplimiento del Concesionario en temas financieros.-3) Informes de cumplimiento desde el punto de vista legal del grado de cumplimiento del A.A.E..."*

El Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, y que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014, establecía:

*"... Art. 26.- DE LA GERENCIA DE SEGUIMIENTO CONTRACTUAL DE LA CONCESIÓN.- a) MISIÓN: Efectuar el seguimiento y el control de los contratos y acuerdos concernientes a la Concesión de los Aeropuertos de Quito.-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES...-1) Efectuar el monitoreo y el seguimiento referentes al cabal cumplimiento de todos los compromisos adquiridos por el Concesionario, los que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión...y en los demás acuerdos y contratos relativos a la Concesión de los aeropuertos, e informar oportunamente a la Gerencia General...-d) PRODUCTOS Y SERVICIOS...-1) Informes sobre el cumplimiento de los acuerdos y contratos de la Concesión...3) Informes del*

monitoreo financiero de la concesión...5) Informes al Gerente General sobre eventuales incumplimientos de los contratos y acuerdos, por parte del concesionario, para que disponga las medidas correspondientes...-8) Informes de verificación de Ingresos"; y,

"... Art. 29 - DE LA DIRECCIÓN DE CONTROL FINANCIERO/LEGAL DE LA CONCESIÓN.- a) MISIÓN: Es responsable del control financiero y legal de los contratos, acuerdos y demás instrumentos referentes a la Concesión.- b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES..-2) Inspeccionar los libros y registros financieros y demás documentos que pertenezcan o sean mantenidos por o a nombre del Concesionario con respecto del Proyecto, con el propósito de asegurar el cumplimiento de los contratos y acuerdos de la Concesión...-4) Revisar e informar sobre la opinión de los auditores del concesionario relativos a la recaudación y uso de las tasas de los aeropuertos...-10) Verificar la liquidación de cuentas amparada en los contratos y acuerdos de concesión...d) PRODUCTOS Y SERVICIOS...-1) Informes de cumplimiento de los acuerdos y contratos de la concesión, particularmente de las cláusulas relativas a la administración y manejo de recursos.-2) Cálculo de la tasa de contribución de la concesión en el AIMS...-3) Informes ejecutivos de cumplimiento del Concesionario en temas financieros...-7) Informe trimestral de contribución del MDQ a la construcción del NAIQ..."

El artículo 12 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, dispone:

"... Art. 12.- Tiempos de control.- El ejercicio del control interno se aplicará en forma previa, continua y posterior.-a) Control previo.- Los servidores de la institución, analizarán las actividades institucionales propuestas, antes de su autorización o ejecución, respecto a su legalidad, veracidad, conveniencia, oportunidad, pertinencia y conformidad con los planes y presupuestos institucionales..."

Las Normas de Control Interno 100-01 "Control Interno", 405-04 "Documentación de respaldo y su archivo" y 405-06 "Conciliación de los saldos de las cuentas" de Control Interno para las Entidades, Organismos del Sector Público y de las Personas Jurídicas de Derecho Privado que dispongan de Recursos Públicos, en su orden, establecen:

"...100-01...El control interno será responsabilidad de cada institución del Estado y de las personas jurídicas de derecho privado que dispongan de recursos públicos y tendrá como finalidad crear las condiciones para el ejercicio del control.-El control interno es un proceso integral aplicado por la máxima autoridad, la dirección y el personal de cada entidad, que proporciona seguridad razonable para el logro de los objetivos institucionales y la protección de los recursos públicos. Constituyen componentes del control interno el ambiente de control, la evaluación de riesgos, las actividades de control, los sistemas de información y comunicación y el seguimiento.-El control interno está orientado a cumplir con el ordenamiento jurídico, técnico y administrativo, promover eficiencia y eficacia de las operaciones de la entidad y garantizar la

*confiabilidad y oportunidad de la información, así como la adopción de medidas oportunas para corregir las deficiencias de control...".*

*"...405-04... Documentación de respaldo y su archivo...-Toda entidad pública dispondrá de evidencia documental suficiente, pertinente y legal de sus operaciones. La documentación sustentatoria de transacciones financieras, operaciones administrativas o decisiones institucionales, estará disponible, para acciones de verificación o auditoría, así como para información de otros usuarios autorizados, en ejercicio de sus derechos.- Todas las operaciones financieras estarán respaldadas con la documentación de soporte suficiente y pertinente que sustente su propiedad, legalidad y veracidad, esto permitirá la identificación de la transacción ejecutada y facilitará su verificación, comprobación y análisis.- La documentación sobre operaciones, contratos y otros actos de gestión importantes debe ser íntegra, confiable y exacta, lo que permitirá su seguimiento y verificación, antes, durante o después de su realización..."; y,*

*"...405-06...Las conciliaciones son procedimientos necesarios para verificar la conformidad de una situación reflejada en los registros contables. Constituyen pruebas cruzadas entre datos de dos fuentes internas diferentes o de una interna con otra externa, proporcionan confiabilidad sobre la información financiera registrada. Permite detectar diferencias y explicarlas efectuando ajustes o regularizaciones cuando sean necesarias.-Los saldos de los auxiliares se conciliarán periódicamente con los saldos de la respectiva cuenta de mayor general, con la finalidad de detectar la existencia de errores para efectuar los ajustes correspondientes...-Los responsables de efectuar las conciliaciones de las cuentas, dejarán constancia por escrito de los resultados y en el caso de determinar diferencias, se notificará por escrito a fin de tomar las acciones correctivas por parte de la máxima autoridad.-Sobre la base del modelo de gestión financiera, implementado por el ente rector de las finanzas públicas, los ajustes de los saldos de las cuentas de activo, pasivo y patrimonio, serán de responsabilidad de las unidades ejecutoras en aplicación a las normas emitidas para el efecto...".*

Al equipo de control no se le proporcionó información que evidencie el oportuno control que debió existir por parte de los Gerentes de Seguimiento Contractual, Gerentes de Seguimiento Contractual de la Concesión y Directores de Control Financiero/Legal de la Concesión de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que desempeñaron dichas funciones entre el 1 de octubre de 2010, fecha inicialmente convenida por las partes para el inicio de operaciones del nuevo aeropuerto internacional de Quito, y el 19 de febrero de 2013, fecha de fin de operaciones del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), del monitoreo y control del aporte acordado que debía efectuar el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito al proyecto del aeropuerto internacional de Quito, así como de los costos y gastos de operación y mantenimiento reportados por el concesionario en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS).

*QUITO SEVEN 7 2013*

La falta de control por parte de los referidos servidores en el cumplimiento de los acuerdos establecidos en el contrato de concesión y de los instrumentos jurídicos relacionados con la concesión, así como el no haber puesto en conocimiento de la Gerencia General y al Directorio de la EPMSA para que éstos a su vez informen al Alcalde y al Concejo Metropolitano de Quito sobre el monto que efectivamente debía aportarse al proyecto, ocasionó un perjuicio económico al Municipio de 76 738 824,00 USD.

Asimismo, la falta de control de los Gerentes de Seguimiento Contractual, Gerentes de Seguimiento Contractual de la Concesión y Directores de Control Financiero/Legal de la Concesión de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que desempeñaron dichas funciones entre el 1 de octubre de 2010, fecha inicialmente convenida por las partes para el inicio de operaciones del nuevo aeropuerto internacional de Quito, y el 19 de febrero de 2013, fecha de fin de operaciones del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), y de la Gerente Administrativa Financiera encargada de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que suscribió el "ACTA DE CONCILIACIÓN", en los costos y gastos reportados por el concesionario, relacionados con la operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), ocasionó un perjuicio económico al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito que asciende a 57 386 148 USD, ya que, pese a que dichos costos y gastos fueron pagados con recursos públicos, al equipo de control no se le proporcionaron los sustentos que permitan verificar su propiedad, legalidad y veracidad.

La Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, mediante oficio EPMSA-GG-0610-2965-15 de 5 de noviembre de 2015, remitió sus observaciones a la comunicación de resultados contenida en el oficio 25220-DAPyA-2015 de 29 de octubre de 2015, señalando que con oficio EPMSA-GG-0603-2949-15 de 4 de noviembre de 2015, reiteró la solicitud al Presidente del concesionario, de que remita la información que sustente los valores constantes en el Acta de Conciliación suscrita el 1 de octubre de 2013.

*[Firma manuscrita]*



Mediante comunicación de 10 de noviembre de 2015, la Gerente Administrativa Financiera, en el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012, Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012, y Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013; y, el Director de Control Financiero/Legal de la Concesión, en el período comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, remitieron sus criterios respecto de las comunicaciones de resultados provisionales, contenidas en los oficios 092-02 y 092-05-EE-CNNAIQ-AEE-MOM, ambos de 29 de octubre de 2015, señalando:

*"...el 4 de febrero de 2010, el Municipio, la CORPAQ Pública y Quiport suscribieron el Acta dentro del Proceso de Negociación para reflejar el acuerdo inicial alcanzado entre las partes.-En el Acta de negociación, las partes no acordaron...que las aportaciones se harían hasta el 29 de septiembre de 2010...y tampoco señala montos de aporte en términos monetarios. Lo que las partes hicieron, tal como consta en el subtítulo D1 del informe 0049-2009-DIAPA, fue calcular los beneficios económicos para las partes del proyecto en base a proyecciones financieras con la finalidad de proyectar las aportaciones hasta la fecha para acordar porcentajes de participación. El Acta que fue revisada y aprobada en su momento por la Contraloría General del Estado...-el numeral (a) de la cláusula 3.1.2 del AAE Contribuciones de las Partes al Proyecto establece que...mientras se recaudan tasas en el AIMS se realizarán aportes al proyecto sin fijar una fecha...para aportes Municipales, solamente aquella condición de que el NAIQ no entre en operación. Lo mismo ocurrió con la contraparte...lo único que se consideró fue el monto de las inversiones previstas a esa fecha y no las que efectivamente tuvieron que hacer luego de cerrar el acuerdo...-El Anexo 1 del AEE, define el Período de recaudación del AIMS como "el período que comienza en la Fecha Efectiva del AAE y termina sesenta (60) días después de la Fecha de Apertura del Aeropuerto.-Tal como lo explica el Alcalde era necesario fijar un cierre con cifras razonablemente proyectadas, porque en el proceso de renegociación era bastante claro que al concesionario le correspondería hacer nuevas y más altas inversiones para alcanzar el nivel de servicio acordado...-la función de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, en calidad de Unidad de Gestión, es que a partir de la vigencia del Acuerdo de Alianza Estratégica y de todos los documentos de la Negociación, debe velar por el cumplimiento de todos los acuerdos...Durante el proceso de negociación, el Municipio reasumió todas las competencias y atribuciones para la prestación de servicios públicos aeroportuarios; es así, que mediante Ordenanza Metropolitana No. 0335 de 23 de diciembre de 2010, otorga atribuciones a la Unidad de Gestión, entre ellas el administrar, monitorear el cumplimiento de las obligaciones de las partes. Es decir, velar por el cumplimiento de los contratos lo cual no da lugar a que la EPMSA haya realizado interpretaciones sobre los aportes más allá de lo establecido contractualmente, pues en ninguna cláusula del AAE, contrato de concesión y*

documentos de la transacción, se establece que los aportes para la construcción del NAIQ se fijaron en \$ 179.519.266 por parte del Municipio y de \$ 503.888.709 por parte del Concesionario...-se concluye que la obligación de la EPMSA, Gerencia de Seguimiento Contractual y de la Dirección de Control Financiero de la EPMSA era el controlar que todas las tasas recaudadas del AIMS, luego del pago de los costos y gastos de operación y mantenimiento sean invertidas en el NAIQ. Función que sí se cumplió en base a la metodología de control que se explica más adelante...las obligaciones de las partes fueron efectivas desde la fecha efectiva del AAE; es decir desde el 4 de enero de 2011(sic)..".

El Presidente y Director General del concesionario, con oficio PRES-338-2015 de 24 de noviembre de 2015, envió su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 092-035-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 29 de octubre de 2015, indicando:

"...luego de que la Corte Constitucional dictara la sentencia que determina que los ingresos regulados del antiguo aeropuerto son fondos públicos...el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zona Franca (sic) y Regímenes Especiales y Corporación Quiport llevaron a cabo una re-negociación (sic) del Contrato de Concesión...-En el proceso de renegociación del AAE, tanto el Municipio y Quiport discutieron diversos niveles reales y proyectados de las contribuciones de las partes.. en un esfuerzo por llegar a un mutuo acuerdo de asignación de los beneficios económicos del Proyecto...Ninguna cantidad específica de dólares de las contribuciones reales o proyectadas, ya sea por el Municipio o Quiport, se acordó en el AAE o en cualquier otro documento firmado por las partes. Por tanto, se utilizaron y se discutieron los niveles actuales y proyectados de las contribuciones y la hipótesis de base como simples puntos de referencia para determinar la asignación de futuros beneficios económicos...-en el esquema de esta re-negociación (sic), las partes hicieron uso de la información que tenían a la fecha a fin de establecer proyecciones financieras y otras que les permita llegar a un acuerdo sobre la distribución fija de beneficios del proyecto, no obstante cualquier cambio posterior en la información utilizada durante las negociaciones...-las partes llegaron a un acuerdo utilizando entre otros criterios, unas proyecciones financieras, comerciales y otras que eran solo eso, proyecciones. Como resultado las proyecciones de cualquiera de las partes podrían cumplirse o no, y por lo tanto, los resultados finales podían ser diferentes...-la asignación de beneficios económicos en el Acuerdo de Alianza Estratégica...se trataba únicamente de una proyección, el Acuerdo de Alianza Estratégica no contiene límite alguno a la contribución monetaria por parte del Municipio o Quiport a la alianza estratégica en el AAE o el Proyecto relacionado. Tampoco existe tal límite en ningún documento firmado por las partes en relación al AAE o al Proyecto...-la cláusula 3.2 del Acuerdo de Alianza Estratégica...no...habla de un valor determinado sino que se hace referencia específica a que se contribuye con las Tasas del AIMS...Las tasas del AIMS fueron US\$ 142'233,996...-Lo que el AAE hace es reconocer las contribuciones de las partes en la alianza estratégica y el Proyecto y, haciendo uso de la información que tenían y sus respectivas proyecciones financieras, comerciales y otras,

asignar entre el Municipio y Quiport los beneficios económicos del Proyecto antes y después de la Fecha de Apertura del Aeropuerto...-además de no haber nunca limitado el monto del flujo neto del AIMS que se contribuya al Proyecto, las partes nunca limitaron el plazo en el que ese flujo se contribuiría al Proyecto...-El AAE fue suscrito el 9 de agosto de 2010. En ese día ya se sabía que el nuevo aeropuerto no podría inaugurarse en octubre de 2010. Por lo tanto, en el momento en que se suscribió el AAE ya se sabía que la cifra de US\$ 179 millones con toda probabilidad se incrementaría...el AAE, suscrito con el conocimiento de que posiblemente se superaría la proyección de los US\$ 179 millones, establece que el acuerdo comercial de las partes respecto de la asignación de los beneficios económicos del proyecto no puede ser revisada...- la negociación acerca de la participación de los beneficios económicos se concluyó sobre la base de que todos los flujos del antiguo aeropuerto se mantendrían en el Proyecto, sin límite alguno respecto del plazo en que se efectuaría la contribución de dicho flujo...-debe entenderse que si el flujo neto del AIMS generado durante el período adicional de operación del aeropuerto antiguo se consideraría como pérdida económica para el Municipio, en ese caso el flujo neto el (sic) NAIQ no obtenido por el concesionario en el nuevo aeropuerto durante ese mismo período...debería considerarse simultáneamente como pérdida económica del Concesionario...-Quiport considera que no existe base legal o contractual alguna para asegurar que la contribución del Municipio, conforme se definió en los contratos, se fundamente ampliamente en el flujo neto del AIMS (al contrario de las Tasas del AIMS) o que esté limitada a un monto o fecha determinada y consiguientemente no cabe alegar que el Municipio ha efectuado una contribución en exceso o que ha sufrido alguna pérdida o daño económico...el Acuerdo de Alianza Estratégica...es el único instrumento que rige con relación a las respectivas contribuciones y beneficios a los que tienen derecho las partes durante el proceso de renegociación...según el Acuerdo de Alianza Estratégica, la contribución del Municipio está definida estrictamente como las Tasas del AIMS iguales a US\$142'233.996...podríamos inferir que dicha cifra representa una sub-contribución del Municipio en US\$37'285.270 con relación a las proyecciones indicadas del Municipio efectuadas durante las negociaciones y, como tal, representa una pérdida económica para el Concesionario...-Con relación a los costos y gastos del antiguo aeropuerto...cada mes mi representada ha presentado la correspondiente factura "identificando" el monto a ser pagado a Quiport por este concepto, cumpliendo a cabalidad con la cláusula 4.4 literal c) numeral (i) (del acuerdo de alianza estratégica) ...el Municipio y Quiport mantuvieron reuniones para revisar... los documentos que Quiport entregó conforme el Acuerdo de Alianza Estratégica y verificar como los registraría el Municipio. En estas reuniones se determinó que no era factible emitir una factura bajo la definición que ella tiene para efectos tributarios y por esta razón con fecha 18 de agosto del 2011 la EPMSA realizó mediante oficio EPM-GG-0144-0677-11 una consulta a la Contraloría General del Estado solicitando se dé asesoramiento sobre el alcance de la identificación de la factura referida en el literal c) numeral (i) cláusula 4.4. (sic) del Acuerdo de Alianza Estratégica.-La Contraloría General del Estado mediante oficio 13990 de...23 de agosto del 2011 señala lo siguiente...-...se entendería que el documento requerido es un informe justificativo de los costos y gastos incurridos por Quiport en el mantenimiento y operación del aeropuerto Mariscal Sucre de esta ciudad; en tal sentido la Corporación Concesionaria debería identificar de manera global cada uno de los ítems que conforman el volumen total de los costos y gastos...Así mismo, el referido oficio recomienda...-“Cabe

*(sic) señalar que, en calidad de sustento de los valores reportados por Quiport, esta empresa podría entregar periódicamente al Municipio informes de auditoría bajas (sic) normas de procedimientos convenidos, que serían efectuados por una compañía privada de auditoría...-De este criterio del ente contralor, se desprende...que no es requerimiento del AAE expresamente que mi representada "podría" (no es mandatorio) entregar al Municipio informes de auditoría "bajo normas de procedimientos convenidos que identifiquen de manera "global" los costos y gastos relativos a las (sic) operación.-En consideración a esta "recomendación" no vinculante, mi representada emite el oficio DFIR-011-11 con fecha 04 de octubre 2011 (sic), en donde manifiesta nuestra apertura de proveer los reportes de auditoría bajo la norma de procedimientos convenidos como sustento de los costos y gastos del AIMS...-De esta forma Quiport presenta a la EPMSA los informes de auditoría bajo las normas de procedimientos convenidos...-Una vez que Quiport entrega los informes bajo procedimientos acordados, la EPMSA mediante Oficio 0010377 (sic) de 8 de abril del 2014 "solicita asesoramiento a la Contraloría sobre si el alcance, aplicación, identificación y registro de los procedimientos acordados entregados por el concesionario sobre la base del informe presentado por la empresa Deloitte & Touche, dan cumplimiento a la absolución de la consulta realizada por su representada en oficio N° 13990-DIAPA de 23 de agosto de 2011 y si la EPMSA debería recibir y registrar las facturas a base de informes de auditoría independiente, ya que la EPMSA no ha recibido ingreso alguno que permita compensar los gastos a ser facturados".-La Contraloría General del Estado da respuesta mediante Oficio 0010337 de fecha 8 de abril del 2014 indicando que el informe de procedimientos acordados precisa que los auditores han analizado una muestra del 40% de la documentación soporte de los costos y gastos y señala que los gastos relacionado (sic) con la administración, operación y mantenimiento del AIMS deben corresponder al 100%...-Corporación Quiport cuenta con...todos los soportes necesarios para justificar...costo o gasto de la compañía..."*

En el oficio EPMSA-GG-0708-3433-15 de 23 de diciembre de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones respecto del borrador de informe, en la parte pertinente, se señala lo siguiente:

*"...la Gerencia Administrativa Financiera...mediante el Memorando...EPMSA-GAF-3240-8225-15.. de 22 de diciembre de 2015...dice...-"El periodo al que se hace referencia esta observación está comprendido entre el 1 de octubre de 2010, fecha inicialmente convenida por las partes para el inicio de operaciones del nuevo aeropuerto Internacional (sic) de Quito, y el 19 de febrero del 2013, fecha de fin de operaciones del aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (AIMS). La EPMSA está a la espera...sobre la Auditoría de costos y gastos así como también de las recomendaciones que correspondan al Informe Final, debido a que los actos de control no corresponden a nuestro período. ..."*

En la comunicación de 23 de diciembre de 2015, con la que la Gerente Administrativa Financiera, en el periodo comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo

de 2012, Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012, y Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, en el periodo comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013, de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones al borrador del informe, se recogen, en similares términos, los criterios expuestos conjuntamente por la examinada y el Director de Control Financiero/Legal de la Concesión de la EPMSA, en el período comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, en la comunicación de 10 de noviembre de 2015, con la que enviaron sus observaciones a las comunicaciones de resultados provisionales, contenidas en los oficios 092-02 y 092-05-EE-CNNAIQ-AEE-MOM, ambos de 29 de octubre de 2015, adicionado, lo siguiente:

*"...el contrato establece como fecha máxima de aportes la fecha de apertura del Nuevo Aeropuerto .y no...que los aportes (sic) fueron acordados no podían ser ilimitados y que por ende eran hasta la fecha que se utilizó como proyección en el plan financiero.-Así mismo...(se) afirma que el 1 de octubre fue la fecha convenida por las partes para el inicio de las operaciones en el nuevo aeropuerto, afirmación que no se basa en ninguna cláusula contractual sino en asunciones provenientes de la documentación de la negociación...En lo que a mi gestión compete...se realizó control diario, mensual y trimestral de las recaudaciones y aportes del Municipio al proyecto hasta la apertura del Nuevo Aeropuerto...-en la contestación a los resultados provisionales se envió la documentación mediante la cual se realizaba control, seguimiento e informes al Municipio...-En mi gestión no se aprobaron los informes de costos y gastos del concesionario pues no estaba conforme con el contenido y alcance de los mismos, razón por la cual de manera mensual se solicitó el envío de los mismos luego de que entre las partes se logre acordar el procedimiento con la compañía (sic) auditora..."*

En la comunicación de 23 de diciembre de 2015, con la que el Director de Control Financiero/Legal de la Concesión de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que desempeñó dichas funciones en el período comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones al borrador del informe, se exponen, en similares términos, los criterios vertidos por la Gerente Administrativa Financiera, en el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012, Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012, y Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, en el

período comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013, de la EPMSA, y que se encuentran contenidos en la comunicación de 23 de diciembre de 2015, con la que, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones al borrador del informe.

En el oficio PRES-361-2015 de 23 de diciembre de 2015, con el que el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., remitió sus opiniones al borrador del informe del examen, se recogen en similar sentido, los criterios que constan en la parte pertinente del oficio PRES-338-2015 de 24 de noviembre de 2015, con el que envió la respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 092-035-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 29 de octubre de 2015.

Sobre lo indicado por la Gerente General de la EPMSA en el oficio EPMSA-GG-0610-2965-15 de 5 de noviembre de 2015, con el que remitió sus observaciones a la comunicación de resultados contenida en el oficio 25220-DAPyA-2015 de 29 de octubre de 2015, permite mantener la observación sobre la falta de control que debió existir por parte de dicha entidad, tanto del aporte acordado que debía efectuar el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito al proyecto del aeropuerto internacional de Quito, así como de los costos y gastos de operación y mantenimiento reportados por el concesionario en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), en razón de que la información generada por el concesionario, debió ser verificada por los servidores responsables del seguimiento contractual y control financiero/legal de la concesión, así como de la Gerente Administrativa Financiera encargada de la EPMSA que firmó el documento, de manera previa a la suscripción del "ACTA DE CONCILIACIÓN".

En cuanto a los criterios contenidos en la comunicación de 10 de noviembre de 2015, suscrita por la Gerente Administrativa Financiera, en el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012, Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012, y Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013; y, el Director de Control Financiero/Legal de la Concesión, en el período comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, con la

cual remitieron sus observaciones a las comunicaciones de resultados provisionales contenidas en los oficios 092-02 y 092-05-EE-CNNAIQ-AEE-MOM, ambos de 29 de octubre de 2015, y a las comunicaciones de 23 de diciembre de 2015 con las que los referidos examinados, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitieron sus opiniones al borrador de informe, es preciso señalar que el objeto del acuerdo de alianza estratégica, según el numeral TRES PUNTO UNO del citado documento, fue establecer un esquema para las contribuciones públicas y privadas al proyecto del aeropuerto internacional de Quito, así como también para la distribución de los beneficios económicos derivados de las contribuciones; es decir, el acuerdo recoge los consensos alcanzados en cuanto a los aportes de las partes, a base de los cuales se elaboró un plan financiero que proyectó las utilidades que se obtendrían en el plazo de concesión, y por consecuencia, de los porcentajes de los beneficios económicos que las partes obtendrían como producto de las aportaciones realizadas.

Tal como lo señala la Gerente Administrativa Financiera de la EPMSA, en el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012, en el oficio EPM-GAF-0081-0512-10 de 7 de octubre de 2010, y que se encuentra recogido en el informe DIAPA-0044-2010, en el numeral 1 *"Determinación del porcentaje de aporte del Municipio en el financiamiento del Proyecto: Plan de Financiamiento"*, en la renegociación se consideró que la fecha de apertura del nuevo aeropuerto internacional de Quito (NAIQ), debía ser la originalmente establecida en el contrato, esto es, septiembre de 2010, sin que exista una razón que permitiera suponer que la apertura del NAIQ podría retrasarse o que, por producto de la renegociación y como reforma contractual, la fecha de apertura del NAIQ podría haberse modificado. Por tanto, en la renegociación se determinó que el flujo de efectivo del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS) a julio de 2009, ascendía a 113,8 millones de dólares, bajo la consideración de los aportes del concesionario y del Municipio, correspondían a los montos efectivamente ingresados a las cuentas de pago de construcción del NAIQ. Asimismo, en la renegociación se admitió que se emplee como base de proyección para la aportación del Municipio, no solamente los montos efectivamente ingresados (113,8 millones de dólares), sino también aquellos montos por cobrar a julio de 2009, por un total de 136,7 millones de dólares, por lo cual, a base de dicho valor, se los proyectó a septiembre de 2010, según el Plan de Financiamiento y la fecha contractualmente establecida de apertura del NAIQ, estableciendo por tanto, que la aportación del Municipio derivado del flujo operacional

*136,7 millones de dólares*

del AIMS, correspondía a 179,5 millones de dólares, equivalentes al 26% del monto total del proyecto.

Un aspecto que merece ser resaltado por la relevancia que conlleva, es el que consta en el numeral 3 "Circunstancias del cierre de la negociación y análisis de efectos" del oficio EPM-GAF-0081-0512-10 de 7 de octubre de 2010, suscrito por la Gerente Administrativa Financiera de la EPMSA, en el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012, que se detalla a continuación:

*"...3. Circunstancias del cierre de la negociación y análisis de efectos.- Al 4 de febrero de 2010 se estimó que el NAIQ no podría, por efectos de la renegociación, iniciar sus operaciones sino hasta noviembre de 2011. La estimación se refleja en Modelo (sic) Financiero Proyectado del Negocio, atendiendo el hecho de que el resultado de la negociación económica debía instrumentarse y someterse al control de varias instituciones públicas.-La modificación de la fecha de inicio de las operaciones tiene los siguientes efectos en el análisis financiero...-(a) Una variación en relación con las contribuciones proyectadas colocarían a las partes en un nuevo proceso de renegociación...-En este sentido, los beneficios dejados de percibir por el concesionario y los costos incrementados de la construcción son asumidos por el concesionario.- En un nuevo proceso de negociación se incurría en el mismo problema de variaciones por el tiempo transcurrido e invertido en el proceso y en la estructuración de nuevos modelos financieros siempre proyectados."*

En los Reglamentos Orgánicos por Procesos de la EPMSA, emitidos mediante Resoluciones EPMM-SD-007-2010 de 7 de septiembre de 2010 y 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, se establecieron como Misión, atribuciones y responsabilidad de la Gerencia de Seguimiento Contractual, el control de la adecuada gestión del sistema jurídico financiero del contrato de concesión; de la Gerencia de Seguimiento Contractual de la Concesión, el seguimiento y control de los contratos y acuerdos concernientes a la concesión de los aeropuertos de Quito; y, de la Dirección de Control Financiero/Legal de la Concesión, el control financiero y legal de los contratos, acuerdos y demás instrumentos referentes a la concesión, lo cual demuestra, que desde la creación de la EPMSA, a través de la Ordenanza Metropolitana 309 de 16 de abril de 2010, y de la expedición de su reglamentación interna, se estableció que la Misión de la empresa, era la de administrar en forma eficiente y con los más altos estándares de calidad, el acuerdo de alianza estratégica, en los aspectos jurídicos, operativos, constructivos, de seguridad y financieros de la infraestructura aeroportuaria del Distrito Metropolitano de Quito.



Respecto a lo indicado por el Presidente y Director General del concesionario en su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 092-035-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 29 de octubre de 2015, es preciso reiterar que el Objeto del acuerdo de alianza estratégica, suscrito el 9 de agosto de 2010 para continuar con la ejecución del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, indica que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y la Corporación Quiport S.A., establecieron un esquema para las contribuciones públicas y privadas al proyecto, así como también la distribución de los beneficios económicos derivados de sus respectivas contribuciones. En este contexto, los acuerdos alcanzados en la renegociación, fijaron el valor total del proyecto en 683 407 975,00 USD, de los cuales, 179 519 266,00 USD (26,27%) serían aportados por el Municipio, y 503 888 709,00 USD (73,73%) por el concesionario, hasta la fecha acordada para la apertura del nuevo aeropuerto internacional de Quito (octubre de 2010). A base del monto de contribución del Municipio, las partes convinieron en que el beneficio económico derivado de su aporte, sería del 11% de los cargos regulados que recaude el Recaudador de las Tasas desde la fecha de apertura del nuevo aeropuerto, y del 12% de los mencionados ingresos, en los últimos cinco años del período de concesión, porcentajes que se encuentran recogidos en el acuerdo de alianza estratégica, y que devienen de los porcentajes de las aportaciones de las partes acordados en la renegociación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito.

Cabe precisar que los beneficios económicos del proyecto, se calcularon a base de consideraciones económicas y financieras en el plan financiero, según el cual, el rédito económico del Municipio en el proyecto, se deriva de su porcentaje de aportación (26%) hasta la fecha convenida por las partes en la renegociación del contrato de concesión, para la apertura del nuevo aeropuerto (octubre de 2010), mismo que a través de una operación financiera, se transformó en un porcentaje equivalente a la participación del Municipio en el rendimiento del proyecto, en relación a los ingresos provenientes de las tarifas reguladas, y que se refleja en la cláusula 5 del acuerdo de alianza estratégica. Por tal razón, y como bien lo señala el Presidente y Director General del concesionario, el acuerdo de alianza estratégica reconoce las contribuciones de las partes al proyecto, y haciendo uso de la información y proyecciones financieras y comerciales, asignó al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y al concesionario, los beneficios económicos producto de sus aportaciones.

Por tanto, se considera que no se puede sostener el criterio de que el acuerdo de alianza estratégica, reemplaza cualquier discusión o proyección utilizada por las partes durante el proceso de renegociación, ya que el mismo instrumento legal, recoge los acuerdos a los que las partes llegaron en el proceso de renegociación del contrato de concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito.

Asimismo, no se comparte el criterio del concesionario al inferir que existe una sub contribución en el aporte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito al proyecto, ya que en su análisis no está considerando los 113 847 225 USD, aportados hasta julio de 2009, y que corresponden a recursos públicos según la sentencia de la Corte Constitucional para el Período de Transición, puesto que provienen del flujo del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS). Cabe aclarar para el efecto, que en la renegociación del contrato de concesión, se convino en que la contribución del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito al proyecto del aeropuerto internacional de Quito, provendría de la recaudación de tasas por pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), valor del que serían deducidos los costos y gastos incurridos en el mencionado aeródromo.

En cuanto a los costos y gastos de operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), es importante señalar que el Subcontralor General del Estado, en el oficio 13990 DIAPA de 23 de agosto de 2011, con el que atendió el asesoramiento solicitado por el Gerente General de la EPMSA sobre el alcance de la identificación de la factura referida en el literal (c) numeral (i) de la cláusula 4.4 del acuerdo de alianza estratégica, señaló que los informes de auditoría bajo normas de procedimientos convenidos que el concesionario podría entregar en calidad de sustento de los valores reportados por concepto de costos y gastos incurridos en el mantenimiento y operación del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), servirían como una herramienta que permita comprobar la legalidad y razonabilidad de tales reportes; por tanto, el concesionario, al haber optado por remitir dichos documentos, y la EPMSA al recibirlos, debieron cerciorarse de que, al tratarse de recursos públicos, los reportes de procedimientos convenidos elaborados por la compañía privada de auditoría que contrató, correspondan a informes de auditoría, ya que en el *"Informe de los Auditores Independientes sobre la Aplicación de Procedimientos Acordados relacionados con el cumplimiento del Acuerdo de Alianza Estratégica y el Acuerdo de Implementación relativo a la identificación del monto de las*

*Tasas del AIMS recaudadas y su aplicación por el período comprendido entre el 29 de julio del 2009 y hasta el 4 de febrero del 2011”, emitido por la empresa Deloitte & Touche el 30 de agosto de 2013, y que sirvió de sustento del “Acta de Conciliación” suscrita el 1 de octubre de 2013, en los párrafos antepenúltimo y penúltimo en su orden, expresamente se señala: “...Debido a los procedimientos mencionados no constituyen ni una auditoría ni una revisión realizada conforme Normas Internacionales de Auditoría o las Normas Internacionales de Compromisos de Revisión, no expresamos opinión alguna respecto de otras partidas que no sean las relacionadas con los procedimientos acordados mencionados precedentemente ...-Si hubiésemos realizados (sic) procedimientos adicionales o si hubiésemos realizado una auditoría o revisión de los estados financieros conforme a las Normas Internacionales de Auditoría o las Normas Internacionales de Compromisos de Revisión habrían surgido otras cuestiones que hubiesen llamado nuestra atención sobre las cuales les habríamos informado oportunamente ...”, lo cual evidencia que dicho reporte no corresponde a un informe de auditoría, según lo establecido en el pronunciamiento con el que la Contraloría General del Estado en el asesoramiento solicitado por la EPMSA, en cuanto a la factura referida en el literal (c) numeral (i) de la cláusula 4.4 del acuerdo de alianza estratégica.*

Es necesario indicar también, que con oficio EPMSA-GG-0008-0175-14 de 13 de febrero de 2014 dirigido al Contralor General del Estado, el Gerente General de la EPMSA señaló:

*“...Con oficios DFIN-291-13 de 19 de septiembre de 2013 y DFIN-312-13 de 7 de octubre de 2013 el Concesionario ha presentado los Informes de Auditores Independientes sobre la Aplicación de Procedimientos Acordados relacionados con la conciliación de Cuentas relacionada con los Montos recaudados por Cobro de las Tasas del AIMS y su aplicación por los períodos entre el 29 de julio de 2009 hasta el 4 de febrero de 2011...-Los Auditores Independientes informan que este procedimiento no constituye ni una auditoría ni una revisión realizada a las Normas Internacionales de Auditoría y que no expresan opinión alguna respecto de otras partidas que no sean relacionadas con los procedimientos acordados.-En concordancia a la entrega de los informes, Corporación Quiport S.A. menciona que la entrega de los informes indicados cumplen con lo manifestado por la Contraloría General del Estado mediante oficio No. 13990 de 23 de agosto de 2011 y por lo tanto solicita que las facturas por conceptos de costos y gastos del ex Aeropuerto sean recibidas y procesadas por la EPMSA.-De lo indicado...solicito...su asesoramiento sobre si el alcance, aplicación, identificación y registro de procedimientos acordados entregados por el Concesionario sobre la base del informe presentado...dan cumplimiento a la absolución de la consulta realizada por mi representada en*

oficio No. 13990-DIAPA de 23 de agosto de 2011, y si la EPMSA debería recibir y registrar las facturas a base de informes de Auditoría Independiente indicado anteriormente...ya que la EPMSA no ha recibido ingreso alguno que permita compensar los gastos a ser facturados.

En respuesta, el Director de Auditoría de Proyectos y Ambiental de la Contraloría General del Estado, mediante oficio 0010337 DAPyA de 8 de abril de 2014, señaló:

*"...- Los costos y gastos relacionados con la administración, operación y mantenimiento del AIMS deben corresponder al 100% y deben estar debidamente sustentados y justificados, en vista de la participación en el negocio aeroportuario del MDMQ.-El monto destinado para el diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del NAIQ, debe tener el suficiente y pertinente justificativo técnico, basándose en documentos fidedignos.-Se desconoce los procedimientos de auditoría acordados entre las partes.-Los informes de auditoría externa contratada por el concesionario tienen limitaciones, pues no expresan opinión alguna de otras partidas que no sean los procedimientos acordados, que como ya se mencionó, se desconocen.-Por lo manifestado, de los contenidos del Acuerdo de Alianza Estratégica, se reitera que el documento requerido al que se hizo mención en el oficio 13990 DIAPA, debería ser un informe del auditor independiente sobre el total de costos y gastos incurridos por QUIPORT en el mantenimiento y operación del aeropuerto Mariscal Sucre... de tal manera que la EPMSA tenga el justificativo sobre su legalidad y razonabilidad a base de los reportes contenidos en el citado informe..."*

Del contenido del oficio 0010337 DAPyA de 8 de abril de 2014, suscrito por el Director de Auditoría de Proyectos y Ambiental de la Contraloría General del Estado, se desprende que la totalidad de los costos y gastos relacionados con la administración, operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), debían estar debidamente sustentados y justificados; documentación que, a pesar de haber sido solicitada en varias oportunidades tanto a la EPMSA como al concesionario, no fue proporcionada para el análisis correspondiente.

Es necesario puntualizar que el auditor independiente que emitió el informe de procedimientos acordados que sirvió de base para la suscripción del "Acta de Conciliación", no analizó la documentación de soporte de los costos y gastos de operación y mantenimiento del AIMS, por el contrario, en el informe se indica que lo que se verificó, es que los datos obtenidos surgen de los registros contables.

Por lo expuesto, el comentario se mantiene.

## Conclusiones

Los Gerentes de Seguimiento Contractual, Gerentes de Seguimiento Contractual de la Concesión, y los Directores de Control Financiero/Legal de la Concesión de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que desempeñaron dichas funciones entre el 1 de octubre de 2010, fecha inicialmente convenida por las partes para el inicio de operaciones del nuevo aeropuerto internacional de Quito, y el 19 de febrero de 2013, fecha de fin de operaciones del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), en sus respectivos períodos de gestión y atribuciones y responsabilidades, inobservaron los literales a), b) numerales 1), 2), 3), 4), 5) y 9), y, c) numerales 2) y 3) del artículo 24 del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución EPM-SD-007-2010 de 7 de septiembre de 2010, que estuvo vigente hasta el 28 de mayo de 2012; los literales a), b) numeral 1), y, d) numerales 1), 3), 5) y 8) del artículo 26; y, los literales a), b) numerales 2), 4) y 10), y, d) numerales 1), 3) y 7) del artículo 29, del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014, al no haber efectuado la vigilancia, seguimiento, monitoreo y control financiero de los contratos y acuerdos concernientes a la concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, y en consecuencia, del cumplimiento del aporte proyectado acordado que debía efectuar el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito al proyecto del aeropuerto internacional de Quito, así como de los costos y gastos de operación y mantenimiento reportados por el concesionario en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), en virtud de la designación como Unidad de Gestión, establecida en el numeral 7 del artículo 2 "De las competencias y atribuciones del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito" del Capítulo I "DE LAS COMPETENCIAS" de la Ordenanza Metropolitana 0335 de 21 de diciembre de 2010, y del numeral 7 del artículo 5 "Atribuciones de la Unidad de Gestión" del referido cuerpo normativo.

La Gerente Administrativa Financiera, Encargada, de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que suscribió el "ACTA DE CONCILIACIÓN", inobservó el artículo 12 de la

Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado y las normas 100-01, 405-04 y 405-06 de Control Interno para las Entidades, Organismos del Sector Público y de las Personas Jurídicas de Derecho Privado que dispongan de Recursos Públicos, al no haber verificado la legalidad, veracidad y propiedad de 41 424 697 USD, reportados por el concesionario como costos y gastos relacionados con la operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), en el período comprendido entre el 29 de julio de 2009 y el 4 de febrero de 2011, limitándose a firmar el "ACTA DE CONCILIACIÓN", aceptando por tanto los resultados contenidos en el informe de procedimientos acordados emitido por los auditores independientes contratados por el concesionario.

La falta de control por parte de los referidos servidores de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, en el cumplimiento financiero de los acuerdos y obligaciones de las partes en los contratos y acuerdos concernientes a la concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, originó que el aporte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, al proyecto del aeropuerto internacional de Quito, sea de 256 258 090,00 USD; es decir, 76 738 824,00 USD adicionales al monto que fue aceptado por las partes en la renegociación del proyecto. Asimismo, la falta de control de los servidores de la EPMSA de los costos y gastos reportados por el concesionario, por operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), ocasionó que 57 386 148 USD, pese a que fueron pagados con recursos públicos, no cuenten con el sustento correspondiente, según la normativa legal que rige al sector público ecuatoriano.

#### Recomendación

#### Al Alcalde del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

8. Dispondrá a la Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que en plena observancia de lo establecido en el Régimen Aplicable a la Prestación de Servicios Públicos Aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito, y en las atribuciones para el cumplimiento de la Misión de la empresa, se responsabilice de:

- a) Vigilar de manera permanente el cumplimiento de los acuerdos y contratos relativos a la concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito;
- b) Tomar las medidas que contractualmente correspondan, en caso de que el concesionario incumpla cualquiera de sus obligaciones establecidas en el contrato de concesión; e,
- c) Informar de manera inmediata al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, sobre cualquier incumplimiento de las obligaciones contractuales del concesionario, establecidas en el contrato de concesión, a fin de que de manera oportuna, se tomen las acciones y/o medidas que contractualmente correspondan.

**Tasas por servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS).**

El literal (i) de la cláusula SEIS "CIERTOS COMPROMISOS Y DECLARACIONES" del acuerdo de alianza estratégica, suscrito el 9 de agosto de 2010, señala:

*" Las Partes acuerdan y convienen que dentro de los treinta días posteriores a la Fecha Efectiva del AAE, procederán a preparar un documento en el que se identifique el monto de las Tasas del AIMS recaudadas y su aplicación durante el período que comienza en la fecha de expedición de la Sentencia (veintinueve (29) de julio del dos mil diez (2010)) y continua (sic) hasta la Fecha Efectiva del AAE de conformidad con la Sentencia, el Protocolo de Negociación y los Documentos de la Transacción. Una vez liquidados los valores deberán incorporarse a las cuentas del Fideicomiso de las Tasas del AIMS.. "*

La cláusula DOS PUNTO UNO "Procedimiento de conciliación de las Tasas del AIMS en el período comprendido entre el veintinueve (29) de julio del dos mil nueve (2009) y la Fecha Efectiva del AAE", del acuerdo de implementación suscrito el 9 de agosto de 2010, indica:

*" DOS PUNTO UNO...Para el propósito del pleno cumplimiento de la obligación prevista en la Sección seis (6) (i) del AAE, la liquidación referida en dicha cláusula se efectuará del siguiente modo: a) Quiport entregará al Municipio una conciliación de cuentas que identifique, para el período que comienza el veintinueve (29) de julio de dos mil nueve (2009), fecha de publicación de la Sentencia, y que continúa hasta la Fecha Efectiva del AAE; (i)*

*Las Tasas del AIMS, (ii) los costos y gastos incurridos con respecto al AIMS y (iii) los montos destinados para el diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del NAIQ; b) la conciliación deberá constar en un Acta de Conciliación de las Tasas del AIMS, debidamente suscrita y aprobada por los responsables de las áreas financieras de Quiport y la Unidad de Gestión, en representación del Municipio; y c) con base en dicha Acta de Conciliación de las Tasas del AIMS, se efectuarán los registros correspondientes en los libros de contabilidad del Fideicomiso de las Tasas...*

A fin de dar cumplimiento con las mencionadas estipulaciones contractuales, el 1 de octubre de 2013, la Gerente Administrativa Financiera de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales EPMSA; y, el Gerente General y el Director Financiero de la Corporación Quiport S.A., suscribieron el documento denominado "ACTA DE CONCILIACIÓN". La referida acta, indica:

*"...a fin de cumplir con lo que estableció el literal (i) de la Cláusula Sexta del Acuerdo de Alianza Estratégica en concordancia con el subnumeral 2.1 "Procedimiento de Conciliación de las Tasas del AIMS en el periodo comprendido entre el 29 de julio del 2009 y la fecha efectiva del AAE" de la Cláusula 2 del Acuerdo de Implementación. Por este instrumento, las Partes han identificado el monto de las Tasas del AIMS recaudadas y sus aplicación durante el periodo que comienza en la fecha de expedición de la Sentencia (29 de julio del 2010), y continúa hasta la Fecha Efectiva del Acuerdo de Alianza Estratégica de conformidad con la sentencia, el Protocolo de Negociación y los Documentos de Transacción es el que consta en el Informe de Auditoría de los Auditores Independientes sobre la Aplicación de Procedimientos Acordados relacionados con el cumplimiento del AAE y el Acuerdo de Implementación, que en 4 fojas se adjunta a esta Acta. Informe que fuera elaborado por la Deloitte & Touche el 30 de agosto de 2013..."*

Según el informe de procedimientos acordados referido en el "ACTA DE CONCILIACIÓN" emitido por los auditores independientes contratados por la Corporación Quiport S.A., y que abarca el periodo comprendido entre el 29 de julio de 2009 y el 4 de febrero de 2011, se recaudaron 97 465 900 USD por concepto de tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), de los cuales dedujeron 41 424 697 USD por concepto de costos y gastos incurridos en el mencionado aeropuerto (costos administrativos, operación, mantenimiento, depreciaciones, amortizaciones), y establecieron que el monto destinado para el diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito, en dicho periodo, fue de 56 041 203 USD, como se detalla a continuación:

*[Firma manuscrita]*



Recaudación de tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS)

Periodo	Valor recaudado (USD)
29 de julio al 31 de diciembre de 2009	28 338 671
1 de enero al 31 de diciembre de 2010	66 422 598
1 de enero al 4 de febrero de 2011	2 704 631
Total	97 465 900

Costos y gastos relativos al aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS)

Concepto	Total (USD)
Costos administrativos	18 505 034
Costos de operación y mantenimiento	17 221 734
Depreciaciones y amortizaciones	5 697 929
Total	41 424 697

Mediante oficio EPMSA-GAF-0628-2502-15 de 23 de septiembre de 2015, el Gerente Administrativo Financiero de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Regímenes Especiales, comunicó al Director Financiero de la Corporación Quiport S.A., la existencia de diferencias entre los valores recaudados por concepto de tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), contenidos en los reportes de la Corporación Quiport S. A., y el detalle de tasas de recaudación constantes en el oficio DFIN-246-15 de 18 de septiembre de 2015, de la siguiente manera:

Periodo	Valores recaudados según reportes trimestrales remitidos por la Corporación Quiport S.A. (USD)	Valores recaudados según información proporcionada por la Corporación Quiport S.A. a la EMPSA, en el oficio DFIN-246-15 (USD)	Diferencia entre valores recaudados según reportes trimestrales remitidos por la Corporación Quiport S.A. y los valores recaudados según información proporcionada por la Corporación Quiport S.A. a la EMPSA, en el oficio DFIN-246-15 (USD)
Año 2009			
29, 30 y 31 de julio	718 940	718 940	0
Agosto	6 303 070	6 303 141	(71)
Septiembre	5 471 500	5 465 543	5 957
Octubre	5 368 436	5 367 864	572

Noviembre	5 095 867	5 096 440	(573)
Diciembre	5 398 784	5 386 743	12 041
Subtotal	28 356 597	28 338 671	17 926
Año 2010			
Enero	5 606 635	5 606 635	0
Febrero	5 368 413	5 368 413	0
Marzo	5 632 822	5 632 597	225
Abril	5 449 875	5 449 875	0
Mayo	5 553 233	5 483 422	69 811
Junio	5 278 876	5 166 654	112 222
Julio	6 119 539	6 104 229	15 310
Agosto	6 532 982	6 516 289	16 693
Septiembre	5 475 666	5 460 821	14 845
Octubre	5 642 198	5 626 631	15 567
Noviembre	5 283 799	5 157 044	126 755
Diciembre	5 492 970	4 849 989	642 981
Subtotal	67 437 008	66 422 599	1 014 409
Año 2011			
Enero	5 407 597	2 408 044	2 999 553
1 al 4 de Febrero	822 279	296 587	525 692
Subtotal	6 229 876	2 704 631	3 525 245
Total	102 023 481	97 465 901 (*)	4 557 580

(\*) Valores que concilian con lo establecido en los informes de procedimientos acordados

En el referido oficio, el Gerente Administrativo Financiero de la EMPSA, dejó constancia de que los valores recaudados según los reportes de la Corporación Quiport S.A., fueron tomados de los reportes trimestrales proporcionados mediante oficio DFIN-156-15 de 11 de junio de 2015, suscrito por la Gerente Financiera de la Corporación Quiport S.A.

Según los resultados mostrados en el cuadro precedente, se observa que, a pesar de que la información provino de la Corporación Quiport S.A., la misma presenta diferencias en la recaudación de las tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), ya que, por una parte, la recaudación según los reportes trimestrales remitidos por la Corporación Quiport S.A., asciende a 102 023 481 USD, en tanto que en el oficio DFIN-246-15 de 18 de septiembre de 2015, la recaudación por dicho concepto fue de 97 465 901 USD, generándose una diferencia de 4 557 580 USD.

Mediante oficio EPMSA-GAF-0660-2682-15 de 14 de octubre de 2015, el Gerente Administrativo de la EPMSA, insistió a la Directora Financiera de la Corporación Quiport S.A., atender la solicitud de justificación de las diferencias establecidas entre el valor recaudado por concepto de tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios del AIMS.

La Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios, durante el período que abarca la acción de control, no efectuó el monitoreo, seguimiento y control de la recaudación por concepto de tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), a fin de controlar que los ingresos por este concepto, sean pertinentes y razonables, ocasionando por tanto, que se presenten diferencias que no han sido justificadas por la Corporación Quiport S.A., según lo solicitado e insistido por la EPMSA.

En el período comprendido entre el 29 de julio de 2009 (fecha de emisión de la sentencia de la Corte Constitucional para el Período de Transición) y el 4 de febrero de 2011 (Fecha Efectiva del acuerdo de alianza estratégica), no se estableció un procedimiento de recaudación y depósito de las tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), recursos públicos, según lo señalado en el artículo 3 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, en razón de que provienen de tasas por servicios aeroportuarios.

El "ACTA DE CONCILIACIÓN" se suscribió el 1 de octubre de 2013, es decir, aproximadamente 2 años 8 meses luego de lo establecido en el literal (i) de la cláusula SEIS "CIERTOS COMPROMISOS Y DECLARACIONES" del acuerdo de alianza estratégica, firmado el 9 de agosto de 2010, en el que se estipuló que el referido documento debía ser suscrito dentro de los treinta días posteriores a la Fecha Efectiva del acuerdo de alianza estratégica (4 de febrero de 2011).

El artículo 12 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, dispone:

*"...Art. 12.- Tiempos de control.- El ejercicio del control interno se aplicará en forma previa, continua y posterior.-a) Control previo.- Los servidores de la institución, analizarán las actividades institucionales propuestas, antes de su autorización o ejecución, respecto a su legalidad, veracidad, conveniencia, oportunidad, pertinencia y conformidad con los planes y presupuestos institucionales..."*

El Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución EPM-SD-007-2010 de 7 de septiembre de 2010, y que estuvo vigente hasta el 28 de mayo de 2012, señalaba:

*...como consecuencia de...*

"...Art. 24 - DE LA GERENCIA DE SEGUIMIENTO CONTRACTUAL.-a) MISIÓN.- Es responsable de controlar...la adecuada gestión del sistema jurídico financiero del Contrato de Concesión.- b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES.- 1) Revisar los informes financieros del concesionario y emitir los comentarios correspondientes a la Gerencia General.-2) Inspeccionar los libros y registros financieros y demás y documentos (sic) que pertenezcan o sean mantenidos por o a nombre del Concesionario con respecto del Proyecto, con el propósito de asegurar el cumplimiento de este Contrato de Concesión por parte del Concesionario...3) controlar la actuación de los auditores del Concesionario...-4) Revisar y opinar sobre las cuentas que el Concesionario preparará... 5) Revisar, opinar e informar sobre los informes financieros trimestrales...que esta (sic) obligado a proporcionar el Concesionario...-9) Supervisar la ejecución del contrato de concesión...-c) PRODUCTOS Y SERVICIOS...-2) Informes ejecutivos de cumplimiento del Concesionario en temas financieros.-3) Informes de cumplimiento desde el punto de vista legal del grado de cumplimiento del A.A.E. "

El Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, y que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014, establecía:

"...Art. 26 - DE LA GERENCIA DE SEGUIMIENTO CONTRACTUAL DE LA CONCESIÓN - a) MISIÓN: Efectuar el seguimiento y el control de los contratos y acuerdos concernientes a la Concesión de los Aeropuertos de Quito.-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES...-1) Efectuar el monitoreo y el seguimiento referentes al cabal cumplimiento de todos los compromisos adquiridos por el Concesionario, los que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión...y en los demás acuerdos y contratos relativos a la Concesión de los aeropuertos...-6) Verificar los ingresos reportados por el Concesionario...-d) PRODUCTOS Y SERVICIOS...-1) Informes sobre el cumplimiento de los acuerdos y contratos de la Concesión...3) Informes del monitoreo financiero de la concesión...5) Informes al Gerente General sobre eventuales incumplimientos de los contratos y acuerdos, por parte del concesionario, para que disponga las medidas correspondientes... -8) Informes de verificación de Ingresos"; y,

"...Art. 29 - DE LA DIRECCIÓN DE CONTROL FINANCIERO/LEGAL DE LA CONCESIÓN - a) MISIÓN: Es responsable del control financiero y legal de los contratos, acuerdos y demás instrumentos referentes a la Concesión.- b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES...-2) Inspeccionar los libros y registros financieros y demás documentos que pertenezcan o sean mantenidos por o a nombre del Concesionario con respecto del Proyecto, con el propósito de asegurar el cumplimiento de los contratos y acuerdos de la Concesión...-4) Revisar e informar sobre la opinión de los auditores del concesionario relativos a la recaudación...de las tasas del aeropuerto.-10) Verificar la liquidación de cuentas amparada en los contratos y acuerdos de concesión...d) PRODUCTOS Y SERVICIOS...-1) Informes de cumplimiento de los acuerdos y contratos de la concesión, particularmente de las cláusulas relativas a la

administración y manejo de recursos..-3) Informes ejecutivos de cumplimiento del Concesionario en temas financieros ..-7) Informe trimestral de contribución del MDQ a la construcción del NAIQ. ."

Las Normas de Control Interno 100-01 "Control Interno", 405-04 "Documentación de respaldo y su archivo" y 405-06 "Conciliación de los saldos de las cuentas" de Control Interno para las Entidades, Organismos del Sector Público y de las Personas Jurídicas de Derecho Privado que dispongan de Recursos Públicos, en su orden, establecen:

"...100-01...El control interno será responsabilidad de cada institución del Estado y de las personas jurídicas de derecho privado que dispongan de recursos públicos y tendrá como finalidad crear las condiciones para el ejercicio del control.-El control interno es un proceso integral aplicado por la máxima autoridad, la dirección y el personal de cada entidad, que proporciona seguridad razonable para el logro de los objetivos institucionales y la protección de los recursos públicos. Constituyen componentes del control interno el ambiente de control, la evaluación de riesgos, las actividades de control, los sistemas de información y comunicación y el seguimiento.-El control interno está orientado a cumplir con el ordenamiento jurídico, técnico y administrativo, promover eficiencia y eficacia de las operaciones de la entidad y garantizar la confiabilidad y oportunidad de la información, así como la adopción de medidas oportunas para corregir las deficiencias de control...";

"... 405-04... Documentación de respaldo y su archivo...- Toda entidad pública dispondrá de evidencia documental suficiente, pertinente y legal de sus operaciones. La documentación sustentatoria de transacciones financieras, operaciones administrativas o decisiones institucionales, estará disponible, para acciones de verificación o auditoría, así como para información de otros usuarios autorizados, en ejercicio de sus derechos.- Todas las operaciones financieras estarán respaldadas con la documentación de soporte suficiente y pertinente que sustente su propiedad, legalidad y veracidad, esto permitirá la identificación de la transacción ejecutada y facilitará su verificación, comprobación y análisis.- La documentación sobre operaciones, contratos y otros actos de gestión importantes debe ser íntegra, confiable y exacta, lo que permitirá su seguimiento y verificación, antes, durante o después de su realización..."; y,

"...405-06...Las conciliaciones son procedimientos necesarios para verificar la conformidad de una situación reflejada en los registros contables. Constituyen pruebas cruzadas entre datos de dos fuentes internas diferentes o de una interna con otra externa, proporcionan confiabilidad sobre la información financiera registrada. Permite detectar diferencias y explicarlas efectuando ajustes o regularizaciones cuando sean necesarias.-Los saldos de los auxiliares se conciliarán periódicamente con los saldos de la respectiva cuenta de mayor general, con la finalidad de detectar la existencia de errores para efectuar los ajustes correspondientes...-Los responsables de efectuar las conciliaciones de las cuentas, dejarán constancia por escrito de los resultados y en el caso de determinar diferencias, se notificará por escrito a fin de tomar las acciones correctivas por parte de la máxima autoridad.-Sobre la base del

*modelo de gestión financiera, implementado por el ente rector de las finanzas públicas, los ajustes de los saldos de las cuentas de activo, pasivo y patrimonio, serán de responsabilidad de las unidades ejecutoras en aplicación a las normas emitidas para el efecto.*

En el oficio EPMSA-GG-0610-2965-15 de 5 de noviembre de 2015, con el que la Gerente General de la EMPSA remitió sus respuestas a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 25220-DAPyA-2015 de 29 de octubre de 2015, se señala que con oficio EPMSA-GG-0603-2949-15 de 4 de noviembre de 2015, solicitó al concesionario proporcionar los sustentos del Acta de Conciliación suscrita el 1 de octubre de 2013, así como la documentación que justifique los costos y gastos reportados por operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS).

La Gerente Administrativa Financiera, Encargada, de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, en el período comprendido entre el 1 de diciembre de 2012 y el 31 de mayo de 2014, mediante comunicación de 9 de noviembre de 2015, remitió su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 092-03-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 29 de octubre de 2015, señalando:

*"... La suscripción de mi parte del Acta de Conciliación, realicé a pedido del Gerente General y a base del informe de Auditores Independientes que en su momento fue revisado por la Gerencia Contractual de la Concesión y las cifras se encontraban respaldadas en la documentación remitida por QUIPORT, como se señala en la parte pertinente del Acta de Conciliación...-con respecto a la diferencia establecida por el equipo de auditoría...generada entre los reportes trimestrales remitidos por QUIPORT...y el informe de procedimientos acordados...manifiesto que la información tomada de los reportes trimestrales de QUIPORT (Quarterly Report to CORPAQ), corresponde a los **ingresos facturados** durante el período del 29 de julio de 2009 al 4 de febrero de 2011, mientras que los valores detallados en el informe de los Auditores Independientes corresponde a **ingresos recaudados**, en el que se detalla además que la diferencia se encuentra por recaudar...-Es necesario indicar que los reportes presentados por QUIPORT son trimestrales, los valores se presentan acumulados por trimestre y no se desglosa en función del período comprendido entre el 29 de julio de 2009 y el 4 de febrero de 2011, ocasionando que la información remitida por el Gerente Administrativo Financiero de la EMPSA mediante oficio EPMSA-GAF-0628-2502-15 de 23 de septiembre de 2015, no consideró el período específico que permita la comparación entre la información trimestral de la facturación, con la de los auditores independientes sobre la recaudación, situación que es aclarada por la Directora Financiera (i) de QUIPORT, quien con oficio DFIN-303-15 de 23 de octubre de 2015, indicó..."...En alcance a nuestra comunicación DFIN-290-2015*

de 15 de octubre de 2015, en el cual damos respuesta al Oficio...EPMSA-GAF-0628-2502-15 de 23 de septiembre de 2015, referente a la solicitud de justificación de las diferencias establecidas por el periodo analizado del 20 de julio de 2009 al 4 de febrero de 2011, señalo lo siguiente.-Adjunto a la presente un estado de cuenta por cliente, que sustenta las diferencias identificadas por la EPMSA. Es necesario aclarar que estas diferencias se producen debido a que a la fecha de la emisión del reporte por usted citado, los saldos reflejados se encontraban pendientes de cobro.-Por otro lado, me permito señalar que en la tabla del Oficio...EPMSA-GAF-0628-2502-15, existe una celda que no cuenta con valores ("jul 29, 30 y 31"), por lo cual nos permitimos aclarar que las notificaciones del 29, 30, 31 de julio de 2009 de tasas aeroportuarias, ascienden a un total de USD. 718,940. Así mismo respecto de la celda ("feb") en la que se indica el valor correspondiente al periodo del 01 al 04 de febrero de 2011, este valor es incorrecto, siendo el valor correcto USD 816,535 (...).- Por la documentación proporcionada por QUIPORT, se demuestra que no existe una diferencia de 8 188 841 USD, sino de 5 519 USD, que debería aclarar Quiport...".

En la comunicación de 10 de noviembre de 2015, con la que la Gerente Administrativa Financiera, en el periodo comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012, Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el periodo comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012, y Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, en el periodo comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013; y, el Director de Control Financiero/Legal de la Concesión, en el periodo comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, remitieron sus criterios respecto de las comunicaciones de resultados provisionales, contenidas en los oficios 092-02 y 092-05-EE-CNNAIQ-AEE-MOM, ambos de 29 de octubre de 2015, se indica:

"... el 1 de marzo de 2011, la EPMSA en condición de Unidad de Gestión, solicitó al Concesionario se enviara la documentación requerida para cumplir la condición contractual dentro de los plazos establecidos...-Después de múltiples insistencias que se realizaron desde la fecha efectiva, con fecha 6 de marzo de 2012, Corporación Quiport, envió "información necesaria con los soportes suficientes necesarios para que pueda ser vertida la consolidación de cuentas en la denominada Acta" basados en el pronunciamiento que realizara la Contraloría General del Estado sobre lo que se podría recibir como sustento de los valores reportados por Quiport como costos y gastos del AIMS.-Mediante Oficio...EPM-GSC-0006-0482-12 de 14 de febrero de 2012, cuando...ejercía como Gerente Administrativa Financiera (hasta el 29 de febrero de 2012) y por ende era la responsable contractualmente para la firma del Acta de Conciliación, se revisa el informe de respaldo entregado por Corporación Quiport, dejando constancia que analizado el informe presentado por los auditores independientes, el mismo no significa un reconocimiento tácito o expreso de su contenido, haciéndose necesario llegar a un consenso sobre los

procedimientos acordados para definir el alcance, la emisión y la presentación de dicho informe por no ser parte de los procedimientos establecidos en el Acuerdo de Implementación, en el AAE, ni de la recomendación emitida por parte de la Contraloría General del Estado, como Máximo Órgano de Control, relacionada con los respaldos de la factura mensual de costos y gastos del AIMS. En el mencionado Oficio, se realizan observaciones a las cifras presentadas y se requiere se hagan las aclaraciones que ameriten.-Mediante Oficio DFIN-176-13 de 8 de julio de 2013, Corporación Quiport envía un nuevo documento de respaldo para la consolidación de cuentas e informa que el informe anteriormente entregado deja de ser vinculante para el concesionario. Dicho informe como se aprecia fue enviado al señor Contralor General del Estado, sin que se haya recibido ningún comentario o aclaración sobre la validez o procedimiento por parte de la Contraloría. El mencionado oficio es sumillado a...sin embargo: 1) no se da ninguna instrucción, razón por la cual se considera para conocimiento, y 2) contractualmente la revisión del mismo y firma del acta de conciliación le correspondía al responsable del área financiera de la EPMSA, es decir a la Gerencia Financiera, pues las atribuciones de la Gerencia de Seguimiento era el seguimiento y control de los contratos (por ello las notificaciones solicitando el cumplimiento de la condición contractual) y el control financiero de los contratos.-Es así, que mediante correo electrónico de 9 de septiembre de 2013, que adjunto a esta comunicación, la Gerente Administrativa Financiera (e) envía al Director Financiero de Quiport observaciones para que las mismas sean incluidas en el informe del Concesionario. Resultado de la aplicación de las observaciones solicitadas por Gerencia Administrativa Financiera (e) de la EPMSA, mediante Oficio DFIN-291-13, de 19 de septiembre de 2013 que adjunto a esta comunicación, el Concesionario envía el reporte definitivo de 30 de agosto de 2013, que sustituye a los 5 reportes que fueron entregados a la EPMSA y que fueron devueltos con observaciones. En dicho oficio el Gerente General de la EPMSA sumilla a la Gerente Administrativa Financiera, la cual, a su vez procede a la firma del Acta de Conciliación de 1 de octubre de 2013. Dicha acta es enviada al Concesionario por la Gerente Administrativa Financiera (e) tal como consta en Oficio EPMSA-GAF-0126-1138-13 de 23 de Octubre de 2013. en dicho oficio la Gerente informa al Concesionario que por dicho instrumento, "las Partes han identificado el monto de las Tasas del AIMS recaudadas y su aplicación durante el período que comienza en la fecha de expedición de la Sentencia 29 de julio de 2010, continúa hasta la fecha efectiva del Acuerdo de Alianza Estratégica...".-es importante anotar que...y tal como consta en los archivos de personal de la EPMSA, durante el mes de septiembre de 2013 estuve del día 2 al 13 de septiembre de 2013 con permiso médico aprobado por el IESS y del 17 de septiembre al 1 de octubre de 2013 de vacaciones, presentando la renuncia irrevocable desde el día 2 de octubre de 2013. Motivo por el cual, era imposible que la Gerencia de Seguimiento hubiese revisado el acta de conciliación y los valores que fueron suscritos al haber sido realizados fuera de su periodo de gestión. Adicionalmente, en ningún momento los valores fueron puestos a consideración por parte ni de la Gerencia General ni de la Gerencia Administrativa Financiera al Director de Control Financiero de la Concesión, para revisión de estadísticas, razón por la cual era imposible que hubiese emitido algún criterio al respecto. Así mismo, el control por parte de la Unidad de Gestión de las recaudaciones de tasas del AIMS y los costos y gastos fue desde la fecha efectiva como lo establecen los contratos...".



Adjunto a la respuesta a la comunicación de resultados provisionales, los examinados remitieron un disco compacto en el que constan 2 anexos que contienen cuadros de análisis de los fideicomisos en cuanto a recaudaciones y transferencias; cuadros de ingreso de valores de facturas por concepto de costos y gastos por operación y mantenimiento del AIMS, con promedios de máximos y mínimos; cuadros de notificaciones y recaudaciones de tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios; base de datos de información estadística de operaciones en el AIMS de los años 2011, 2012 y de enero hasta abril de 2013; y, hoja electrónica con los estados consolidados de tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios y de costos y gastos de operación y mantenimiento en el AIMS, para establecer la contribución del Municipio al proyecto del aeropuerto internacional de Quito. Dicha información no cuenta con firma de responsabilidad, no se cita la fuente de información utilizada, ni la fecha de elaboración de los cuadros. Asimismo, se adjuntaron copias de oficios emitidos por la entonces Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, dirigidos al Administrador General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, con los que remitió informes de seguimiento del acuerdo de alianza estratégica; así como del oficio EPMSA-GSC-0005-0112-13 de 24 de enero de 2013, suscrito por el Gerente General de la EPMSA con el que remitió al Administrador General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, el informe anual de seguimiento de tasas aeroportuarias entre el 4 de febrero de 2011 y el 31 de diciembre de 2012, y puso en conocimiento que se devolvieron facturas por costos y gastos del AIMS a la Corporación Quiport S.A., por cuanto no se adjuntaron los informes de respaldo y/o documentación que sustente la razonabilidad y legalidad de los valores reportados. Cabe aclarar que en el mencionado oficio se estableció la conciliación de los valores de ingresos y de los costos y gastos de operación y mantenimiento del AIMS, con los cuales se estableció el aporte del Municipio a la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito, considerando los valores de las facturas entregadas por el concesionario que fueron devueltas; sin embargo, los valores de recaudación por tasas y servicios aeroportuarios que se reporta en los cuadros de los anexos entregados por los examinados, no concuerdan con la información proporcionada al equipo de control por parte del concesionario.

En el oficio PRES-338-2015 de 24 de noviembre de 2015, con el que el Presidente y Director General del concesionario remitió sus observaciones a la comunicación de

resultados provisionales contenida en el oficio 092-035-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 29 de octubre de 2015, se señala:

“...es importante indicar que Corporación Quiport S.A. realiza desde el inicio gastos tanto para la operación y mantenimiento del antiguo Aeropuerto (AIMS) como para el nuevo aeropuerto.-Dentro de las obligaciones contractuales de Quiport, se ha entregado los informes trimestrales que contienen información sobre todas las operaciones de Quiport .-a fin de cumplir con el Acuerdo de Alianza Estratégica, Quiport debía entregar un informe que contenga los ingresos y los costos y gastos relacionados con el antiguo aeropuerto internacional Mariscal Sucre de Quito (AIMS), este informe (informe de procedimientos acordados) se lo efectúa eliminando los costos y gastos que se relacionan con el nuevo aeropuerto, consiguientemente los dos informes (el trimestral y el de conciliación bajo procedimientos acordados) tienen un reporte de gastos diferente.-En este contexto el informe establece hace referencia (sic) al oficio EPMSA-GAF-0628-2502-15 del 23 de septiembre de 2015, a lo que me permito responder en los siguientes términos...-En el último cuadro incluido en la página 14 y que continúa en la página 15, se reflejan dos columnas denominadas “Valores recaudados según reportes trimestrales remitidos por la Corporación Quiport S.A.” y “Valores recaudados según información proporcionada por la Corporación Quiport S.A. a la EPMSA en el oficio DFIN-246-15 (sic). Cabe aclarar que los valores reflejados en la columna “Valores recaudados según reportes trimestrales remitidos por la Corporación Quiport S.A.” corresponden a los montos facturados por Corporación Quiport S.A. a los respectivos clientes por el periodo comprendido entre el 01 de Agosto 2009 (sic) hasta 28 de Febrero del 2011, mientras que los valores reflejados en la columna “Valores recaudados según información proporcionada por la Corporación Quiport S.A. a la EPMSA, en el oficio DFIN-246-15” corresponden a los montos recaudados por Corporación Quiport S.A. por el periodo comprendido entre el 29 de Julio 2009 (sic) hasta 04 de Febrero del 2011 y que han sido ratificados mediante el Informe de los Auditores Independientes sobre la aplicación de Procedimientos Acordados por el periodo antes mencionado, informe de fecha Agosto 30, 2013 (sic).-Como se puede evidenciar, en la columna “Valores recaudados según reportes trimestrales remitidos por la Corporación Quiport S.A.” no se incluyen los montos facturados por el periodo comprendido entre el 29 y 31 de Julio del 2009, monto que asciende a US\$ 718.940, y por otro lado, en esta misma columna en el periodo comprendido entre el 1 y el 4 de Febrero del 2011, se incluye la facturación del mes completo, siendo el valor de facturación real para el mencionado periodo de US\$ 822.278...-la diferencia de US\$ 4.557.580 corresponde a valores que se encontraban pendientes de cobro a la fecha de corte del Informe de Procedimientos Acordados emitido...valores que concuerdan con la columna “Valores recaudados según información proporcionada por la Corporación Quiport S.A. a la EPMSA, en el oficio DFIN-246-15”...-Debemos indicar que esta diferencia fue justificada a la EPMSA mediante oficio DFIN-303-15 del 23 de Octubre del 2015 .-Luego de que la Corte Constitucional dictara la sentencia que hace referencia a la adecuación de todos los instrumentos relacionados con el proyecto, y mientras se llevaba a cabo el proceso de re-negociación (sic) de los contratos, no existió un procedimiento especial de recaudación y depósito de las tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el AIMS facturadas durante el periodo comprendido

*entre el 29 de Julio del 2009 al 4 de Febrero del 2011, puesto que conforme se acordó en el número 5 del Protocolo de Negociación suscrito el...30 de noviembre del 2009 entre el...Alcalde la (sic) ciudad en representación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Quiport y sus inversionistas, (sic) hasta que se llegue a un acuerdo distinto por escrito entre las partes pertinentes, todos los Documentos de la Transacción continuarán teniendo plena fuerza y efecto (sic)", consiguientemente se continuo (sic) recaudando conforme se lo hacía hasta esa fecha..."*

Adjunto al oficio PRES-338-2015 de 24 de noviembre de 2015, se remitió un estado de cuenta de saldos del 29 de julio 2009 al 4 febrero de 2011, en el que se detalla el cliente, documento de registro de la transacción, monto, recaudación y saldo, en donde se establece un monto total notificado de 4 964 713.00 USD y un monto recaudado de 2 786 803.00 USD, con un saldo de 2 177 910.00 USD.

Con oficio DFIN-369-15 de 26 de noviembre del 2015, la Directora Financiera del concesionario remitió un estado de cuenta de la cartera del período comprendido entre el 29 de julio de 2009 y 4 de febrero de 2011 y 88 anexos con facturas e informes de recaudación de tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), con los respectivos depósitos, cuyos valores constan en forma global y no coinciden con el detalle del estado de cuenta remitido.

El Tesorero de la Corporación Quiport S.A, mediante correo electrónico de 1 de diciembre de 2015, señaló:

*"...En alcance a la comunicación DFIN-369-15 del 26 de noviembre 2015 (muestreo); donde la copia de la factura respecto al monto reflejado en el anexo entregado en dicho oficio mantienen unas diferencias, mismas que como le supe manifestar estas se deben a que en estas fechas emitíamos una factura por los dos ingresos (ingresos regulados y no regulados).- En la documentación entregada y que es objeto de su análisis fue entregado la información correspondiente a ingresos regulados.- Como alcance a esta comunicación y para indicar y sustentar lo explicado me permito hacerle llegar el file (sic) adjunto donde se muestra dicho muestreo por tipo de ingreso donde se puede evidenciar los dos tipos de ingreso y que cuadra con el monto emitido en la factura..."*

En el oficio EPMSA-GG-0708-3433-15 de 23 de diciembre de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones respecto del borrador de informe, en la parte pertinente, se señala lo siguiente:

*[Firma manuscrita]*

*"...la Gerencia Administrativa Financiera...mediante el Memorando...EPMSA-GAF-3240-8225-15...de 22 de diciembre de 2015...dice..."El período al que se hace referencia esta observación está comprendido entre el 1 de octubre de 2010, fecha inicialmente convenida por las partes para el inicio de operaciones del nuevo aeropuerto Internacional (sic) de Quito, y el 19 de febrero del 2013, fecha de fin de operaciones del aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (AIMS). La EPMSA está a la espera...sobre la Auditoría de costos y gastos así como también de las recomendaciones que correspondan al Informe Final, debido a que los actos de control no corresponden a nuestro período. "*

En la comunicación de 23 de diciembre de 2015, con la que la Gerente Administrativa Financiera, en el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012, Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012, y Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013, de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones al borrador del informe, se recogen, en similares términos, los criterios expuestos conjuntamente por la examinada y el Director de Control Financiero/Legal de la Concesión de la EPMSA, que desempeñó dichas funciones entre el período comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, en la comunicación de 10 de noviembre de 2015, con la que enviaron sus observaciones a las comunicaciones de resultados provisionales, contenidas en los oficios 092-02 y 092-05-EE-CNNAIQ-AEE-MOM, ambos de 29 de octubre de 2015, adicionando lo siguiente:

*"...debido a la imposibilidad y desacuerdos mantenidos con el concesionario sobre la revisión de los registros contables y sus soportes, se realizó la consulta a la Contraloría General del Estado en la cual se permite que el concesionario entregue informes de procedimientos acordados como respaldo de los costos y gastos incurridos en el AIMS. Mensualmente hice todas las gestiones para obtener la información de procedimientos acordados que respalden las facturas de costos y gastos...hice todo lo que estuvo a mi alcance y dentro de mis competencias..."*

En la comunicación de 23 de diciembre de 2015, con la que el Director de Control Financiero/Legal de la Concesión de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que desempeñó dichas funciones en el período comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones al borrador del informe, se exponen, en similares términos, los

criterios vertidos por la Gerente Administrativa Financiera, en el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012, Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012, y Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013, de la EPMSA, y que se encuentran contenidos en la comunicación de 23 de diciembre de 2015, con la que, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones al borrador del informe, añadiendo lo siguiente:

*\* ..En ningún momento los valores fueron puestos a consideración por parte ni de la Gerencia General ni de la Gerencia Administrativa Financiera al Director de Control Financiero/Legal de la Concesión, para revisión de estadísticas, razón por la cual era imposible que hubiese emitido algún criterio al respecto. Así mismo (sic), el control por parte de la Unidad de Gestión de las recaudaciones de tasas del AIMS y los costos y gastos fue desde la fecha efectiva como lo establecen los contratos...-Hasta la fecha de terminación de nuestra gestión Quiport mantenía pendiente la entrega de los informes emitidos por la compañía auditora en el cual se identifique y sustente la veracidad, legalidad y razonabilidad del monto utilizado en costos y gastos de operación, administración y mantenimiento del AIMS...".*

En el oficio PRES-361-2015 de 23 de diciembre de 2015, con el que el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., remitió sus opiniones al borrador del informe del examen, se recogen en similar sentido, los criterios que constan en la parte pertinente del oficio PRES-338-2015 de 24 de noviembre de 2015, con el que envió la respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 092-035-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 29 de octubre de 2015, adicionando lo siguiente:

*"...Respecto del...párrafo...en donde manifiestan que "...solicitó al Tesorero de la Corporación Quiport S.A, indicar las cuentas en las que ingresaron los valores que estaban pendientes de cobro..." (sic) hacemos entrega de un reporte en medio magnético...donde partiendo del saldo de los USD4,557,580 (sic) indicamos las fechas y cuentas bancarias donde se recaudaron estas facturas pendientes de cobro a la fecha de corte del Informe de Procedimientos Acordados emitido por Deloitte, recordando que en dicho periodo del 29 de julio 2009 al 04 de febrero 2011 (sic) no existía un procedimiento de recaudación de tasas; razón por la que dichos ingresos originados por la emisión de facturas emitidas a nuestros clientes, fueron recaudadas en las cuentas bancarias que se mantenían en ese momento.-Respecto del...párrafo...en donde manifiestan que "Lo expuesto ocasiono (sic) que la recaudación de las tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), a pesar de que la información provino del a (sic) Corporación Quiport S.A., presenta diferencias, ya que por una parte, la recaudación según los reportes trimestrales remitidos por la Corporación Quiport S.A., asciende a*

*USD102,023,481. (sic) mientras que según el informe de procedimientos acordados que sustentó (sic) el "ACTA DE CONCILIACION" (sic), la recaudación por dicho concepto fue de USD97,465,901 (sic), es decir, se generó una diferencia de USD4,557,580. (sic)" Tenemos que aclarar...y según lo indicado mediante oficio...PRES-338-2015 del 24 de noviembre de 2015...en donde se explica que los US\$4,557,580 (sic) corresponde valores (sic) que se encontraban pendientes de cobro a la fecha de corte del Informe de Procedimientos Acordados emitido por Deloitte..."*

Al respecto, lo indicado por la Gerente General de la EPMSA, no justifica lo comentado ya que no adjuntó la documentación de soporte de los valores reflejados en el Acta de Conciliación suscrita el 1 de octubre de 2013, así como los sustentos de los costos y gastos reportados por el concesionario en relación a la operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS).

En cuanto a lo indicado por la Gerente Administrativa Financiera, Encargada, de la EPMSA, en el período comprendido entre el 1 de diciembre de 2012 y el 31 de mayo de 2014, no justifica lo comentado ya que remitió copias de oficios en los que la Gerente Financiera del concesionario envió a la EPMSA un detalle de saldos de la cartera entre el 29 de julio de 2009 al 4 de febrero de 2011, que asciende a 4 557 355,00 USD; sin embargo, no se enviaron los documentos de soporte que permitan identificar la antigüedad de la cartera y por ende de los valores observados por el equipo de control.

En relación a lo señalado por la Directora Financiera del concesionario, de que el valor facturado según los reportes trimestrales remitidos por la Corporación Quiport S.A., en el mes de febrero de 2011, asciende a 816 535 USD, se debe señalar que la propia directiva proporcionó al equipo de control, un detalle de recaudación de tasas aeroportuarias, en el que en el referido período, se registra un valor de 976 641 USD, motivo por el cual se mantiene una diferencia de 160 006 USD. Además, se evidencia que no existe uniformidad y consistencia entre la información proporcionada por la directiva del concesionario, lo cual permite establecer que la Gerente Administrativa Financiera, Encargada, de la EPMSA, en el período comprendido entre el 1 de diciembre de 2012 y el 31 de mayo de 2014, no realizó ni verificó la conciliación de los valores de recaudación por tasas y servicios aeroportuarios en el AIMS, así como, tampoco se proporcionó información relacionada al análisis de la propiedad, legalidad y veracidad de los costos y gastos por operación y mantenimiento reportados por el concesionario en el AIMS.

En cuanto a lo indicado por la Gerente Administrativa Financiera, en el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012, Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012. y Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013; y, el Director de Control Financiero/Legal de la Concesión, en el período comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, es necesario señalar que, a pesar de que los examinados solicitaron en marzo de 2011 información al concesionario para proceder con la consolidación de los valores que se reflejarían en el acta que contractualmente se debía suscribir, la Corporación Quiport S.A., un año más tarde, el 6 de marzo de 2012, remitió la documentación requerida. Una vez verificada la documentación por parte de la entonces Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, mediante oficio EPM-GSC-0006-0482-12 de 14 de mayo de 2012, remitió al Director Financiero del concesionario, observaciones que se solicitó sean aclaradas; sin embargo, con oficio DFIN-176-13 de 8 de julio de 2013, el Presidente y Director General del concesionario, solicitó al entonces Alcalde del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, que los soportes para la consolidación de cuentas en el acta, debían ser sustituidos con el informe de los auditores independientes sobre la aplicación de procedimientos acordados, relativos a la identificación del monto de las tasas del AIMS, recaudaciones y su aplicación, por el periodo comprendido entre el 29 de julio de 2009 y el 4 de febrero de 2011, mismo que fue suscrito el 27 de mayo de 2013 por la firma auditora independiente contratada por el concesionario, el cual debía ser tomado en cuenta como reporte definitivo, sustituyendo en su totalidad al informe enviado de manera inicial.

Al equipo de control no se le proporcionó información que demuestre que la EPMSA efectuó la verificación y consolidación de los valores contenidos en el informe de procedimientos acordados de 27 de mayo de 2013 emitido por el auditor independiente contratado por el concesionario, y que se constituyó en el sustento del "Acta de Conciliación" que se suscribió el 1 de octubre de 2013. Por tanto, no se justifican las diferencias observadas por el equipo de control en cuanto a la recaudación de tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto

internacional Mariscal Sucre (AIMS), así como de los costos y gastos de operación y mantenimiento del AIMS en ese período.

Asimismo, al equipo de control no se le entregó evidencia documental que demuestre que la Gerente Administrativa Financiera, en el periodo comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012, Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el periodo comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012, y Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, en el periodo comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013; y, el Director de Control Financiero/Legal de la Concesión, en el periodo comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, de la EPMSA, efectuaron controles y/o las gestiones necesarias para determinar la propiedad, veracidad y legalidad de los costos y gastos de operación y mantenimiento reportados por el concesionario en el AIMS. Adicionalmente, los examinados no proporcionaron información relacionada con el "Acta de Conciliación", tanto de los ingresos por recaudaciones, como de los costos y gastos por operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), en la que se evidencie que hayan realizado el monitoreo, seguimiento y control de los valores, remitiendo únicamente cuadros estadísticos de pasajeros y de costos y gastos por operación y mantenimiento del AIMS, en los que no se realiza un análisis de la información y datos del acta de conciliación en los periodos de gestión que les correspondía.

Es importante insistir, en que el *"Informe de los Auditores Independientes sobre la Aplicación de Procedimientos Acordados relacionados con el cumplimiento del Acuerdo de Alianza Estratégica y el Acuerdo de Implementación relativo a la identificación del monto de las Tasas del AIMS recaudadas y su aplicación por el período comprendido entre el 29 de julio del 2009 y hasta el 4 de febrero del 2011"*, emitido por la empresa Deloitte & Touche el 30 de agosto de 2013, y que sirvió de sustento del "Acta de Conciliación" suscrita el 1 de octubre de 2013, no corresponde a un informe de auditoría, ya que en los párrafos antepenúltimo y penúltimo en su orden, del referido documento, expresamente se señala: *"...Debido a los procedimientos mencionados no constituyen ni una auditoría ni una revisión realizada conforme Normas Internacionales de Auditoría o las Normas Internacionales de Compromisos de Revisión, no expresamos opinión alguna respecto de otras partidas que no sean las relacionadas con los procedimientos acordados mencionados precedentemente...-Si*



*hubiésemos realizados (sic) procedimientos adicionales o si hubiésemos realizado una auditoría o revisión de los estados financieros conforme a las Normas Internacionales de Auditoría o las Normas Internacionales de Compromisos de Revisión habrían surgido otras cuestiones que hubiesen llamado nuestra atención sobre las cuales les habríamos informado oportunamente...".* Por ende, dicho documento no se ajusta a la condición que debía cumplir, a base del pronunciamiento con el que la Contraloría General del Estado emitió en el asesoramiento solicitado por la EPMSA, en cuanto a la factura referida en el literal (c) numeral (i) de la cláusula 4.4 del acuerdo de alianza estratégica.

Tampoco se comparte el criterio del Director de Control Financiero/Legal de la Concesión de la EPMSA, que desempeñó dichas funciones en el periodo comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, de que no pudo efectuar la revisión de estadísticas respecto de las tasas y costos y gastos de operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), debido a que la Gerencia General ni la Gerencia Administrativa Financiera de la EPMSA pusieron a consideración la información pertinente, ya que, de acuerdo al Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, y que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014, el control financiero y legal de los contratos, acuerdos y demás instrumentos referentes a la concesión, eran de responsabilidad exclusiva de dicho cargo, y por ende, del examinado, al haber ocupado la mencionada posición directiva en la EPMSA.

En cuanto a lo indicado por el Presidente y Director General del concesionario en su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 092-035-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 29 de septiembre de 2015, de que los valores que se establecen como diferencia en la recaudación de tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios corresponden a valores que estaban pendientes de cobro hasta el 4 de febrero de 2011, es importante señalar que el equipo de control, mediante correo electrónico de 9 de diciembre de 2015, solicitó al Tesorero de la Corporación Quiport S.A. que indique las cuentas en las que ingresaron los valores que estaban pendientes de cobro, así como el documento que se remitió a la EPMSA para el proceso de coactiva correspondiente, sin obtener respuesta al requerimiento efectuado.

Respecto a los costos y gastos de operación y mantenimiento del AIMS, reportado por el concesionario, la Gerente Financiera de la Corporación Quiport S.A., mediante correo electrónico de 26 de noviembre de 2015, remitió un mayor con 8 601 ítems, por un valor total de 55 864 334 USD, de acuerdo al siguiente detalle:

Período	Número de ítems	Valor total (USD)
4 de febrero al 31 de diciembre de 2011	249	21 316 441,00
1 de enero a 31 de diciembre de 2012	7 297	29 652 177,00
1 de enero a 28 de febrero de 2013	1 060	4 895 716,00

El 26 de noviembre de 2015, el equipo de control remitió a la Directora Financiera del concesionario mediante correo electrónico, la muestra de los costos y gastos de operación y mantenimiento del AIMS, para que se envíe la documentación de soporte de los mismos, sin que se haya obtenido respuesta al requerimiento efectuado.

En relación a lo indicado por el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., en su respuesta al borrador de informe, es importante señalar que al oficio PRES -361-2015 de 23 de diciembre de 2015, con el que el directivo remitió sus criterios luego de la conferencia final de comunicación de resultados, no se adjuntó el reporte magnético con la información de las cuentas en las que ingresaron los valores pendientes de cobro a la fecha de corte del Informe de Procedimientos Acordados emitido por la compañía Deloitte. Asimismo, las facturas que se enviaron, al estar en forma global, no permite la identificación de los valores que en el período observado estaban pendientes de cobro.

Por lo expuesto, el comentario se mantiene.

### Conclusiones

Los Gerentes de Seguimiento Contractual, Gerentes de Seguimiento Contractual de la Concesión y los Directores de Control Financiero/Legal de la Concesión de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que desempeñaron dichas funciones entre el 21 de agosto de

2010 (fecha de inicio del período de la acción de control) y el 1 de octubre de 2013 (fecha en la que se suscribió el Acta de Conciliación), en sus respectivos períodos de actuación, y en el ámbito de sus deberes y atribuciones, inobservaron el artículo 24 del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución EPM-SD-007-2010 de 7 de septiembre de 2010, que estuvo vigente hasta el 28 de mayo de 2012; y, los artículos 26 y 29 del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014, al no haber efectuado el seguimiento, monitoreo y control financiero de la concesión, a través de la verificación de los ingresos por concepto de tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS).

La Gerente Administrativa Financiera, encargada, de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que suscribió el "ACTA DE CONCILIACIÓN", inobservó el artículo 12 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado y las normas 100-01, 405-04 y 405-06 de Control Interno para las Entidades, Organismos del Sector Público y de las Personas Jurídicas de Derecho Privado que dispongan de Recursos Públicos, al no haber efectuado la conciliación entre los valores recaudados y los datos constantes en los procedimientos acordados relacionados con las tasas del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), limitándose a firmar el "ACTA DE CONCILIACIÓN", aceptando por tanto los resultados contenidos en el informe de procedimientos acordados. Asimismo la servidora inobservó el literal (i) de la cláusula SEIS "CIERTOS COMPROMISOS Y DECLARACIONES" del acuerdo de alianza estratégica, suscrito el 9 de agosto de 2010, al firmar el "ACTA DE CONCILIACIÓN" luego de aproximadamente 2 años 8 meses de lo establecido en el referido cuerpo legal, para la suscripción del mencionado documento.

Lo referido ocasionó que la recaudación de las tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), a pesar de que la información provino de la Corporación Quiport S.A., presenta diferencias, ya que por una parte, la recaudación según los reportes trimestrales remitidos por la Corporación Quiport S.A., asciende a 102 023 481 USD, mientras que según el informe de

procedimientos acordados que sustentó el "ACTA DE CONCILIACIÓN", la recaudación por dicho concepto fue de 97 465 901 USD, es decir, se generó una diferencia de 4 557 580 USD.

### Recomendaciones

#### A la Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales

9. Dispondrá al Gerente Administrativo Financiero de la entidad, designar a un profesional, con el que se responsabilizará de efectuar la actualización del sistema AIS que posee la empresa para el seguimiento, monitoreo y control financiero de la concesión, a fin de contar con la información confiable y verificada de los valores recaudados por concepto de tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios, así como de los costos y gastos de operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS).

10. Dispondrá al Gerente Administrativo Financiero de la entidad, que conjuntamente con la Dirección Financiera y Tesorería de la entidad, se responsabilicen de verificar, mediante una conciliación detallada, la conformidad entre los datos consignados en las facturas entregadas por la Corporación Quiport S.A., con los registrados como cartera vencida. Adicionalmente, dispondrá que se realice el análisis y depuración de dichas cuentas; y de encontrarse diferencias, se proceda a recuperar los valores que correspondan, debiendo mantener un control adecuado y oportuno de los valores que mantiene el concesionario por concepto de cartera vencida.

#### Certificados de contribución para el diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito "NAIQ".

El numeral TRES PUNTO DOS "Contribuciones de las Partes al Proyecto" de la cláusula TRES "OBJETO DE LA ALIANZA ESTRATÉGICA" del acuerdo de alianza estratégica suscrito el 9 de agosto de 2010, señala:

*TRES PUNTO DOS. Contribuciones de las Partes al Proyecto.- (a) Para propósitos de esta alianza estratégica y del Proyecto, la contribución del*

*Municipio consistirá en las Tasas del AIMS, todas las cuales, después del pago de los costos y gastos incurridos con respecto al AIMS, serán invertidas en el diseño, desarrollo, financiación y construcción del NAIQ. "*

El numeral CUATRO del acuerdo de recaudación suscrito el 3 de febrero de 2011, establece:

*- CUATRO.- TRANSFERENCIAS DE LA CUENTA DE RECAUDACIÓN DEL AIMS:- (a) Durante el Período de Recaudación del AIMS, el Municipio instruye de manera irrevocable e incondicional al Recaudador de las Tasas que transfiera, a partir de las 9:00 a.m. de cada Día Hábil, a la Cuenta AIMS del Fideicomiso el monto total del saldo que exista en ese momento en la Cuenta de Recaudación del AIMS; dicha transferencia deberá estar acompañada de una notificación escrita al Municipio identificando el monto transferido a la Cuenta AIMS del Fideicomiso.- b) Una vez finalizado el Período de Recaudación del AIMS, por medio de este instrumento el Municipio instruye de manera irrevocable e incondicional al Recaudador de las Tasas que transfiera partir (sic) de las 9:00 a.m. de cada Día Hábil, a la Cuenta del Fideicomiso del Proyecto el monto total del saldo pendiente en la Cuenta de Recaudación del AIMS, estipulándose que, como condición a dicha transferencia, Quiport entregará (i) una notificación al Municipio por escrito, prontamente después de recibir las Tasas del AIMS correspondientes, y (ii) (A) una factura identificando el monto de dichas Tasas del AIMS a ser pagada a Quiport por los costos y gastos incurridos con respecto al AIMS; y (B) un certificado de contribución identificando el monto de dichas Tasas del AIMS invertido en el diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del NAIQ.- (c) El Recaudador de las Tasas no realizará ningún gasto o inversión con los saldos pendientes de la Cuenta de Recaudación del AIMS..."*

Mediante oficios PRES-131-2015 de 29 de mayo de 2014 (sic) suscrito por el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., y DFIN-154-15 de 5 de junio de 2015 del Director Comercial de la mencionada Corporación, remitieron al equipo de control, información relacionada con la recaudación de tasas aeroportuarias en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), entre el 5 de febrero de 2011 y el 28 de febrero de 2013. La información remitida en medio magnético, consta, entre otra, de lo siguiente: comprobantes de declaraciones, liquidación y pago de tasas por servicios aeroportuarios; certificados de contribución al proyecto del aeropuerto internacional de Quito; detalle de recaudación de tasas aeroportuarias de la "CUENTA DE RECAUDACIÓN DEL AIMS" 2005170229, a nombre de la Corporación Quiport S.A. en el Banco Produbanco; y anexos del detalle de las notificaciones pendientes de pago.

Según la información proporcionada, se estableció lo siguiente:

Periodo	Recaudación según los comprobantes de declaración, liquidación y pago de tasas por servicios aeroportuarios en el AIMS, remitidos por la Corporación Quiport S.A.	Costos y gastos de operación y mantenimiento del AIMS según informes de procedimientos acordados	Contribución al diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del nuevo aeropuerto internacional Mariscal Sucre	Certificados de contribución emitidos entre el 5 de febrero de 2011 y el 19 de febrero de 2013
	(USD)	(USD)	(USD)	(USD)
1 de febrero de 2011 al 31 de diciembre de 2011	58 117 260,35	21 316 441,00	36 800 819,35	38 584 532 13
1 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2012	69 780 068,05	29 652 117,00	40 127 891,05	39 648 641,66
1 de enero de 2013 al 28 de febrero de 2013	12 210 307,76	4 895 716,00	7 193 229,71	5 142 913,24
Total	140 107 636,16	50 968 618,00	84 121 946,11	83 376 087 03

De los resultados obtenidos en el cuadro precedente, se desprenden inconsistencias entre la información de la contribución al diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del nuevo aeropuerto internacional Mariscal Sucre y los certificados de contribución, pese a que corresponden a datos proporcionados por la Corporación Quiport S.A., mismas que no han sido justificadas por el concesionario, pese a que mediante correos electrónicos de 10 de septiembre y 14 de octubre de 2015, se solicitó a la Gerente Financiera de la mencionada Corporación, se solventen las diferencias establecidas.

Al equipo de control no se le proporcionó documentación que refleje que la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, en el período de la acción de control, haya verificado y comprobado que el concesionario entregue las notificaciones escritas de las transferencias en las que se indique el monto transferido a la Cuenta AIMS del Fideicomiso proveniente de las tasas del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), según lo estipulado en el numeral CUATRO "TRANSFERENCIAS DE LA CUENTA DE RECAUDACIÓN DEL AIMS" del Acuerdo de Recaudación.

La compañía Deloitte & Touche, en calidad de auditores independientes contratados por la Corporación Quiport S.A., emitió seis informes en relación con la aplicación de procedimientos acordados, con el objeto de informar sobre la conciliación de cuentas relacionadas con los montos recaudados por cobro de las Tasas del AIMS y su aplicación, en los que consta que la información utilizada provino de la validación y consolidación de los registros contables proporcionada por el concesionario a los auditores independientes.

Según los informes de procedimientos acordados remitidos al equipo de control por la Directora Financiera de la Corporación Quiport S.A., certificados de contribución para el diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito, emitidos por la Corporación Quiport S.A., los ingresos por tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS); y los costos y gastos relacionados con el referido aeropuerto, se obtuvo lo siguiente:

Ingresos por tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS)

Periodo	Valores según los informes de procedimientos acordados (USD)	Valores según los comprobantes de declaración, liquidación y pago de tasas por servicios aeroportuarios en el AIMS (USD)	Diferencia entre los valores según los informes de procedimientos acordados y los valores según los comprobantes de declaración, liquidación y pago de tasas por servicios aeroportuarios en el AIMS, menos costos y gastos relacionados con el AIMS (USD)
5 de febrero de 2011 al 31 de diciembre de 2011	57 963 258,00	58 117 260,47	- 154 002,47
1 de enero de 2012 al 31 de diciembre de 2012	69 749 915,00	69 780 068,05	-30 153,05
1 de enero de 2013 y el 30 de abril de 2013	14 520 823,00	12 210 307,76	2 310 515,24
Total	142 233 996,00	140 107 636,28	2 126 359,72

Aportes de contribución del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito al diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito

Periodo	Valores según informes de procedimientos acordados (USD)	Valores según los certificados de contribución emitidos por la Corporación Quiport S.A. (USD)	Valores establecidos según la diferencia entre los comprobantes de declaración, liquidación y pago de tasas por servicios aeroportuarios en el AIMS y los costos y gastos relacionados con el AIMS (USD)
5 de febrero de 2011 al 31 de diciembre de 2011	36 646 817,00	38 584 532,13	36 800 819,35
1 de enero de 2012 al 31 de marzo de 2012	10 050 176,00	10 794 676,76	10 100 836,67
1 de abril de 2012 al 30 de junio de 2012	10 142 635,00	8 101 851,63	10 189 858,87
1 de julio de 2012 al 30 de septiembre de 2012	12 205 052,00	6 248 030,46	12 046 312,79
1 de octubre de 2012 al 31 de diciembre de 2012	7 699 875,00	14 504 082,81	7 790 882,72
1 de enero de 2013 al 30 de abril de 2013	9 625 107,00 (*)	14 520 823,00	7 314 591,76

De la información constante en los cuadros precedentes, se observa que existen diferencias, pese a que corresponden a un mismo concepto, como son los ingresos por tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS); y, el valor de los aportes de contribución del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito al diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito, y que además, provienen de la misma fuente de origen (Recaudador de las Tasas), como se puede observar en el siguiente cuadro

Periodo	Diferencias entre los informes de procedimientos acordados y los certificados de contribución emitidos por la Corporación Quiport S.A. (USD)	Diferencia los informes de procedimientos acordados y la diferencia entre los comprobantes de declaración, liquidación y pago de tasas por servicios aeroportuarios en el AIMS y los costos y gastos relacionados con el AIMS (USD)	Diferencias entre los certificados de contribución emitidos por la Corporación Quiport S.A y a diferencia entre los comprobantes de declaración, liquidación y pago de tasas por servicios aeroportuarios en el AIMS y los costos y gastos relacionados con el AIMS (USD)
5 de febrero de 2011 al 31 de diciembre de 2011	-1 937 715,13	1 783 712,78	-154 002,35
1 de enero de 2012 al 31 de marzo de 2012	-744 500,76	693 840,09	50 660,67
1 de abril de 2012 al 30 de	2 040 783,37	-2 088 007,24	-47 223,87



1 de enero de 2012 al 31 de marzo de 2012	-744 500,76	693 840,09	50 660,67
1 de abril de 2012 al 30 de junio de 2012	2 040 783,37	-2 088 007,24	-47 223,87
1 de julio de 2012 al 30 de septiembre de 2012	5 957 021,54	-5 798 282,33	158 739,21
1 de octubre de 2012 al 31 de diciembre de 2012	-6 804 207,81	6 713 200,09	-91 007,72
1 de enero de 2013 al 31 de febrero de 2013	4 482 193,76	-2 171 678,52	5 067 502,24

Las diferencias que se registran entre la información contenida en los informes de procedimientos acordados emitidos por los auditores independientes contratados por la Corporación Quiport S.A., certificados de contribución emitidos por la Corporación Quiport para el diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito, valores por ingresos por tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS) y los costos y gastos relacionados con el referido aeropuerto, se debe a que la EPMSA, durante el período de la acción de control, no efectuó el seguimiento, monitoreo y control financiero de la concesión, a través de la verificación de los ingresos por concepto de tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), ocasionando por ende, que no exista uniformidad y consistencia en la información financiera del flujo operacional del referido aeropuerto.

No obstante de que los datos fueron proporcionados por la Corporación Quiport S.A., las diferencias establecidas no han sido justificadas por el concesionario, pese a que mediante correos electrónicos de 10 de septiembre y 14 de octubre de 2015, se solicitó a la Gerente Financiera de la Corporación, solventar las mismas.

El artículo 12 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, dispone:

*“...Art. 12.- Tiempos de control.- El ejercicio del control interno se aplicará en forma previa, continua y posterior.-a) Control previo.- Los servidores de la institución, analizarán las actividades institucionales propuestas, antes de su autorización o ejecución, respecto a su legalidad, veracidad, conveniencia, oportunidad, pertinencia y conformidad con los planes y presupuestos institucionales...”*

El Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución EPM-SD-007-2010 de 7 de septiembre de 2010, y que estuvo vigente hasta el 28 de mayo de 2012, señalaba:

Art. 24 - DE LA GERENCIA DE SEGUIMIENTO CONTRACTUAL.-a) MISIÓN - Es responsable de controlar.. la adecuada gestión del sistema jurídico financiero del Contrato de Concesión - b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES.- 1) Revisar los informes financieros del concesionario y emitir los comentarios correspondientes a la Gerencia General.-2) Inspeccionar los libros y registros financieros y demás y documentos (sic) que pertenezcan o sean mantenidos por o a nombre del Concesionario con respecto del Proyecto, con el propósito de asegurar el cumplimiento de este Contrato de Concesión por parte del Concesionario...3)...controlar la actuación de los auditores del Concesionario...-4) Revisar y opinar sobre las cuentas que el Concesionario preparará...5) Revisar, opinar e informar sobre los informes financieros trimestrales...que esta (sic) obligado a proporcionar al Concesionario...-9) Supervisar la ejecución del contrato de concesión...-c) PRODUCTOS Y SERVICIOS...-2) Informes ejecutivos de cumplimiento del Concesionario en temas financieros.-3) Informes de cumplimiento desde el punto de vista legal del grado de cumplimiento del A.A.E..".

El Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, y que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014, establecía:

"...Art. 26 - DE LA GERENCIA DE SEGUIMIENTO CONTRACTUAL DE LA CONCESIÓN.- a) MISIÓN: Efectuar el seguimiento y el control de los contratos y acuerdos concernientes a la Concesión de los Aeropuertos de Quito.-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES...-1) Efectuar el monitoreo y el seguimiento referentes al cabal cumplimiento de todos los compromisos adquiridos por el Concesionario, los que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión...y en los demás acuerdos y contratos relativos a la Concesión de los aeropuertos...-6) Verificar los ingresos reportados por el Concesionario...-d) PRODUCTOS Y SERVICIOS...-1) Informes sobre el cumplimiento de los acuerdos y contratos de la Concesión...3) Informes del monitoreo financiero de la concesión...5) Informes al Gerente General sobre eventuales incumplimientos de los contratos y acuerdos, por parte del concesionario, para que disponga las medidas correspondientes...-8) Informes de verificación de Ingresos". y,

"...Art. 29.- DE LA DIRECCIÓN DE CONTROL FINANCIERO/LEGAL DE LA CONCESIÓN.- a) MISIÓN: Es responsable del control financiero y legal de los contratos, acuerdos y demás instrumentos referentes a la Concesión.- b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES...-2) Inspeccionar los libros y registros financieros y demás documentos que pertenezcan o sean mantenidos por o a nombre del Concesionario con respecto del Proyecto, con el propósito de asegurar el cumplimiento de los contratos y acuerdos de la Concesión...-4) Revisar e informar sobre la opinión de los auditores del concesionario relativos a la recaudación...de las tasas del aeropuerto.-10) Verificar la liquidación de cuentas amparada en los contratos y acuerdos de concesión...d) PRODUCTOS Y SERVICIOS...-1) Informes de cumplimiento de los acuerdos y contratos de la concesión, particularmente de las cláusulas relativas a la

*administración y manejo de recursos.-3) Informes ejecutivos de cumplimiento del Concesionario en temas financieros...-7) Informe trimestral de contribución del MDQ a la construcción del NAIQ...".*

En el oficio EPMSA-GG-0610-2965-15 del 5 de noviembre de 2015, con el que la Gerente General de la EMPSA remitió sus respuestas a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 25220-DAPyA-2015 de 29 de octubre de 2015, se indica que se remitió a la Corporación Quiport S.A., el oficio EPMSA-GG-0604-2950-15 de 4 de noviembre de 2015, solicitando se remita la justificación de las diferencias de los valores de los ingresos por tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el AIMS, aportes de contribución del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito al diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del NAIQ; y, diferencia entre los certificados de contribución emitidos por el concesionario y los comprobantes de declaración, liquidación y pago de tasas por servicios aeroportuarios.

En la comunicación de 10 de noviembre de 2015, con la que la Gerente Administrativa Financiera, en el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012, Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012, y Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013; y, el Director de Control Financiero/Legal de la Concesión, en el período comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, remitieron sus criterios respecto de las comunicaciones de resultados provisionales, contenidas en los oficios 092-02 y 092-05-EE-CNNAIQ-AEE-MOM, ambos de 29 de octubre de 2015, se señala:

*"...De acuerdo a lo indicado en el PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN, RECAUDACIÓN, REVISIÓN Y ANÁLISIS DE TASAS AEROPORTUARIAS y en el ANEXO Análisis Fideicomiso (ver archivo en CD adjunto) se puede evidenciar que la GSC (sic) y la DCFLC (sic) dieron cumplimiento a sus atribuciones y responsabilidades, dando seguimiento a la información proporcionada por el Concesionario y que se cumpla con lo señalado en el Contrato de Fideicomiso de las tasas en los tiempos pertinentes; para lo cual se adjunta los cuadros de análisis respectivos y se adjunta los oficios que sustentan lo actuado y respaldan las acciones realizadas encaminadas al control del cumplimiento del concesionario en varias ocasiones.-Con respecto, a las facturas de costos y gastos del AIMS emitidas por el Concesionario, se debe indicar claramente que la GSC (sic) y la DCFLC (sic) nunca dieron por aceptadas ni validadas dichas facturas, debido a que no demostraban de manera suficiente la razonabilidad y legalidad de los gastos, por las mismas*

razones tampoco fueron aceptados los informes de procedimientos acordados, tal como se observa en los oficios que se adjuntan a esta comunicación. Cualquier factura o informe de este tipo que hubiesen sido recibidos, revisados o aceptados con posterioridad a la terminación de nuestras funciones en la EPMSA, no podemos opinar ya que no corresponden a nuestro período de gestión.-En el cuadro que se adjunta en la página 19 del informe de resultados provisionales se realiza la comparación entre valores de comprobantes de declaración, liquidación y pago, la factura de costos y gastos vs. (sic) los certificados de contribución. La comparación realizada no es válida debido a...  
• La comparación y conciliación que debió haber hecho el equipo de control debió ser contra el Monto de Contribución Certificada del Estado de Conciliación, y no de los Certificados de Contribución Inicial, pues este último era un estimado de lo que pensaba contribuir el Municipio en el mes.-El mismo error conceptual se realiza al comparar los comprobantes de declaración, liquidación y pago, certificados de contribución inicial y los informes de procedimientos acordados (de los que no nos hacemos responsables pues en nuestro período de gestión no fueron aceptados y que deberían exclusivamente ser un respaldo de la factura de costos y gastos) en donde se consolidan registros contables del mes y que no fueron aceptados en nuestra gestión..."

En el oficio PRES-338-2015 de 24 de noviembre de 2015, con el que el Presidente y Director General del concesionario remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 092-035-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 29 de octubre de 2015, se indica:

"...es importante indicar que Corporación Quiport S.A. realiza desde el inicio gastos tanto para la operación y mantenimiento del antiguo Aeropuerto (AIMS) como para el nuevo aeropuerto.-Dentro de las obligaciones contractuales de Quiport, se ha entregado los informes trimestrales que contienen información sobre todas las operaciones de Quiport...-a fin de cumplir con el Acuerdo de Alianza Estratégica, Quiport debía entregar un informe que contenga los ingresos y los costos y gastos relacionados con el antiguo aeropuerto internacional Mariscal Sucre de Quito (AIMS), este informe (informe de procedimientos acordados) se lo efectúa eliminando los costos y gastos que se relacionan con el nuevo aeropuerto, consiguientemente los dos informes (el trimestral y el de conciliación bajo procedimientos acordados) tienen un reporte de gastos diferente...-es importante mencionar que en la columna Certificados de contribución emitidos entre el 5 de Febrero del 2011 y el 19 de Febrero del 2013 en el periodo 1 de enero de 2013 al 19 de febrero del 2013, se aumentó el valor de US\$ 2.985.348, el mismo que corresponde a la contribución del Municipio por el periodo comprendido entre la apertura del Nuevo Aeropuerto más 60 días. con el fin de abarcar todo el periodo de recaudación según lo estipula el Acuerdo de Alianza Estratégica en la definición de Período de Recaudación del AIMS.-Al comparar el total reflejado en la columna (A) y columna (B), se origina una diferencia de US\$ 8.104,58 valor de contribución no reflejada en los certificados emitidos por Corporación Quiport S.A. sin embargo sí se lo evidencia en los informes de procedimientos acordados auditados por Deloitte.-Adicionalmente, la tabla que se muestra en la página 20 de la comunicación de resultados provisionales...tampoco coinciden (sic) con la información proporcionada por Corporación Quiport S.A y que constan en los

*Informes de Procedimientos Acordados emitidos por Deloitte. -Es importante mencionar que el valor total de recaudación según los informes de procedimientos acordados respecto de los comprobantes de declaración, liquidación y pago de tasas por servicios aeroportuarios en el AIMS genera una diferencia inmaterial de US\$ 121.84...-Por otro lado, es importante mencionar nuevamente que en la columna Certificados de contribución por Corporación Quiport S.A, para el periodo 1 de enero de 2013 al 19 de febrero del 2013, se aumentó el valor de US\$ 2.985.348, el mismo que corresponde a la contribución del Municipio por el periodo comprendido entre la apertura del Nuevo Aeropuerto más 60 días, con el fin de abarcar todo el periodo de recaudación según lo estipula el Acuerdo de Alianza Estratégica en la definición de Período de Recaudación del AIMS...-Al analizar...(la) última tabla de diferencias entre los diferentes reportes, se desprende que existe una diferencia de ocho millones de dólares valor que no se consideró en los certificados de contribución emitidos por Corporación Quiport S.A., pero que si fueron incluidos en los informes de Procedimientos Acordados auditados por Deloitte, llegando a la conclusión de que el valor contribuido por el Municipio de Quito durante el periodo de recaudación del AIMS asciende a US\$ 86.369.662, valor que ha sido ratificado por Corporación Quiport S.A. a la Contraloría General del Estado mediante oficio DFIN-174-15 del 15 de Julio del 2015...".*

En el oficio EPMSA-GG-0708-3433-15 de 23 de diciembre de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones respecto del borrador de informe, en la parte pertinente, se señala lo siguiente:

*"...la Gerencia Administrativa Financiera...mediante el Memorando...EPMSA-GAF-3240-8225-15...de 22 de diciembre de 2015...dice...-"El periodo al que se hace referencia esta observación está comprendido entre el 1 de octubre de 2010, fecha inicialmente convenida por las partes para el inicio de operaciones del nuevo aeropuerto Internacional (sic) de Quito, y el 19 de febrero del 2013, fecha de fin de operaciones del aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (AIMS)... la EPMSA está a la espera...sobre la Auditoría de costos y gastos así como también de las recomendaciones que correspondan al Informe Final, debido a que los actos de control no corresponden a nuestro período...".*

En el oficio PRES-361-2015 de 23 de diciembre de 2015, con el que el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones al borrador del informe del examen, se recogen en similar sentido, los criterios que constan en la parte pertinente del oficio PRES-338-2015 de 24 de noviembre de 2015, con el que envió la respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 092-035-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 29 de octubre de 2015.

*por el oficio 092-035-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 29 de octubre de 2015.*

Al respecto, lo manifestado por la Gerente General de la EPMSA no justifica la observación del equipo de control, ya que a la empresa le correspondía realizar el seguimiento, monitoreo y control financiero de la concesión, estableciendo para el efecto, procedimientos de verificación y comprobación de la información registrada en los certificados de contribución emitidos por el concesionario en donde se establece el aporte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para el diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito, así como de los informes de procedimientos acordados emitidos por la Corporación Quiport S.A., y del monto transferido a la cuenta AIMS del Fideicomiso proveniente de las tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), de lo cual, al equipo de control no se le proporcionó evidencia documental de que se hayan efectuado dichas actividades

En cuanto a la indicado por la Gerente Administrativa Financiera, en el periodo comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012, Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el periodo comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012, y Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, en el periodo comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013; y, el Director de Control Financiero/Legal de la Concesión, en el periodo comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, de la EPMSA, en relación al seguimiento y control de las recaudaciones por tasas y servicios aeroportuarios en el AIMS, se remitieron cuadros en los que se evidencia que los examinados evaluaron estadísticamente la información de número de pasajeros y vuelos en el mencionado aeropuerto, que el concesionario remitió a la EPMSA en los años 2011 y 2012, cuyos reportes fueron remitidos a la Administración General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

En cuanto a los costos y gastos de operación y mantenimiento del AIMS, es importante señalar que la Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el periodo comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012, y Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, en el periodo comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013, realizó observaciones a las facturas remitidas a la EPMSA por el concesionario por dichos conceptos, por cuanto no se adjuntaron los respaldos y documentos de soporte que sustenten la razonabilidad y legalidad de los valores reportados; sin embargo, los valores de los

costos y gastos del AIMS fueron considerados para el cálculo de la contribución del Municipio al proyecto del aeropuerto internacional de Quito.

En relación a lo manifestado por el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A. en su respuesta a la comunicación de resultados contenida en el oficio 092-035-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 29 de octubre de 2015, es preciso indicar que no se remitieron los documentos de soporte de los 2 985 348 USD que el concesionario indica que se debería aumentar a los certificados de contribución emitidos entre el 5 de febrero de 2011 y el 19 de febrero de 2013, con el fin de abarcar la recuperación de las operaciones del AIMS, por tanto, no se justifica la observación del equipo de control.

Respecto de lo señalado por el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., en su respuesta al borrador de informe, es necesario indicar que no modifica lo comentado, ya que al equipo de control no se le proporcionó documentación que indique la cuenta a la que ingresaron los 2 985 348,00 USD, por concepto de contribución del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, luego de los 60 días de la apertura del nuevo aeropuerto internacional de Quito, así como de los soportes que justifiquen dicho valor.

Por lo expuesto, el comentario se mantiene.

### **Conclusión**

Los Gerentes de Seguimiento Contractual, los Gerentes de Seguimiento Contractual de la Concesión y los Directores de Control Financiero/Legal de la Concesión de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que desempeñaron dichas funciones entre el 21 de agosto de 2010 (fecha de inicio del período de la acción de control) y el 19 de febrero de 2013 (fecha de fin de operaciones del aeropuerto internacional Mariscal Sucre – AIMS), en sus respectivos períodos de actuación, y en el ámbito de sus deberes y atribuciones, inobservaron el artículo 12 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado; el artículo 24 del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución EPM-SD-007-2010 de 7 de

septiembre de 2010, que estuvo vigente hasta el 28 de mayo de 2012; los artículos 26 y 29 del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014; y, el numeral CUATRO "TRANSFERENCIAS DE LA CUENTA DE RECAUDACIÓN DEL AIMS" del Acuerdo de Recaudación, al no haber efectuado el seguimiento, monitoreo y control financiero de la concesión, a través de la verificación y comprobación de la información registrada en los certificados de contribución del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para el diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito, y en los informes de procedimientos acordados emitidos por la Corporación Quiport S.A.; y, por no haber controlado que el concesionario entregue las notificaciones escritas de las transferencias en las que se indique el monto transferido a la Cuenta AIMS del Fideicomiso proveniente de las tasas del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS).

Lo expuesto, ha ocasionado que no exista uniformidad y consistencia en la información financiera del flujo operacional del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), relacionada con los ingresos por concepto de tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), constantes en los comprobantes de declaraciones, liquidación y pago de tasas; certificados de contribución emitidos por la Corporación Quiport S.A. para el diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito; y, en los informes de procedimientos acordados emitidos por la Corporación Quiport S.A.

#### **Recomendación**

#### **A la Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales**

11. Conjuntamente con el Gerente Administrativo Financiero de la entidad, se responsabilizarán de realizar el análisis y depuración de la información que consta en los comprobantes de declaraciones, liquidación y pago de tasas; procedimientos acordados; costos y gastos de operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS); y, certificados de contribución emitidos por la Corporación



Quiport S.A., a fin de contar con información económica que tenga consistencia y el debido sustento, respecto de los valores recaudados por concepto de tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios, costos y gastos por operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS) y el aporte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito al proyecto del aeropuerto internacional de Quito.

### Reportes de ingresos presentan inconsistencias

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, Fiducia del Pacífico S.A., FIDUPACIFICO, la Corporación Quiport S.A., y el Fideicomiso Mercantil Quiport Onshore Trust, el 27 de enero de 2011, suscribieron el contrato de Fideicomiso Mercantil de Administración de Fideicomiso de las Tasas. La cláusula segunda "Antecedentes" del referido Fideicomiso Mercantil, establece:

*"... PRIMERO: El Municipio, la Unidad de Gestión y Quiport celebraron un Acuerdo de Alianza Estratégica de fecha nueve de agosto de dos mil diez ("Acuerdo de Alianza Estratégica"), que otorga al Municipio una participación en los beneficios económicos del Proyecto, entre otras cosas. SEGUNDO: El Municipio, en su calidad de Concedente, ha delegado a la Unidad de Gestión, en su calidad de Unidad de Gestión, el derecho del Municipio a recibir la Participación del Municipio en los Beneficios Económicos, y destinar los recursos resultantes, en su calidad de la Unidad de Gestión, con respecto al cumplimiento de las obligaciones delegadas. TERCERO: Bajo el Acuerdo de Alianza Estratégica, el Municipio y la Unidad de Gestión se comprometieron a constituir un fideicomiso a fin de recibir las Tasas del AIMS y las Tasas del NAIQ y transferir, en beneficio de los Beneficiarios, como se indica en este instrumento, todos los derechos, títulos e intereses del Municipio en, a y sobre los bienes que constituyen el Patrimonio del Fideicomiso de las Tasas ...".*

Mediante oficios PRES-131-2015 de 29 de mayo de 2014 (sic) suscrito por el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., y DFIN-154-15 de 5 de junio de 2015, del Director Comercial de la mencionada Corporación, remitieron el detalle de los comprobantes de declaración, liquidación y pago de tasas por servicios aeroportuarios, que fueron emitidos a las aerolíneas y empresas que utilizaron los servicios aeroportuarios; los valores recaudados y los depositados en las cuenta 2005170229 de Quiport S.A.

*[Firma manuscrita]*

La representante del Banco del Pacifico S.A., mediante oficio CERT-00127-KPAR de 15 de septiembre de 2015, informó datos de la cuenta 7318936 "Fideicomiso Mercantil de las Tasas AIMS", adjuntando para el efecto los estados de cuenta.

Los datos de ingresos de la cuenta 2005170229 "Fideicomiso de las Tasas del AIMS" a nombre de la Corporación Quiport S.A. en el Banco Produbanco, al existir la disposición de que sean transferidos a la cuenta 7318936 "Fideicomiso Mercantil de las Tasas AIMS" administrada por la Fiducia del Pacifico en el Banco del Pacifico S.A., sus saldos deben conciliar, aspecto que no ocurrió; además, los ingresos de la cuenta 2005170229 que se sustenta en los comprobantes de declaración, liquidación y pago de tasas por servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), no concilian, como se demuestra a continuación:

Mes	Diferencia entre información Fiducia 7318936 y Quiport cuenta 2005170229 (USD)	Recaudación según Fiducia del Pacifico (estado de cuenta 7318936) (USD)	Valores recaudados por Quiport S.A. indicados en comprobantes de declaración, liquidación y pago de tasas por servicios aeroportuarios en el AIMS (USD)	Diferencia entre valores recaudados y estados de cuenta Fiducia del Pacifico 7318936 (USD)
Enero				
Febrero	-14 136,73	922 874,27	937 011,00	-14 136,73
Marzo	11 581,50	4 726 639,50	4 715 058,47	11 581,03
Abril	-319 766,67	5 015 985,33	5 335 752,00	-319 766,67
Mayo	153 501,64	5 274 092,64	5 120 591,00	153 501,64
Junio	116 122,12	5 725 157,12	5 609 035,00	116 122,12
Julio	-27 164,08	5 614 607,92	5 641 772,00	-27 164,08
Agosto	49 038,35	7 639 888,35	7 590 850,00	49 038,35
Septiembre	198 724,61	6 427 016,61	6 228 292,00	198 724,61
Octubre	-178 559,65	5 301 384,35	5 479 944,00	-178 559,65
Noviembre	59 985,66	5 785 231,66	5 725 246,00	59 985,66
Diciembre	-187 390,26	5 546 318,74	5 733 709,00	-187 390,26
Subtotal	-137 979,85	57 979 280,15	58 117 260,00	-137 979,85
Enero	91 195,61	5 137 604,41	5 046 409,39	91 195,22
Febrero	102 307,90	5 923 268,90	5 820 961,29	102 307,61
Marzo	-205 083,98	5 300 674,02	5 505 757,99	-205 083,97
Abril	238 441,32	6 217 575,32	5 979 134,03	238 441,29

COPIA DE LA ORIGINAL

Mayo	17 128,72	5 759 036,72	5 741 907,67	17 129,05
Junio	-96 292,67	5 529 619,33	5 625 912,17	-96 292,84
Julio	123 216,84	5 537 339,84	5 414 123,22	123 216,62
Agosto	-24 210,30	7 447 230,70	7 471 440,50	-24 209,80
Septiembre	-32 116,40	6 365 624,60	6 397 741,07	-32 116,47
Octubre	196 209,43	5 874 561,43	5 678 352,12	196 209,31
Noviembre	-75 400,59	5 669 563,41	5 744 963,54	-75 400,13
Diciembre	-148 951,80	5 204 413,20	5 353 365,06	-148 951,86
Subtotal	186 528,08	69 965 596,08	69 780 068,05	186 528,03
Enero	73 872,40	6 259 317,40	6 185 445,09	73 872,31
Febrero	77 736,48	6 102 599,48	6 024 862,67	77 736,81
Subtotal	151 608,88	12 361 916,88	12 210 307,76	151 609,12
Total	200 157,11	140 307 793,10	140 107 635,81	200 157,11

La Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios, durante el período que abarca la acción de control, no efectuó el monitoreo, seguimiento y control de la recaudación por concepto de tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS).

El artículo 12 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, dispone:

"...Art. 12 - *Tiempos de control.*- El ejercicio del control interno se aplicará en forma previa, continua y posterior.-a) *Control previo.*- Los servidores de la institución, analizarán las actividades institucionales propuestas, antes de su autorización o ejecución, respecto a su legalidad, veracidad, conveniencia, oportunidad, pertinencia y conformidad con los planes y presupuestos institucionales..."

El Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución EPM-SD-007-2010 de 7 de septiembre de 2010, y que estuvo vigente hasta el 28 de mayo de 2012, señalaba:

"...Art. 24.- *DE LA GERENCIA DE SEGUIMIENTO CONTRACTUAL.*-a) *MISIÓN.*- Es responsable de controlar...la adecuada gestión del sistema jurídico financiero del Contrato de Concesión.- b) *ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES.*- 1) Revisar los informes financieros del concesionario y emitir los comentarios correspondientes a la Gerencia General.-2) Inspeccionar los libros y registros financieros y demás y documentos (sic) que pertenezcan o sean mantenidos por o a nombre del Concesionario con respecto del Proyecto, con el propósito de asegurar el cumplimiento de este Contrato de Concesión por parte del Concesionario...3)...controlar la actuación de los auditores del Concesionario...-4) Revisar y opinar sobre las cuentas que

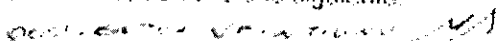
el Concesionario preparará .5) Revisar, opinar e informar sobre los informes financieros trimestrales...que esta (sic) obligado a proporcionar el Concesionario...-9) Supervisar la ejecución del contrato de concesión...-c) PRODUCTOS Y SERVICIOS...-2) Informes ejecutivos de cumplimiento del Concesionario en temas financieros.-3) Informes de cumplimiento desde el punto de vista legal del grado de cumplimiento del A.A.E.

El Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, y que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014, establecía:

"...Art. 26 - DE LA GERENCIA DE SEGUIMIENTO CONTRACTUAL DE LA CONCESIÓN - a) MISIÓN: Efectuar el seguimiento y el control de los contratos y acuerdos concernientes a la Concesión de los Aeropuertos de Quito.-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES...-1) Efectuar el monitoreo y el seguimiento referentes al cabal cumplimiento de todos los compromisos adquiridos por el Concesionario, los que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión...y en los demás acuerdos y contratos relativos a la Concesión de los aeropuertos...-6) Verificar los ingresos reportados por el Concesionario...-d) PRODUCTOS Y SERVICIOS...-1) Informes sobre el cumplimiento de los acuerdos y contratos de la Concesión...3) Informes del monitoreo financiero de la concesión...5) Informes al Gerente General sobre eventuales incumplimientos de los contratos y acuerdos, por parte del concesionario, para que disponga las medidas correspondientes...-8) Informes de verificación de Ingresos ; y,

"... Art. 29 - DE LA DIRECCIÓN DE CONTROL FINANCIERO/LEGAL DE LA CONCESIÓN.- a) MISIÓN: Es responsable del control financiero y legal de los contratos, acuerdos y demás instrumentos referentes a la Concesión.- b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES...-2) Inspeccionar los libros y registros financieros y demás documentos que pertenezcan o sean mantenidos por o a nombre del Concesionario con respecto del Proyecto, con el propósito de asegurar el cumplimiento de los contratos y acuerdos de la Concesión...-4) Revisar e informar sobre la opinión de los auditores del concesionario relativos a la recaudación...de las tasas del aeropuerto.-10) Verificar la liquidación de cuentas amparada en los contratos y acuerdos de concesión...d) PRODUCTOS Y SERVICIOS...-1) Informes de cumplimiento de los acuerdos y contratos de la concesión, particularmente de las cláusulas relativas a la administración y manejo de recursos...-3) Informes ejecutivos de cumplimiento del Concesionario en temas financieros...-7) Informe trimestral de contribución del MDQ a la construcción del NAIQ.

En el oficio EPMSA-GG-0708-3433-15 de 23 de diciembre de 2015, con el que la Gerente General de la EPMSA, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones respecto del borrador de informe, en la parte pertinente, se señala lo siguiente:



"...la Gerencia Administrativa Financiera...mediante...Memorando...EPMSA-GAF-3240-8225-15...de 22 de diciembre de 2015...dice...-La EPMSA ha venido efectuado controles respecto del cobro de las Tasas determinadas en la Ordenanza Metropolitana 335. Tal es así que, en el detalle de comunicaciones que se han cruzado con el concesionario, así como reuniones de trabajo mantenidas con el mismo, usted podrá observar la solicitud de información y cuestionamientos que ha venido efectuando la Gerencia Administrativa Financiera, de conformidad de sus funciones Estatutarias, sobre los reportes presentados por Quiport en lo relacionado con el cobro de Tasas, cuestionamientos y cruce de información que son encaminados a velar por los intereses de la ciudad. Este cruce de información se lo realiza sobre la base de documentos con los que cuenta la EPMSA en virtud de los instrumentos contractuales...-Con fecha 4 de agosto de 2014, se realiza la reunión de trabajo, entre los miembros de Corporación Quiport y de la EPMSA. La EPMSA en el punto...5 ORIGEN DEL PROCESO DE TASAS AEROPORTUARIAS Y SEGURIDAD" (sic), solicita el proceso de cómo se inicia la información para la recaudación de tasas aeroportuarias y de seguridad..."

En la comunicación de 23 de diciembre de 2015, con la que la Gerente Administrativa Financiera, en el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012, Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012, y Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013, de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones al borrador del informe, se recogen, en similares términos, los criterios expuestos conjuntamente por la examinada y el Director de Control Financiero/Legal de la Concesión de la EPMSA, que desempeñó dichas funciones entre el período comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, en la comunicación de 10 de noviembre de 2015, con la que enviaron sus observaciones a las comunicaciones de resultados provisionales, contenidas en los oficios 092-02 y 092-05-EE-CNNAIQ-AEE-MOM, ambos de 29 de octubre de 2015, adicionando lo siguiente:

"...De acuerdo a lo indicado en el PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN, RECAUDACIÓN, REVISIÓN Y ANÁLISIS DE TASAS AEROPORTUARIAS y en el ANEXO Análisis Fideicomiso (ver archivo en CD adjunto) (sic) se puede evidenciar que la GSC (sic) y la DCFLC (sic) dieron cumplimiento a sus atribuciones y responsabilidades, dando seguimiento a la información proporcionada por el Concesionario y al Fideicomiso que se cumpla con lo señalado en el Contrato de Fideicomiso de las tasas en los tiempos pertinentes; para lo cual se adjunta los oficios que sustentan lo actuado y respaldan las acciones realizadas encaminadas al control del cumplimiento del

concesionario y del Fideicomiso.-Igualmente, en este punto el equipo de control informa sobre diferencias de comparar estados de cuenta producto de transferencias de efectivo de un mes contra comprobantes de declaración, liquidación y pago de tasas. Cualquier cobro efectuado de una notificación de fines de mes que fue recaudada en el mes posterior aparecería en el estado de cuenta del Fideicomiso del mes siguiente. Adicionalmente, el análisis se lo realiza solamente hasta el mes de febrero, cuando contractualmente el concesionario debía cobrar hasta 60 días posterior a la fecha de apertura del NAIQ las tasas del AIMS. Esto sucedió, e incluso de manera posterior, tal como se demuestra en el Oficio...EPMSA-GSC-0063-0929-13 de 14 de agosto de 2013. Quiport recaudó valores por concepto de cartera pendiente de tasas de AIMS (sic) por el valor de \$ 339.741 y de \$ 29.670, mismos que por solicitud de la EPMSA fueron transferidos a la cuenta de la Empresa y que a pesar de haber sido notificados a las aerolíneas ya no forman parte del Fideicomiso de las tasas AIMS...".

En la comunicación de 23 de diciembre de 2015, con la que el Director de Control Financiero/Legal de la Concesión de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que desempeñó dichas funciones en el período comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones al borrador del informe, se exponen, en similares términos, los criterios vertidos por la Gerente Administrativa Financiera, en el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012, Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012, y Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013, de la EPMSA, y que se encuentran contenidos en la comunicación de 23 de diciembre de 2015, con la que, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones al borrador del informe.

En el oficio PRES-361-2015 de 23 de diciembre de 2015, con el que el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., remitió sus opiniones al borrador del informe del examen, se recogen en similar sentido, los criterios que constan en la parte pertinente del oficio PRES-338-2015 de 24 de noviembre de 2015, con el que el directivo envió la respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 092-035-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 29 de octubre de 2015, adicionando lo siguiente:

"...en la tabla válida (sic) por Corporación Quiport S.A. se puede evidenciar que existe una diferencia de US\$ 465.775,50 entre los montos depositados en la

cuenta 7318936 de Fiduciaria del Pacífico respecto de los valores recaudados por Corporación Quiport S.A. indicados en los comprobantes de declaración, liquidación y pago de tasas por servicios aeroportuarios en el AIMS debido a -> El valor de **US\$ 112.500** fue depositado por error por la compañía aérea Centurión en exceso el 17 de Febrero del 2012, por lo que este valor a pesar de que pasó por el proceso de recaudación del AIMS estipulado en el Acuerdo de Recaudación y en el Acuerdo de Alianza Estratégica, no correspondía a ninguna notificación por tasas de pasajeros o servicios aeroportuarios y por lo tanto no fue reportada como recaudación de tasas aeroportuarias por Corporación Quiport S.A. Este valor fue devuelto a la compañía Centurión el 23 de febrero del 2012 -> El valor de **US\$ 285.737,75** corresponde a un valor duplicado depositado en la cuenta de recaudación del AIMS # 2005170229 (sic) el 14 de Febrero del 2013. monto que pasó por el proceso de recaudación del AIMS estipulado en el Acuerdo de Recaudación y en el Acuerdo de Alianza Estratégica, sin que dicho valor corresponda a notificación alguna por tasas de pasajeros o servicios aeroportuarios y por lo tanto no fue reportado como recaudación de tasas aeroportuarias por Corporación Quiport S.A.-> En la cuenta de recaudación del AIMS # 2005170229 (sic) se transfirieron por error de algunas aerolíneas, valores correspondientes a servicios no regulados, valor que asciende a **US\$ 50.413,34**, monto que pasó por el proceso de recaudación del AIMS estipulado en el Acuerdo de Recaudación y en el Acuerdo de Alianza Estratégica sin que dicho valor corresponda a notificación alguna por tasas de pasajeros o servicios aeroportuarios ya que correspondían a servicios no regulados y por lo tanto no fueron reportados como recaudación de tasas aeroportuarias por Corporación Quiport S.A.-> En la cuenta de recaudación del AIMS # 2005170229 (sic) se transfirieron por error de algunas aerolíneas, valores en exceso por un valor total de **US\$ 15.311,68**, por lo que este valor a pesar de que pasó por el proceso de recaudación del AIMS estipulado en el Acuerdo de Recaudación y en el Acuerdo de Alianza Estratégica, no correspondía a ninguna notificación por tasas de pasajeros o servicios aeroportuarios y por lo tanto no fue reportada como recaudación de tasas aeroportuarias por Corporación Quiport S.A. Cabe mencionar que estos valores se encuentran reflejados en el Estado de Cuenta de cada cliente como un saldo a favor.-La sumatoria de estos valores asciende a **US\$ 463.962,77**, lo que genera una diferencia de **US\$ 1.812,73** respecto de los montos depositados en la cuenta de Fiduciaria del Pacífico vs (sic) lo reportado por Corporación Quiport S.A., valor que debido al volumen de transacciones generadas durante este periodo (sic) de recaudación, no se ha podido identificar, sin embargo consideramos que no es un valor material, ya que representa el 0.0013% de la recaudación generada y reflejada en los informes de procedimientos acordados auditados por Deloitte...".

En relación a lo expresado por la Gerente Administrativa Financiera, en el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012, Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012, y Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, en el periodo comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013; y, el Director de Control Financiero/Legal de la Concesión que desempeñó dichas funciones en el período comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de

noviembre de 2013, de la EPMSA, de que no se ha considerado lo recaudado en los 60 días posteriores a la fecha de apertura del nuevo aeropuerto internacional de Quito (NAIQ), por concepto de tasas del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), ya que el concesionario, en dicho período recaudó valores por concepto de cartera pendiente de tasas AIMS por el valor de USD 339 741,00 y de USD 29 670,00, los cuales, por solicitud de la EPMSA fueron transferidos a la cuenta de la empresa, y que, a pesar de haber sido notificados a las aerolíneas, no forman parte del Fideicomiso de las Tasas, no se adjuntaron documentos que evidencien que dichos valores ingresaron a la cuenta de la empresa, además, si éstos ingresos correspondían a valores de operación del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), corresponden al Fideicomiso de las Tasas.

En cuanto a lo indicado por la Gerente General de la EPMSA, no se adjuntó información que permita justificar la observación del equipo de control.

Respecto de lo señalado por el Presidente y Director General del concesionario, de que se debe incluir la recaudación del mes de marzo de 2013, no se adjuntaron documentos en los que se evidencie el ingreso de dichos valores a la cuenta del Fideicomiso, así como por el cual fueron recaudados. Asimismo, el directivo del concesionario, reconoce la existencia de una diferencia de USD 465 775.50, la cual, según su criterio, corresponde a pagos en exceso, valores duplicados y transferencias erróneas efectuadas por aerolíneas, sin embargo, no se adjuntaron documentos de sustento, motivo por el cual el comentario se mantiene.

### **Conclusión**

Los Gerentes de Seguimiento Contractual, los Gerentes de Seguimiento Contractual de la Concesión y los Directores de Control Financiero/Legal de la Concesión de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que desempeñaron dichas funciones entre el 21 de agosto de 2010 (fecha de inicio del período de la acción de control) y el 19 de febrero de 2013 (fecha de fin de operaciones del aeropuerto internacional Mariscal Sucre – AIMS), en sus respectivos períodos de actuación, y en el ámbito de sus deberes y atribuciones, inobservaron el artículo 12 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado; el artículo 24 del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa



Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución EPM-SD-007-2010 de 7 de septiembre de 2010, que estuvo vigente hasta el 28 de mayo de 2012; los artículos 26 y 29 del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014; y, la cláusula segunda "Antecedentes" del Fideicomiso Mercantil Quiport Onshore Trust, al no haber efectuado el seguimiento, monitoreo y control financiero de los ingresos de la concesión, a través de la verificación y comprobación de las transferencias de saldos entre las cuentas 2005170229 "Fideicomiso de las Tasas del AIMS" a nombre de la Corporación Quiport S.A. en el Banco Produbanco, y la cuenta 7318936 "Fideicomiso Mercantil de las Tasas AIMS" administrada por la Fiducia del Pacífico en el Banco del Pacífico S.A.

Lo expuesto, ha ocasionado que se presenten diferencias por 200 157,11 USD en la información de la cuenta 7318936 "Fideicomiso Mercantil de las Tasas AIMS", administrada por la Fiducia del Pacífico en el Banco del Pacífico S.A. y la cuenta 2005170229 "Fideicomiso de las Tasas del AIMS" a nombre de la Corporación Quiport S.A. en el Banco Produbanco, además de la contenida en los comprobantes de declaración, liquidación y pago de tasas por servicios aeroportuarios en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), valor que ha sido recaudado por el concesionario y no ha sido transferido a las cuentas del fideicomiso de las tasas.

#### Recomendación

**A la Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales**

12. Conjuntamente con el Gerente Administrativo Financiero de la entidad, se responsabilizarán de realizar el análisis y depuración de la información de la cuenta 7318936 de la Fiducia del Pacífico, y de la cuenta 2005170229 de la Corporación Quiport S.A., a fin de contar con información económica verificada de los ingresos provenientes por concepto de tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), que permita determinar el aporte del

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito al proyecto del aeropuerto internacional de Quito.

**Liquidación, recaudación y emisión de comprobantes de pago de cargos regulados del nuevo aeropuerto internacional de Quito.**

Antecedentes

Acuerdo de alianza estratégica

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales y la Corporación Quiport S.A., suscribieron el acuerdo de alianza estratégica el 9 de agosto de 2010, con el fin de continuar con la ejecución del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, que consiste en la mejora, operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), y el diseño, desarrollo, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito (NAIQ), documento en el que, el concedente y el concesionario, establecieron un esquema para las contribuciones públicas y privadas del proyecto, así como la distribución de los beneficios económicos derivados de sus respectivas contribuciones.

De acuerdo al numeral CUATRO PUNTO TRES "Recaudación de las Tasas del AIMS y las Tasas del NAIQ" del acuerdo de alianza estratégica, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, designó irrevocable e incondicionalmente a la Corporación Quiport S.A., como el "Recaudador de las Tasas" del AIMS y del NAIQ, durante el período de recaudación del AIMS y del NAIQ, e instruyó al Recaudador de las Tasas, a liquidar, recaudar y emitir comprobantes de pago, de todas las Tasas del AIMS para depósito inicial en la "Cuenta de Recaudación del AIMS", y depósito posterior en la "Cuenta AIMS del Fideicomiso", y, de todas las tasas del NAIQ, para depósito inicial en la "Cuenta del Fideicomiso del Proyecto" y causar el depósito posterior en la "Cuenta NAIQ del Fideicomiso"

### Acuerdo de Recaudación

Una de las condiciones precedentes para la efectividad del acuerdo de alianza estratégica, era la suscripción del Acuerdo de Recaudación, circunstancia que se cumplió el 3 de febrero de 2011, con la intervención del Alcalde del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, el Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales y el Director General de la Corporación Quiport S.A., documento en el que las partes establecieron los términos y condiciones de la recaudación y transferencia de las tasas del aeropuerto internacional Mariscal Sucre y del nuevo aeropuerto internacional de Quito, así como la entrega de instrucciones a cada una de las aerolíneas que operaban en los aeropuertos, a fin de que efectúen los pagos de las tasas AIMS, directamente en la Cuenta de Recaudación del AIMS, y, los cargos regulados del NAIQ, directamente en la Cuenta del Fideicomiso del Proyecto, estableciendo la forma de transferencia de saldos entre cuentas, hasta la distribución de los beneficios económicos.

### Contrato de Fideicomiso Mercantil de Administración – Contrato de Fideicomiso de las Tasas

Bajo el acuerdo de alianza estratégica, el Municipio se comprometió a constituir un Fideicomiso de las Tasas, hecho que se produjo el 24 de enero de 2011, al suscribirse el Contrato de Fideicomiso Mercantil de Administración - Contrato de Fideicomiso de las Tasas, el "Contrato de Fideicomiso", entre el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, la Fiduciaria del Pacífico S.A. FIDUPACIFICO, la Corporación Quiport S.A., y, el Fideicomiso Mercantil Quiport Onshore Trust, a través de su Fiduciaria la Compañía Fiducia S.A., a fin de constituir un patrimonio autónomo con las tasas del AIMS y del NAIQ, para administrar los recursos, dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en la sección cuatro del acuerdo de alianza estratégica, y, transferir y pagar al Fideicomiso del Proyecto los recursos provenientes de la recaudación de las Tasas del AIMS y del NAIQ.

*[Firma manuscrita]*

### Acuerdo de implementación

El 9 de agosto de 2010, se suscribió el Acuerdo de Implementación, celebrado entre el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales y la Corporación Quiport S.A., en el que se definieron: los procedimientos de conciliación de las tasas del AIMS, los criterios para el manejo de los recursos derivados del proyecto, el procedimiento para la suscripción del Contrato de Fideicomiso de las Tasas y del Acuerdo del Depositario de las Tasas, entre otros; además, se estableció que la autoridad competente, fije y regule las tasas correspondientes a la prestación de los servicios públicos aeroportuarios que incluyen las tasas del AIMS, y los cargos regulados del NAIQ, y, la participación del Municipio y de la Corporación Quiport S.A. en los beneficios económicos del proyecto.

### Ordenanzas Metropolitanas

Respecto de las tasas aeroportuarias, el Concejo Metropolitano de Quito expidió las Ordenanzas Metropolitanas 0154, 0290 y 0335, el 27 de octubre de 2005, 4 de junio de 2009 y 21 de diciembre de 2010, con las que, en su orden: reguló el cobro de las tasas aeroportuarias para aplicación en el aeropuerto internacional Mariscal Sucre y el nuevo aeropuerto internacional de Quito; reformó el Capítulo XIII "DE LA FIJACIÓN DE TARIFAS MÁXIMAS PARA LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE Y EN EL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE QUITO" del Título II, Libro tercero del Código Municipal; y, estableció el régimen aplicable a la prestación de servicios públicos aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito.

### Cargos regulados

En el Anexo Uno "Definiciones y Reglas de Interpretación" del acuerdo de alianza estratégica, se dejó constancia de los significados de varios términos utilizados en este acuerdo, entre ellos, el de "Cargos Regulados", que se lo definió como todas las tarifas reguladas cobradas después de la fecha de apertura del aeropuerto con respecto del nuevo aeropuerto internacional de Quito.

*[Firma manuscrita]*

La Ordenanza Metropolitana 0335 expedida el 21 de diciembre de 2010, definió a los servicios aeroportuarios como aquellas prestaciones o facilidades que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, directamente o a través de terceros, otorga a los pasajeros y titulares de aeronaves comerciales a través del dominio público aeroportuario. En esta Ordenanza, se consideraron servicios públicos aeroportuarios a los siguientes:

- Uso de facilidades e instalaciones aeroportuarias.- Suministrado a todo pasajero nacional o extranjero que aborda una aeronave comercial, empleando las facilidades e instalaciones del Dominio Público Aeroportuario.
- Seguridad aeroportuaria.- Dirigidos a precautelar a los pasajeros y sus bienes en el Dominio Público Aeroportuario, frente a peligros, daños o riesgos, no incluye los servicios de seguridad aeronáuticos.
- Aterrizaje.- Aquellos suministrados, a través del Dominio Público Aeroportuario, por uso de la pista para el aterrizaje y despegue de todo tipo de aeronaves con las que se presten servicios comerciales, sean de titularidad pública o privada, nacionales o extranjeras. El servicio de aterrizaje comprende: aterrizaje propiamente dicho, operación después del aterrizaje, estacionamiento limitado a tres horas y despegue.
- Iluminación.- Derivados del uso de ayudas visuales en horario nocturno o a requerimiento de la autoridad aeronáutica o del operador, para todas las aeronaves empleadas en servicios comerciales, de titularidad pública o privada, nacionales o extranjeras.
- Estacionamiento.- Aquellos suministrados para la permanencia en tierra de todo tipo de aeronaves con las que se presten servicios comerciales, sean de titularidad pública o privada, nacionales o extranjeras, por un lapso mayor al comprendido en el servicios de aterrizaje.
- Puente de embarque.- Aquellos derivados del uso del puente de embarque en todo tipo de operación.

- Accidente, fuego y rescate (CFR).- Aquellos servicios suministrados para atender emergencias y rescates derivados de accidentes e incendios en el Dominio Público Aeroportuario.

Tasas y cargos aeroportuarios

Mediante oficio EPMSA-GSC-0001-0010-13 de 4 de enero de 2013, el Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, puso en conocimiento del Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., la tabla de tasas y cargos aeroportuarios resultantes de la aplicación de la Ordenanza Metropolitana 0335, en vigencia a partir del 20 de febrero de 2013, fecha de apertura del nuevo aeropuerto, así:

Tasas y cargos de pasajeros Uso de facilidades aeroportuarias	Doméstico	Internacional
ATC (*)	1,67	1,67
CFR (**)	1,91	1,91
Seguridad	3,00	3,00
Tasas aerolíneas		
Aterrizaje		
De 0 a 49,9	3,15	15,09
De 50 a 99,9	3,28	15,75
De 100 a 149,9	3,41	16,40
Más de 150	3,54	17,06
Iluminación:		
De 0 a 49,9	0,85	4,07
De 50 a 99,9	0,89	4,25
De 100 a 149,9	0,92	4,43
Más de 150	0,96	4,60
Estacionamiento:		
De 0 a 49,9	0,43	2,08
De 50 a 99,9	0,45	2,17
De 100 a 149,9	0,47	2,26
Más de 150	0,49	2,35
Puente de Embarque:		
0 < T min ≤ 45 min	40,46	121,39
45 < T min ≤ 180 min	$(141,62 \times ((T - 45)/15))/3$	$(141,62 \times ((T - 45)/15))$
180 >=	101,15	303,46

(\*) ATC (Air Traffic Control) - Control de Tráfico Aéreo

(\*\*) CFR (Crash, Fire and Rescue) - Accidente, Fuego y Rescate

En la Ordenanza Metropolitana 0338 de 3 de enero de 2013, reformativa a la Ordenanza Metropolitana 0335, se dispuso lo siguiente:

*[Firma manuscrita]*

- En el importe correspondiente a "Pasajeros" en la columna "Vuelos Domésticos", de la tabla "Cargos o tasas aeroportuarias para el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre", se sustituya el valor de "1.50" por "3,00".
- Agregar el siguiente inciso, a continuación del literal d) del artículo...(15): "...Se considerará un descuento del treinta por ciento (30%) aplicado a la tasa de aterrizaje, en el primer año de operación para todo tipo de aeronaves que implementen nuevas rutas directas; y, del veinte por ciento (20%) aplicado a la tasa de aterrizaje, en el primer año de operación, para todo tipo de aeronaves que incrementen el número de frecuencias en rutas ya existentes...".
- Que dicha Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de inicio de las operaciones del nuevo aeropuerto internacional de Quito.

#### Liquidación de cargos regulados del nuevo aeropuerto internacional de Quito

La empresa ADC&HAS Management Ecuador S.A., Operador del nuevo aeropuerto internacional de Quito, a base del documento denominado "Hoja de Peso y Balance", instrumento que registra información en el despegue y aterrizaje de una aeronave, relacionada, entre otras variables, con peso, carga y tiempo de estacionamiento de la aeronave, así como de pasajeros, y que es elaborado por las aerolíneas por cada vuelo, elaboró la liquidación de los servicios aeroportuarios utilizados por aerolíneas y pasajeros, como: Uso de la pista para aterrizaje y despegue, ayudas visuales en horario nocturno, permanencia de aeronaves en tierra, puente de embarque, uso de facilidades e instalaciones aeroportuarias, seguridad y servicios de emergencia y rescate derivados de accidentes e incendios, por lo que, el proceso de notificación y recaudación de los cargos regulados del nuevo aeropuerto internacional de Quito, inició con la liquidación elaborada por esta empresa, utilizando el sistema informático denominado "AISB2".

Una vez elaborada la liquidación de los servicios, el operador del nuevo aeropuerto calculó los valores de los servicios, para lo cual se sirvió del módulo de "Facturación" del sistema "AISB2" y de los valores constantes en la tabla de tasas y cargos de pasajeros, emitido por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Con la

información determinada, la empresa ADC&HAS preparó reportes valorados por el uso de cargos regulados, los cuales fueron entregados a fines de cada mes a la Corporación Quiport S.A., para el proceso de notificación, por lo que la liquidación y valoración mensual, por ser entregado a fines de mes, fue notificado en el mes inmediato siguiente.

La liquidación y cuantificación de las tasas de recargo por equipo (ATC) internacional; recargo por servicios (CFR) internacional; y, uso de facilidades e instalaciones aeroportuarias (TUT) internacional, no fue proporcionada por la empresa ADC&HAS, operador del aeropuerto, sino por la Corporación Quiport S.A., por lo que se consideró que el concesionario fue quien elaboró la liquidación y cuantificación de estas tasas, para el posterior proceso de notificación; además, el concesionario reportó valores por alcances de notificaciones no incluidas por la empresa ADC&HAS y por vuelos ocasionales.

A base de la información anterior, la Corporación Quiport S.A. remitió a cada una de las aerolíneas, los documentos denominados "DETALLE DE TASAS AEROPORTUARIAS - SERVICIOS", "DETALLE DE TASAS POR SERVICIOS AEROPORTUARIOS (TASAS DE PASAJEROS)", "DETALLE DE TASAS POR SERVICIOS AEROPORTUARIOS (TASAS DE PASAJEROS DOMÉSTICOS)" y "FORMULARIOS DE VUELOS OCASIONALES (FVO)", en los que constan, entre otra información, la identificación de la aerolínea, tipo de vuelo (doméstico o internacional), matrícula y modelo de la aeronave, hora de entrada y salida, peso de entrada y salida, fecha de emisión del reporte y la fecha máxima de pago, en los que notificó el valor por cada servicio y el monto total a pagar por los servicios utilizados en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, que desde el 1 de marzo de 2013 al 28 de febrero de 2015, ascendió a la suma de 240 873 698,09 USD, como se detalla a continuación:

#### Notificaciones de cargos regulados

Cargo regulado	Notificado año 2013 (Mar-Dic) (USD)	Notificado año 2014 (Ene-Dic) (USD)	Notificado año 2015 (Ene-Feb) (USD)	Total Notificado (USD)
Equipo ATC (control de tráfico aéreo doméstico)	2 353 113,03	2 821 053,14	443 996,83	5 618 163,00
Equipo ATC (control de tráfico aéreo internacional)	1 368 078,94	1 831 638,40	316 650,38	3 516 367,72
Servicios CFR (Accidente, fuego y	2 691 822,13	3 235 577,86	509 676,83	6 437 076,82



rescate doméstico)				
Servicios CFR (Accidente, fuego y rescate internacional)	1 564 263,26	2 101 381,49	363 492,13	4 029 136,88
Aterrizaje de Aviones (doméstico)	3 475 564,48	4 143 586,14	620 075,37	8 239 225,99
Aterrizaje de Aviones (internacional)	21 170 084,57	27 070 758,89	5 163 756,94	53 404 600,40
Estacionamiento de aviones (doméstico)	159 977,11	179 137,84	50 520,31	389 635,26
Estacionamiento de aviones (internacional)	2 046 726,24	2 776 528,38	495 550,37	5 318 804,99
Iluminación (doméstico)	484 766,17	612 445,52	98 004,14	1 195 215,83
Iluminación (internacional salida)	4 532 204,30	5 893 679,47	1 157 724,91	11 583 608,68
Puente de Embarque (doméstico)	296 472,30	374 776,53	61 854,92	733 103,75
Puente de Embarque (internacional)	1 264 361,94	1 842 059,42	346 612,69	3 453 034,05
Uso facilidades e instalaciones aeroportuarias TUT (Salida Pasajeros doméstico)	14 697 382,57	18 086 410,43	2 847 884,97	35 631 677,97
Uso facilidades e instalaciones aeroportuarias TUT (Salida Pasajeros internacional)	39 381 149,61	52 810 815,16	9 132 081,98	101 324 046,75
Total	95 485 966,65	123 779 848,67	21 607 882,77	240 873 698,09

El nuevo aeropuerto internacional de Quito (NAIQ) inició operaciones el 20 de febrero de 2013, por lo que las operaciones del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), concluyeron el 19 de febrero del mismo año.

El monto de 240 873 698,09 USD, incluye la notificación total del mes de marzo de 2013, que corresponde a la liquidación del mes de febrero de ese mismo año, en razón de que los valores notificados fueron proporcionados sin desagregar el monto de las notificaciones que corresponden al AIMS y al NAIQ.

Ingresos por tasas y emisión de comprobantes de pago de cargos regulados del nuevo aeropuerto internacional de Quito

Previo al proceso de notificación y recaudación de cargos regulados, la Corporación Quiport S.A., durante el año 2011, emitió instrucciones a las aerolíneas, a través de "Cartas de Instrucciones", en las que, entre otros aspectos, solicitó que el pago de los cargos regulados del NAIQ, que no sean la Tasa de Seguridad, se efectúe directamente a la Cuenta del Fideicomiso del Proyecto, de conformidad con las instrucciones que se adjuntaron a esta carta, como Anexo C.

*Reservados todos los derechos. No se permite la explotación económica ni la transformación de esta obra. Queda permitida la impresión en su totalidad.*

El Anexo C, "INSTRUCCIONES DE PAGO PARA LOS CARGOS REGULADOS DEL NAIQ (INCLUIDAS LAS TASAS DEL NAIQ) QUE NO SEAN LA TASA DE SEGURIDAD EN Y DESPUÉS DE LA FECHA DE APERTURA DEL AEROPUERTO", adjunto a la "Carta de Instrucciones", dispone lo siguiente:

- Cuando se trate de una transferencia desde cuenta local, que el pago de los cargos regulados del NAIQ (incluidas las Tasas del NAIQ), que no sean la Tasa de Seguridad, se realice a través de "transferencia electrónica" a la cuenta local de recaudación de cobranzas de cargos regulados 02005123158, a nombre del Fideicomiso Quiport Onshore Trust, en el Banco Produbanco – Banco de la Producción S.A; y,
- Cuando corresponda a una transferencia desde cuenta del exterior; que se realice una "transferencia electrónica" al banco Intermediario WELLS FARGO, N.A., ubicado en FLOOR 4:11, PENN PLAZA 10038 NEW YORK, con códigos Swift: PNBUS3NNYC y ABA: 026005092. cuenta en Wachovia: 2000192321006; como banco beneficiario: el Banco Produbanco, ubicado en la Av. Amazonas N35-211 y Japón, con código Swift: PRODECEQ; y, como beneficiario final el Fideicomiso Quiport Onshore Trust, cuenta corriente 02005123158, ubicado en la Av. Amazonas s/n y Av. de la Prensa.

Por los valores entregados por parte de las aerolíneas, la Corporación Quiport S.A. proporcionó comprobantes de pago cuyos detalles, desde el 1 de marzo de 2013 al 28 de febrero de 2015, ascendieron a 240 928 464,70 USD, como se describe a continuación:

Comprobantes de declaración y liquidación de tasas aeroportuarias

Mes	Año 2013 (USD)	Año 2014 (USD)	Año 2015 (USD)
Enero		10 890 697,02	12 514 082,96
Febrero		9 535 469,73	10 802 173,27
Marzo	7 218 229,43	9 757 622,16	
Abril	9 550 063,12	10 215 536,41	
Mayo	8 782 944,71	9 677 582,79	
Junio	9 367 235,98	9 946 973,58	
Julio	10 007 876,10	10 081 670,74	
Agosto	10 991 481,09	11 234 724,89	
Septiembre	10 754 853,36	12 156 045,37	

Octubre	7 885 745,86	10 169 148,82	
Noviembre	9 313 195,70	10 004 673,71	
Diciembre	10 673 457,37	9 396 981,53	
Subtotal (USD)	94 545 081,72	123 067 126,75	23 316 256,23
Total (USD)		240 928 464,70	

El proceso de recaudación inició con la liquidación que realizó la empresa ADC&HAS, como operador del nuevo aeropuerto, contratada por la Corporación Quiport S.A. A base de los valores establecidos por el operador, relacionados con cargos regulados, excepto los correspondientes a las tasas de recargo por: equipo ATC (control de tráfico aéreo) internacional; servicios CFR (accidente, fuego y rescate) internacional; y, uso de facilidades e instalaciones aeroportuarias TUT (salida de pasajeros) internacional, que proporcionó la Corporación Quiport S.A. de datos de cartera del mes y valores recaudados de meses anteriores, se determinó como monto de recaudación 238 461 899,83 USD.

Mediante correo electrónico de 23 de julio de 2015, la Gerente Financiera de la Corporación Quiport S.A., proporcionó el "Detalle de recaudación de tasas aeroportuarias", que incluye las que corresponden al período comprendido entre el 1 de marzo de 2013 y el 28 de febrero de 2015, cuyo monto asciende a 238 780 647,00 USD, que se desglosa así:

Detalle de ingresos por tasas aeroportuarias

Cuenta local de recaudación de cobranzas de cargos regulados (2005123158)

Mes	Año 2013 (USD)	Año 2014 (USD)	Año 2015 (USD)
Enero		10 890 697	12 514 083
Febrero		9 535 127	10 802 173
Marzo	5 091 992	9 757 966	
Abril	9 550 063	10 221 416	
Mayo	8 782 944	9 671 734	
Junio	9 367 236	9 946 077	
Julio	10 007 876	10 085 486	
Agosto	10 991 481	11 210 194	
Septiembre	10 754 853	12 156 045	
Octubre	7 885 746	10 169 149	
Noviembre	9 313 196	10 004 674	
Diciembre	10 673 457	9 396 982	
Subtotal (USD)	92 418 844	123 045 547	23 316 256
Total (USD)		238 780 647	

El monto de los ingresos de 238 461 899,83 USD establecido por auditoría, difiere del valor proporcionado por la Corporación Quiport S.A., en 318 747,17 USD, debido a que la Corporación Quiport S.A., mantiene como cartera pendiente de cobro, hasta el 28 de febrero de 2015, la suma de 318 310,45 USD; la diferencia de USD 436,72 USD, corresponden a diferencias inmateriales con respecto al monto total recaudado, presentadas al comparar la información de recaudación del concesionario con la determinada por auditoría; por tanto, los ingresos por tasas del nuevo aeropuerto internacional de Quito ascendieron a 238 780 647,00 USD.

Entre las empresas que mayores montos adeudan a la Corporación Quiport S.A., por el uso de los servicios aeroportuarios y que corresponden a cargos regulados, se encuentran las empresas Icaro S.A., con una deuda de 166 062,72 USD y Aircuenca S.A., con un monto impago de 140 257,84 USD, lo que representa el 92% de la cartera, valores que se vienen arrastrando desde hace aproximadamente tres años, contados desde el 1 de marzo de 2013 al 28 de febrero de 2015. Este hecho ocasionó que la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales emita los siguientes títulos de crédito:

N°	Fecha	Razón Social	Valor (USD)	Intereses (USD)	Total (USD)
72	22-06-2012	Icaro S.A.	166 062,72	16 344,37	182 407,09
173	25-02-2014	Aircuenca S.A.	140 257,84	49 237,89	189 495,73
Total			306 320,56	65 582,26	371 902,82

El monto de los ingresos registrados en el detalle de recaudación de tasas aeroportuarias, correspondientes a la cuenta corriente 2005123158, difieren del monto constante en los comprobantes de declaración y liquidación de tasas aeroportuarias, en 2 147 796 USD, por las siguientes circunstancias:

- En el mes de marzo de 2013, se registró como comprobantes de declaración y liquidación de tasas aeroportuarias la suma de 7 218 229 USD, mientras que en ese mismo mes y año el concesionario reportó, como recaudación de tasas aeroportuarias del nuevo aeropuerto internacional de Quito, la suma de 5 091 992 USD, debido a que la diferencia de 2 126 237 USD fue registrada como recaudación que corresponde a servicios utilizados en el antiguo aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS).

*(Firma manuscrita)*

- La diferencia de 21 559 USD, corresponden a valores pagados por servicios utilizados en el antiguo aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), en fechas en que se encontraba en operación el nuevo aeropuerto internacional de Quito (NAIQ), y a valores pagados en exceso por los clientes.

Transferencia de tasas de cargos regulados del NAIQ, a Quiport, por parte de entidades públicas

A una muestra seleccionada de instituciones públicas y privadas, que hicieron uso de los servicios aeroportuarios, se les solicitó que confirmen los números de cuentas a las que transfirieron los valores correspondientes a las tasas por los servicios utilizados en el nuevo aeropuerto internacional de Quito.

Por su parte, el Coordinador de Operaciones de la Unidad de Aviación de Petroamazonas EP, mediante oficio PAM-EP-MTL-2015-08271 de 26 de agosto de 2015, entre otros aspectos, señaló que los pagos efectuados a la Corporación Quiport S.A., por el período comprendido entre el 1 de enero de 2013 hasta el 28 de febrero de 2015, se realizaron en la cuenta corriente 2005123689 del Produbanco a nombre de la Corporación Quiport. Cabe señalar que esta cuenta corriente no fue establecida en el Acuerdo de Recaudación, al contrario en la letra d) de la cláusula TRES "RECAUDACIÓN DE LAS TASAS DEL AIMS Y LAS TASAS DEL NAIQ" de este instrumento, consta:

*"...d) El Municipio y la Unidad de Gestión entregarán, conjuntamente con el Recaudador de las Tasas, instrucciones irrevocables e incondicionales a cada una de las aerolíneas que opera en los Aeropuertos, en la forma en que se indica en el Anexo I, mediante las cuales se les instruya, entre otras cosas...(ii) efectuar el pago de todos los Cargos Regulados del NAIQ (incluyendo las tasas del NAIQ) directamente en la Cuenta del Fideicomiso del Proyecto..."*

El Anexo I "FORMULARIO DE INSTRUCCIONES A AEROLÍNEAS", del Acuerdo de Recaudación, entre otros aspectos, indica:

*"...Nosotros instruimos y autorizamos a ustedes irrevocable e incondicionalmente a hacer lo siguiente - c) comenzando en la fecha en la que se transfieran las operaciones comerciales del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre al Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito ... efectuar el pago de todos los Cargos Regulados del NAIQ (incluyendo las Tasas del NAIQ) que no sea la Tasa de Seguridad directamente a la Cuenta del Fideicomiso del*

*Proyecto, de conformidad con las instrucciones que se adjuntan como Anexo C...*"

El Anexo C "INSTRUCCIONES DE PAGO PARA LOS CARGOS REGULADOS DEL NAIQ (INCLUIDAS LAS TASAS DEL NAIQ) QUE NO SEAN LA TASA DE SEGURIDAD EN Y DESPUÉS DE LA FECHA DE APERTURA DEL AEROPUERTO", del Anexo I del Acuerdo de Recaudación, estableció:

*"...El pago de los Cargos Regulados del NAIQ que no sean la Tasa de Seguridad generadas en y después de la Fecha de Apertura del Aeropuerto se efectuará de la manera siguiente:- Favor hacer una transferencia electrónica a la siguiente cuenta:- CUENTA LOCAL DE RECAUDACIÓN DE COBRANZAS DE CARGOS REGULADOS.- Nombre del titular: Fideicomiso Quiport Onshore Trust.- Número de cuenta: 02005123158 ..."*

El Tesorero de la Corporación Quiport S.A., mediante correo electrónico de 23 de septiembre de 2015, informó:

*"...Respecto de los valores depositados por tasas aeroportuarias NAIQ en la cuenta 02005123689 durante el periodo desde el 20 Febrero 2013 hasta 28 Febrero 2015 totalizan USD 5 336 645.84 y los clientes que depositaron estos rubros, corresponden a TAME y Petroamazonas.-Como evidencia de las transferencias realizadas desde la cuenta 020051231689 a la cuenta 02005123158 los puede constatar en el estado de cuenta bancario Nro. 02005123158 que fue entregado a ustedes.."*

El pago de los cargos regulados efectuado por las entidades públicas, se realizaron a la cuenta 2005123689 del Produbanco, en razón de que el concesionario les remitió las notificaciones de los montos por servicios utilizados que debían ser cancelados, quien cuenta con un número de Registro Único de Contribuyentes (RUC), diferente al de la Fiducia que administra el patrimonio de la Cuenta del Fideicomiso del Proyecto 02005123158, donde se debía efectuar el depósito, hecho que impidió al Banco Central del Ecuador, realizar la transferencia directa a la cuenta del Fideicomiso del Proyecto, cuando las instituciones públicas lo solicitaron, y por tanto estas instituciones incumplieron los plazos establecidos para el pago de los cargos regulados por la Corporación Quiport.

No se evidenció el acuerdo o disposición emitida por la Quiport S.A., para que las entidades públicas realicen las transferencias a la cuenta corriente 2005123689 para el pago por los cargos regulados del nuevo aeropuerto internacional de Quito. Al

respecto el Tesorero de la Corporación Quiport S.A., mediante correo electrónico de 25 de septiembre de 2015, manifestó: "*Estas instrucciones fueron establecidas verbalmente con el cliente...*". El tiempo que los recursos se mantuvieron en la cuenta 2005123689 van desde un día, hasta diez días calendario, también existieron valores que fueron transferidos a la cuenta del Fideicomiso del Proyecto el mismo día en que se depositaron en la cuenta 2005123689.

En el detalle de valores pagados por las aerolíneas Tame y Petroamazonas, por cargos regulados en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, que han sido transferidos desde la cuenta corriente 2005123689, a la cuenta corriente del fideicomiso del proyecto 02005123158, proporcionado por el Tesorero de la Corporación Quiport S.A., consta que los pagos se vienen efectuando desde el 30 de abril de 2013 hasta el 14 de noviembre de 2014. es decir, aproximadamente un año siete meses, sin evidenciarse que durante este período de tiempo, la Corporación Quiport S.A. haya realizado las gestiones necesarias para que, conjuntamente con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y la Unidad de Gestión (EPMSA), se reúnan para analizar la modificación o ampliación del Acuerdo de Recaudación, en la parte pertinente, o se suscriba una adenda a ese documento, con la finalidad de que se norme y defina el número de cuenta a la que deben efectuar las transferencias las instituciones públicas por los cargos regulados del nuevo aeropuerto internacional de Quito, y además, para que se analicen los plazos para el pago de los cargos regulados para este tipo de entidades, ya que éstas, previo a efectuar erogaciones, deben primeramente verificar el cumplimiento de requisitos internos, obtener autorizaciones internas y efectuar el trámite ante el Banco Central del Ecuador para la transferencia respectiva.

Al respecto, la cláusula siete "*Modificaciones y renunciaciones*" del Acuerdo de Recaudación, establece lo siguiente:

*"...El presente Acuerdo podrá ser modificado únicamente mediante instrumento escrito suscrito por el Municipio, Unidad de Gestión y Quiport y las estipulaciones de este Acuerdo podrán ser renunciadas únicamente mediante instrumento escrito firmado por el Municipio, Unidad de Gestión y Quiport..."*

En el oficio PRES-338-2015 de 24 de noviembre de 2015, con el que el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., remitió sus observaciones a la

comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 092-035-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 29 de octubre de 2015, entre otros aspectos, señaló:

*"...En este punto es importante indicar que en efecto existe un problema en la recaudación que se hace a entidades públicas, ya que ellas no aceptan depositar en las cuentas que de conformidad con el acuerdo de recaudación deben ser utilizadas para estos pagos. Ante este problema y con el fin de dar cumplimiento a la principal obligación de Quiport que consiste en asegurar que se recaude las tasas por los servicios prestados en el Aeropuerto, Quiport aceptó (sic) que las entidades públicas efectúen sus pagos en una cuenta diferente, asegurándose siempre de que los valores que se reciben de esta forma sean transferidos en forma inmediata a la cuenta correcta. Quiport instruya a Quiport como (sic) debe procederse en estos casos y de esta forma tener una instrucción expresa al respecto...es importante aclarar que si bien la cuenta bancaria 2005123689 está a nombre de la Corporación Quiport S.A., la misma está administrada bajo la figura de encargo fiduciario por Fiducia S.A. ..."*

Al respecto, el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., no adjuntó a su respuesta a la comunicación de resultados provisionales, evidencias que confirmen que las entidades públicas *"...no aceptan depositar en las cuentas que de conformidad con el acuerdo de recaudación deben ser utilizadas para estos pagos . . ."*; además, como se comentó anteriormente, las transferencias de los cargos regulados entre las cuentas 2005123689 a la 02005123158, no se efectuaron de manera inmediata como cita el Presidente de la Corporación Quiport S.A., por tanto, las afirmaciones adicionales del directivo, permiten mantener el comentario.

Este hecho se presentó en razón de que la EPMSA, a través de su Gerencias y Direcciones encargadas del control financiero del contrato de concesión, no efectuó el seguimiento y control de las disposiciones del acuerdo de alianza estratégica y del acuerdo de recaudación, específicamente en lo relacionado con las transferencias o depósitos que las aerolíneas y pasajeros efectuaron por el uso de los servicios aeroportuarios en el nuevo aeropuerto internacional de Quito.

La Gerente Administrativa Financiera en el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012; Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012; y, Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013; y, el Director de Control



Financiero/Legal de la Concesión en el período comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, mediante comunicación de 10 de noviembre de 2015, en respuesta a las comunicaciones de resultados provisionales contenidas en los oficios 092-02 y 092-05-EE-CNNAIQ-AEE-MOM, ambos de 29 de octubre de 2015, entre otros aspectos, manifestaron:

*"...La EPMSA, verificó que los recursos que las aerolíneas cancelaban se encuentran en el Fideicomiso de las Tasas. A la EPMSA no le competía el control de las cuentas del Fideicomiso del Proyecto administrada por la Fiducia."*

Al respecto, no se comparte lo señalado, por las siguientes razones:

- En el acuerdo de alianza estratégica y Acuerdo de Recaudación, se definieron las cuentas específicas en las que se depositarían los ingresos de los cargos regulados del NAIQ, sin evidenciarse flexibilidad de elección de cuentas corrientes, además en estos instrumentos no consta el acuerdo de depositar los cargos regulados en una cuenta diferente a las establecidas, como es la cuenta corriente 2005123689;
- Los examinados, no debían verificar únicamente que los recursos que las aerolíneas cancelaban se encuentren en el Fideicomiso de las Tasas, si no también, comprobar que los valores notificados a las empresas públicas también sean acreditadas directamente en las cuentas corrientes para las cuales fueron creadas y autorizadas.

#### Ingresos por Tasa de Seguridad (fase de recaudación)

#### Antecedentes - Exámenes especiales realizados

La Dirección de Auditoría de Desarrollo Seccional y Seguridad Social de la Contraloría General del Estado, realizó el examen especial a los ingresos, gastos de remuneraciones, gastos de inversión, inversión en bienes de larga duración y denuncias presentadas a la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, por el período comprendido entre el 16 de julio de 2009 y el 31 de diciembre de 2011, cuyos

resultados constan en el informe DADSySS-0002-2014, aprobado el 14 de enero de 2014.

La Directora de Auditorías Internas de la Contraloría General del Estado, mediante oficio 00444-DAI de 9 de enero de 2015, dispuso al Auditor Interno de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que realice el examen especial al proceso de recaudación y utilización de las tasas por servicios aeroportuarios por pasajes internos y externos, por el periodo comprendido entre el 2 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2014, cuyo informe, al 28 de febrero de 2015 se encuentra en trámite de aprobación.

En las dos acciones de control referidas, se analiza entre otros aspectos las recaudaciones por las tasas de seguridad del nuevo aeropuerto internacional de Quito (NAIQ), por lo que en el presente examen especial se evalúan las recaudaciones por este concepto a partir del 1 de enero de 2015.

#### Liquidación del servicio de seguridad aeroportuaria

La empresa ADC&HAS Management Ecuador S.A., Operador del nuevo aeropuerto internacional de Quito, a base del documento denominado "Hoja de Peso y Balance", presentado por cada vuelo y por cada una de las aerolíneas, elaboró la liquidación de los servicios aeroportuarios utilizados por aerolíneas y pasajeros, por lo que, el proceso de notificación y recaudación de la tasa de seguridad del nuevo aeropuerto internacional de Quito (NAIQ), inició con la liquidación elaborada por esta empresa.

A base de la liquidación de la Tasa de Seguridad preparada por la empresa ADC&HAS y mediante oficios, la EPMSA remitió a cada una de las aerolíneas el "Aviso de Pago" de la Tasa de Seguridad, informándoles: La matrícula de la aeronave; fecha y hora de salida, número de vuelo; aeropuerto de destino; número de pasajeros; el valor de la tasa de seguridad y el monto a pagar por los servicios de seguridad del nuevo aeropuerto internacional de Quito, desde el 1 de enero al 28 de febrero de 2015, ascendió a la suma de 1 343 205 USD, como se detalla a continuación:

Notificaciones por servicios de seguridad

Cargo regulado	Notificado en diciembre 2014, para recaudarse en enero de 2105 (USD)	Notificado en enero para recaudarse en febrero de 2015 (USD)	Total notificado (USD)
Servicios de seguridad	698 217,00	644 988,00	1 343 205,00

Recaudación de la tasa de seguridad en el nuevo aeropuerto internacional de Quito

Por los valores recibidos, la EPMSA entregó a las aerolíneas el original del "Comprobante de ingreso de caja", que desde el 1 de enero al 28 de febrero de 2015, ascendieron a 1 337 328,00 USD, como se describe a continuación:

Comprobantes de ingreso a caja

Cargo regulado	Comprobantes 2015 (Enero) (USD)	Comprobantes 2015 (Febrero) (USD)	Total comprobantes (USD)
Servicio de seguridad	698 217,00	639 111,00	1 337 328,00

El monto de notificación con respecto al de recaudación, difiere en 5 877,00 USD, como se detalla a continuación:

Cargo regulado	Notificado (USD)	Recaudado (USD)	Diferencia (USD)
Tasa Seguridad (Diciembre 2014 – Enero 2015)	698 217,00	698 217,00	0,00
Tasa Seguridad (Enero – Febrero 2015)	644 988,00	639 111,00	5 877,00
Total	1 343 205,00	1 337 328,00	5 877,00

La diferencia corresponde a valores que no fueron cancelados en su oportunidad, por la aerolínea FAST COLOMBIA que hizo uso de los servicios del aeropuerto y que tiene relación con la tasa de seguridad.

De lo expuesto, se desprende lo siguiente:

- a) El proceso de recaudación de cargos regulados se inició con la liquidación que realizó la empresa ADC&HAS Management Ecuador S.A., como operador del

nuevo aeropuerto internacional de Quito, contratado por la Corporación Quiport S.A., excepto los correspondientes a las tasas de recargo por: Equipo ATC (Control de Tráfico Aéreo) internacional; servicios CFR (Accidente, Fuego y Rescate) internacional; y, por uso de facilidades e instalaciones aeroportuarias TUT (salida de pasajeros) internacional, elaborados por la Corporación Quiport S.A., recaudándose por concepto de cargos regulados del nuevo aeropuerto internacional de Quito, la suma de 238 780 647 USD, durante el período comprendido entre el 1 de marzo de 2013 y el 28 de febrero de 2015.

- b) La Corporación Quiport S.A., concesionario del proyecto del aeropuerto internacional de Quito, mantiene como cartera pendiente de cobro, hasta el 28 de febrero de 2015, la suma de 318 310,45 USD. Las empresas que mayores montos adeudan por el uso de los servicios aeroportuarios y que corresponden a cargos regulados, son: Icaro S. A., con una deuda de 166 062,72 USD; y, Aircuenca S.A. con un monto impago de 140 257,84 USD, por lo que la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales emitió los respectivos títulos de crédito, que incluyendo los intereses, alcanzan el monto de 371 902,82 USD.
- c) Las entidades públicas que hicieron uso de los servicios aeroportuarios realizaron pagos por 5 336 645,84 USD por concepto de cargos regulados, en una cuenta corriente diferente a la establecida en el Acuerdo de Recaudación. Este procedimiento se viene realizando aproximadamente desde hace un año siete meses, y en razón de que al equipo de control no se le proporcionó documentación que evidencie el control que debió existir por parte de la Unidad de Gestión, no se han podido realizar las gestiones necesarias para que conjuntamente con el Municipio y la Corporación Quiport S.A., implementen la modificación del Acuerdo de Recaudación, con la finalidad de que se norme y defina el número de cuenta a la que deben efectuar las transferencias las instituciones públicas y los plazos para las transferencias de este tipo de entidades.
- d) Por precautelar a los pasajeros y sus bienes en el dominio aeroportuario, frente a peligros, daños o riesgos, definida como la Tasa de Seguridad, la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas

y Regímenes Especiales, recaudó la suma de 1 337 328,00 USD, durante el período comprendido entre el 1 de enero al 28 de febrero de 2015.

El artículo 12 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, dispone:

*"...Art. 12.- Tiempos de control.- El ejercicio del control interno se aplicará en forma previa, continua y posterior.-a) Control previo.- Los servidores de la institución, analizarán las actividades institucionales propuestas, antes de su autorización o ejecución, respecto a su legalidad, veracidad, conveniencia, oportunidad, pertinencia y conformidad con los planes y presupuestos institucionales. "*

El Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, y que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014, establecía:

*"... Art 26.- DE LA GERENCIA DE SEGUIMIENTO CONTRACTUAL DE LA CONCESIÓN.- a) MISIÓN: Efectuar el seguimiento y el control de los contratos y acuerdos concernientes a la Concesión de los Aeropuertos de Quito.-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES...-1) Efectuar el monitoreo y el seguimiento referentes al cabal cumplimiento de todos los compromisos adquiridos por el Concesionario, los que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión...y en los demás acuerdos y contratos relativos a la Concesión de los aeropuertos...-6) Verificar los ingresos reportados por el Concesionario...-d) PRODUCTOS Y SERVICIOS...-1) Informes sobre el cumplimiento de los acuerdos y contratos de la Concesión...3) Informes del monitoreo financiero de la concesión...5) Informes al Gerente General sobre eventuales incumplimientos de los contratos y acuerdos, por parte del concesionario, para que disponga las medidas correspondientes...-8) Informes de verificación de Ingresos", y,*

*"...Art. 29.- DE LA DIRECCIÓN DE CONTROL FINANCIERO/LEGAL DE LA CONCESIÓN.- a) MISIÓN: Es responsable del control financiero y legal de los contratos, acuerdos y demás instrumentos referentes a la Concesión.- b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES...-2) Inspeccionar los libros y registros financieros y demás documentos que pertenezcan o sean mantenidos por o a nombre del Concesionario con respecto del Proyecto, con el propósito de asegurar el cumplimiento de los contratos y acuerdos de la Concesión...-10) Verificar la liquidación de cuentas amparada en los contratos y acuerdos de concesión...d) PRODUCTOS Y SERVICIOS...-1) Informes de cumplimiento de los acuerdos y contratos de la concesión, particularmente de las cláusulas relativas a la administración y manejo de recursos.-3) Informes ejecutivos de cumplimiento del Concesionario en temas financieros..."*

El Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 02-07-2014 de 11 de noviembre de 2014, establece:

"...Art. 22.- Gerencia Administrativa Financiera.-a) MISIÓN: Administrar con eficiencia, eficacia... los recursos... de la Empresa... a fin de contribuir al cumplimiento de sus objetivos y responsabilidades.-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES..-13) Efectuar el monitoreo y seguimiento financiero referentes al cabal cumplimiento de todos los compromisos y obligaciones adquiridos por el Concesionario y que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión, y en los demás acuerdos e informar oportunamente a la Gerencia General.-14) Verificar los ingresos reportados por el Concesionario..-d) PRODUCTOS Y SERVICIOS.-• Informe de seguimiento y cumplimientos de acuerdos y contratos del Concesionario en el ámbito financiero - •Informe de incumplimientos de contratos y acuerdos por parte del Concesionario.- • Informes de verificación de ingresos..." y,

"...Art. 23- DIRECCIÓN FINANCIERA.-a) MISIÓN...-En relación a la Concesión, es responsable del control financiero conforme a los contratos, acuerdos y demás instrumentos suscritos.-b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES.-1) Revisar los informes financieros del Concesionario y emitir los comentarios correspondientes para la Gerencia Administrativa Financiera.- 2) Inspeccionar los libros y registros financieros y demás documentos que permanezcan o sean mantenidos por o a nombre del Concesionario con respecto del proyecto, con el propósito de asegurar el cumplimiento de los contratos y acuerdos de Concesión (sic).-3) Revisar e informar sobre los informes financieros trimestrales y anuales que está obligado a presentar el Concesionario...-11) Realizar el seguimiento y control del fideicomiso de las tasas...-d) PRODUCTOS Y SERVICIOS. -Control financiero de la concesión.-• Informes de cumplimiento de los acuerdos y contratos de la concesión, particularmente de las cláusulas relativas a la administración y manejo de recursos - • Informes ejecutivos de cumplimiento del Concesionario en temas financieros. -• Convalidación de los informes del fideicomiso de las tasas con la información de recaudación y transferencia presentada por el Concesionario...-• Informe trimestral de cumplimiento del acuerdo de recaudación..."

En respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 25220 DAPyA de 29 de octubre de 2015, la Gerente General de la EPMSA, mediante oficio EPMSA-GG-0610-2965-15 de 5 de noviembre de 2015, entre otros aspectos, hizo referencia a los oficios EPMSA-GG-0271-7103-15 de 4 de noviembre de 2015 y EPMSA-GAF-2776-7126-15 de 5 de noviembre de 2015, suscritos, en su orden, por la Asesora de la Gerencia General y por el Gerente Administrativo Financiero de la EPMSA, manifestando que su representada ha efectuado controles sobre el cobro de las tasas determinadas en la Ordenanza Metropolitana 0335, señalando que en el

memorando EPMSA-GG-0271-7103-15 se detallan varias comunicaciones que se han cruzado con el concesionario. En las referidas comunicaciones se puede observar, que la empresa solicitó información, se efectuaron reuniones de trabajo y realizaron cuestionamientos a una diferencia determinada entre los comprobantes de declaración, liquidación y pago de tasas del NAIQ, y los reportes de los auditores independientes por un valor de 182 772,47 USD en el mes de octubre de 2014, aspectos que también constan en el memorando EPMSA-GG-0271-7103-15 de 4 de noviembre de 2015 suscrito por la Asesora de la Gerencia General de la EPMSA. Adicionalmente, la Gerente General de la EPMSA manifestó que, en consideración a la comunicación de resultados provisionales, ha transmitido al concesionario lo manifestado en la comunicación de resultados provisionales, y ha solicitado que se justifique documentadamente los procedimientos adoptados. Mediante oficio EPMSA-GG-0682-3299-15 de 4 de diciembre de 2015, la Gerente General de la EPMSA realizó un alcance al oficio EPMSA-GG-0610-2965-15 de 5 de noviembre de 2015, con el que remitió su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 25220 DAPyA de 29 de octubre de 2015, indicando que, en razón de la comunicación de resultados provisionales, se remitieron varios oficios al concesionario, del cual, se ha obtenido respuestas de acuerdo al siguiente detalle:

- Oficio PRES-333-2015 de 23 de noviembre de 2015, relacionado con la falta de documentación de respaldo en cuanto a los costos y gastos reportados por el concesionario por operación y mantenimiento del aeropuerto internacional Mariscal Sucre (AIMS), que constan en el acta de conciliación suscrita el 1 de octubre de 2013;
- Oficio PRES-332-2015 de 23 de noviembre de 2015, que tiene que ver con los pagos efectuados de parte de las instituciones públicas a una cuenta bancaria distinta a la establecida en los instrumentos suscritos;
- Oficio PRES-331-2015 de 23 de noviembre de 2015, relacionado con las diferencias existentes en los valores de ingresos de la cuenta 2005170229 "Fideicomiso Mercantil de las Tasas AIMS"; y,
- Oficio PRES-330-2015 de 23 de noviembre de 2015, referente a los ingresos por tasas de pasajeros y servicios aeroportuarios en el aeropuerto

internacional Mariscal Sucre (AIMS), aportes de contribución del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito al diseño, desarrollo, financiamiento y construcción del NAIQ, y diferencia entre los certificados de contribución emitidos por la Corporación Quiport S.A. y los comprobantes de declaración, liquidación y pago de Tasa por servicios aeroportuarios.

Con comunicación de 9 de noviembre de 2015, el Director Financiero de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, en el período comprendido entre el 1 de octubre de 2014 y el 12 de febrero de 2015, remitió su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 092-06-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 29 de octubre de 2015, señalando las funciones que, según el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos en ese entonces vigente, debía cumplir.

En el referido documento, el examinado indicó además, que a partir de su ingreso en la EPMSA, por instrucciones de la entonces Gerente Administrativa Financiera, se encargó de dirigir, planificar y ejecutar las acciones que permitan cumplir los objetivos trazados por la Gerencia Administrativa Financiera, y que una vez que conoció, a través de un correo electrónico de 2 de diciembre de 2014, de la aprobación del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional de la EPMSA, que fue aprobado por el Directorio de la empresa el 11 de noviembre de 2014, mediante memorando EPMSA-GAF2242-4750-14 de 8 de diciembre de 2014 dirigido a la Gerente Administrativa de la entidad, solicitó personal adicional que permita revisar y controlar la información referente a la concesión, actividades que anteriormente se encontraban a cargo de la Gerencia de Control de la Concesión, y a lo cual, no hubo respuesta alguna al pedido realizado.

En la comunicación de 10 de noviembre de 2015 con la que la Gerente Administrativa Financiera en el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012; Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el período comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012; y, Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013; y, el Director de Control Financiero/Legal de la Concesión en el período comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas



Francas y Regímenes Especiales, remitieron sus criterios a las comunicaciones de resultados provisionales contenidas en los oficios 092-02 y 092-05-EE-CNNAIQ-AEE-MOM, ambos de 29 de octubre de 2015, entre otros aspectos, se indica:

*"...La EPMSA, verificó que los recursos que las aerolíneas cancelaban se encuentran en el Fideicomiso de las Tasas. A la EPMSA no le competía el control de las cuentas del Fideicomiso del Proyecto administrada por la Fiducia..."*

En el oficio PRES-338-2015 de 24 de noviembre de 2015, con el que el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., remitió sus observaciones a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 092-035-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 29 de octubre de 2015, en la parte correspondiente, se señala:

*"...En este punto es importante indicar que en efecto existe un problema en la recaudación que se hace a entidades públicas, ya que ellas no aceptan depositar en las cuentas que de conformidad con el acuerdo de recaudación deben ser utilizadas para estos pagos. Ante este problema y con el fin de dar cumplimiento a la principal obligación de Quiport que consiste en asegurar que se recaude las tasas por los servicios prestados en el Aeropuerto, Quiport acepto (sic) que las entidades públicas efectúen sus pagos en una cuenta diferente, asegurándose siempre de que los valores que se reciben de esta forma sean transferidos en forma inmediata a la cuenta correcta.-Quiport llevará a cabo en forma inmediata las consultas necesarias para que la EPMSA instruya a Quiport como (sic) debe procederse en estos casos y de esta forma tener una instrucción expresa al respecto.. es importante aclarar que si bien la cuenta bancaria 2005123689 está a nombre de la Corporación Quiport S.A., la misma está administrada bajo la figura de encargo fiduciario por Fiducia S.A..."*

En el oficio EPMSA-GG-0708-3433-15 de 23 de diciembre de 2015, con el que la Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones respecto del borrador de informe, en la parte pertinente, se indica:

*"... mi representada no tiene acceso a la cuenta 2005123689 de Corporación Quiport, pues se trata de una cuenta privada...razón por la cual...se ha solicitado la información necesaria al Concesionario, para que se analice y se tomen las acciones pertinentes.-Al ser Quiport el ente Recaudador de las Tasas, la Empresa no tiene una fuente de verificación que le permita acceder al número de cuenta corriente en la que fue depositado (sic) las recaudaciones, más Quiport tiene la obligación de verificar que los valores cancelados a través*

*del Fideicomiso Onshore Trust corresponda a cada uno de los comprobantes de declaración, liquidación y pago de tasas...".*

En la comunicación de 23 de diciembre de 2015, con la que la Gerente Administrativa Financiera, en el periodo comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 1 de marzo de 2012, Gerente de Seguimiento Contractual, encargada, en el periodo comprendido entre el 31 de marzo de 2011 y el 1 de marzo de 2012, y Gerente de Seguimiento Contractual de la Concesión, en el periodo comprendido entre el 1 de marzo de 2012 y el 3 de octubre de 2013, de la EPMSA, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus criterios al borrador del informe, en la parte pertinente, se indica :

*"...De acuerdo a lo indicado en el PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN, RECAUDACIÓN, REVISIÓN Y ANÁLISIS DE LAS TASAS AEROPORTUARIAS se puede evidenciar que la GSC y la DCFLC (sic) dieron cumplimiento a sus atribuciones y responsabilidades, dando seguimiento a la información proporcionada por el Concesionario y el Fideicomiso que se cumpla con lo señalado en el Contrato de Fideicomiso de las tasas en los tiempos pertinentes...El literal e del artículo 3 del Acuerdo de Recaudación establece que: "El Recaudador de las Tasas gozará de flexibilidad para **seleccionar la gestión del proceso de recaudación de las Tasas del AIMS y las Tasas del NAIQ**, a fin de cumplir con sus obligaciones... flexibilidad que incluirá la fecha, modo y lugar de recaudación . Este artículo del Acuerdo de Recaudación no es considerado por el equipo de control...La EPMSA, verificó que los recursos que las aerolíneas cancelaban se encuentren en el Fideicomiso de las Tasas...a la EPMSA no le competía el control de las cuentas del Fideicomiso del Proyecto administrada por Fiducia, ya que en esta cuenta el Concesionario deposita los otros ingresos provenientes de contratos, ingresos por servicios comerciales... etc."*

En la comunicación de 23 de diciembre de 2015 con la que el Director de Control Financiero/Legal de la Concesión de la EPMSA, que desempeñó dichas funciones en el periodo comprendido entre el 1 de abril de 2012 y el 29 de noviembre de 2013, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, envió sus opiniones al borrador de informe, se señala:

*"...1. De acuerdo a lo indicado en el PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN, RECAUDACIÓN, REVISIÓN Y ANÁLISIS DE TASAS AEROPORTUARIAS se puede evidenciar que se dio cumplimiento dando seguimiento a la información proporcionada por el Concesionario y el Fideicomiso...el Municipio designó como recaudador de las tasas a Corporación Quiport...El literal e del artículo 3 del Acuerdo de Recaudación, establece que: "El Recaudador...gozará de flexibilidad para seleccionar la gestión del proceso de recaudación de las Tasas NAIQ... flexibilidad que incluirá la fecha, modo y lugar de*

*recaudación...Este artículo del Acuerdo de Recaudación no es considerado por el equipo de control en el informe borrador.*

La Gerente Administrativa Financiera de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que desempeñó dichas funciones entre el 2 de junio de 2014 y el 28 de febrero de 2015, mediante comunicación de 23 de diciembre de 2015, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, envió sus observaciones al borrador del informe, señalando:

*"...la EPMSA realiza su revisión de los comprobantes de Declaración, Liquidación y Pago de Tasas por Servicios Aeroportuarios con la información enviada por Deloitte & Touche y la Fiduciaria del Pacífico...la EPMSA no tiene acceso a las cuentas privadas de sus Contribuyentes, ni de Quiport. El solicitar esta información al Contribuyente o al Concesionario estaría en desacuerdo con lo instruido al Recaudador, quien al ser el administrador del Acuerdo de Alianza Estratégica y tener todas las funciones, obligaciones y derechos establecidos en este Acuerdo es el responsable de la liquidación, recaudación y emitir los comprobantes de pago...Al revisar el Estado de cuenta del PRODUBANCO 02005123158 FIDEICOMISO MERCANTIL QUIPORT ONSHORE TRUST se verifica que en los conceptos solo indica Depósito o Transferencia, sin indicar el Ordenante, por lo que la EPMSA solo puede verificar los depósitos de acuerdo a los comprobantes de pago..."*

En el oficio PRES-361-2015 de 23 de diciembre de 2015, con el que el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A., luego de la conferencia final de comunicación de resultados, remitió sus opiniones al borrador del informe del examen, entre otros aspectos, se indica:

*"...de 36 registros de transferencias efectuadas...correspondientes a cargos regulados solo uno se transfirió luego de transcurrir 9 días ocasionado por cambio en el sistema contable, siendo el promedio de días en que se ejecutó las transferencias, de 3 días..."*

Al respecto, no se comparte el criterio de la Gerente General de la EPMSA, de que se han venido efectuando controles, ya que los pedidos de información y la entrega de la misma, las reuniones de trabajo y el pedido de justificativos al concesionario a base de la comunicación de resultados provisionales, no constituyen controles o comprobaciones del proceso de recaudación de las tasas del NAIQ; tampoco la Gerente General de la EPMSA hizo referencia al control que la empresa debió efectuar a los subprocesos de la recaudación como: Elaboración de reportes por parte del operador del nuevo aeropuerto internacional de Quito; notificación; pago; y, registro de

la recaudación; a pesar de que el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la EPMSA, dispone que la Gerencia Administrativa Financiera y la Dirección Financiera deben: efectuar el monitoreo y seguimiento financiero referentes al cabal cumplimiento de todos los compromisos y obligaciones adquiridos por el concesionario; verificar los ingresos reportados por el concesionario; inspeccionar libros y registros financieros y demás documentos con el propósito de asegurar el cumplimiento de los contratos y acuerdo de concesión; monitorear las estadísticas de los pasajeros, servicios aeroportuarios y carga, con el fin de recuperar los valores que le corresponden al Municipio de Quito; y, otros que constan en el citado Estatuto. Por otra parte, el proceso de recaudación del nuevo aeropuerto internacional de Quito, inició el 20 de febrero de 2013, mientras que las comunicaciones que hace referencia la Gerente General de la EPMSA, fueron emitidas entre el 4 de agosto de 2014 y el 18 de febrero de 2015, y otras que tienen fechas posteriores a la fecha de corte del examen; es decir, del control y seguimiento del proceso de recaudación entre febrero de 2013 y febrero de 2015, la Gerente General de la EPMSA no hizo referencia alguna.

Asimismo, cabe reiterar que mediante Resolución 02-07-2014 de 11 de noviembre de 2014, el Directorio de la EPMSA aprobó el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la empresa, en donde, en el artículo 23, se estableció como Misión de la Dirección Financiera en cuanto a la concesión se refiere, la responsabilidad del control financiero conforme a los contratos, acuerdos y demás documentos suscritos, implantando para el efecto, las atribuciones y responsabilidades que se encuentran descritas en párrafos precedentes del presente comentario.

En cuanto a lo señalado por el Presidente y Director General de la Corporación Quiport S.A. en su respuesta a la comunicación de resultados provisionales contenida en el oficio 092-035-EE-CNNAIQ-AEE-MOM de 29 de octubre de 2015, es importante señalar que no adjuntó al oficio de contestación, evidencias que permitan confirmar que las entidades públicas "...no aceptan depositar en las cuentas que de conformidad con el acuerdo de recaudación deben ser utilizadas para estos pagos..."; además, como se señaló en párrafos precedentes, las transferencias de los cargos regulados entre las cuentas 2005123689 y 02005123158, no se efectuaron de manera inmediata como cita el directivo del concesionario, ya que, en ciertos casos, existieron

transferencias que se efectuaron luego de transcurrir hasta 10 días; por tanto, las afirmaciones adicionales del directivo, ratifican el comentario.

Respecto de las opiniones emitidas por los examinados, luego de la conferencia final de comunicación de resultados, no se comparte lo señalado, por las siguientes razones:

- En el acuerdo de alianza estratégica y Acuerdo de Recaudación, se definieron las cuentas específicas en las que se depositarían los ingresos de los cargos regulados del NAIQ, sin evidenciarse flexibilidad de elección de cuentas corrientes, solo de "fecha, modo y lugar de recaudación"; además, en estos instrumentos no consta el acuerdo de depositar los cargos regulados en una cuenta diferente a las establecidas, como es la cuenta corriente 2005123689;
- Los examinados, en el ámbito de sus competencias, responsabilidades y atribuciones, no debían verificar únicamente que los recursos que las aerolíneas cancelaban se encuentren en el Fideicomiso de las Tasas, sino también, comprobar que los valores notificados a las empresas públicas sean acreditadas directamente en las cuentas corrientes que fueron creadas y autorizadas, ya que tanto en el Reglamento Orgánico por Procesos, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, como en el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos, emitido a través de la Resolución 02-07-2014 de 11 de noviembre de 2014, de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, citados anteriormente, establecían, entre otras atribuciones de la EPMSA, inspeccionar los libros y registros financieros y demás documentos que pertenezcan o sean mantenidos por o a nombre del Concesionario con respecto del proyecto, con el propósito de asegurar el cumplimiento de los contratos y acuerdos de la concesión.
- Con la finalidad de evitar el acceso a los datos de la cuenta corriente 2005123689 que, según la Gerente General de la EPMSA, "se trata de una cuenta privada", el personal de la EPMSA podía realizar la comparación de valores notificados en un determinado mes, frente a los recaudados en la cuenta 02005123158 del mismo mes, los pendientes de pago del mes

analizado y los acreditados que corresponden a notificaciones de meses anteriores, procedimiento con el cual hubiesen determinado que no todos los valores notificados estaban siendo depositados en la cuenta corriente establecida en el Acuerdo de Recaudación, y que los examinados, servidores y exservidores de la EPMSA, no hacen referencia en sus comunicaciones.

Por lo expuesto, el comentario se mantiene.

### Conclusión

Los Gerentes de Seguimiento Contractual de la Concesión, Directores de Control Financiero/Legal de la Concesión, Gerentes Administrativos Financieros y Directores Financieros de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, que desempeñaron dichas funciones entre el 20 de febrero de 2013 (fecha de inicio de operaciones del nuevo aeropuerto internacional Mariscal Sucre de Quito – NAIQ) y el 28 de febrero de 2015 (final del período de la acción de control), en sus respectivos períodos de actuación, y en el ámbito de sus deberes y atribuciones, inobservaron el artículo 12 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado; los artículos 26 y 29 del Reglamento Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 10-05-2012 de 29 de mayo de 2012, que estuvo vigente hasta el 10 de noviembre de 2014; y, los artículos 22 y 23 del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, emitido a través de la Resolución 02-07-2014 de 11 de noviembre de 2014, al no haber efectuado el seguimiento, monitoreo y control financiero de la concesión, a través de la verificación y comprobación de la información registrada como ingresos en la cuenta del Fideicomiso del Proyecto cancelados por parte de empresas públicas; de los pagos realizadas por cargos regulados a través de procedimientos diferentes a los definidos en el acuerdo de recaudación; de los registros de recaudación del concesionario y de los auditores del concesionario; y, de los beneficios económicos a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

*RECIBIDO EN LA OFICINA DE CONTROL*

### Hecho subsecuente

La diferencia de 5 877,00 USD en la recaudación de la Tasa de Seguridad, en el período enero – febrero de 2015, fue cancelado mediante transferencia 8171, constante en el Comprobante de Ingreso a Caja 1468 de 17 de abril de 2015.

### Recomendaciones

#### **A la Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales**

13. Conjuntamente con los representantes de la Corporación Quiport S.A., y de las entidades públicas que deban cancelar pagos por concepto de cargos regulados en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, establecerán un plazo en el que dichas entidades deben realizar la transferencia de los cargos regulados a la cuenta del fideicomiso del proyecto, con la finalidad de que éstas cuenten con un tiempo prudencial para efectuar los pagos y evitar la erogación de intereses; o, establecerán el número de cuenta a la que deben efectuarse las transferencias de los cargos regulados, especificando que estos recursos, por ser públicos, serán transferidos de manera inmediata a la cuenta del fideicomiso del proyecto, y se continúe con el trámite previamente establecido en los documentos de la concesión. De los acuerdos alcanzados, la Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, se responsabilizará de comunicar al Alcalde Metropolitano de Quito y al Concejo Metropolitano de Quito, a fin de que los consensos consten en un documento que será suscrito entre las partes, actividad que será motivada por la Gerente General de la EPMSA hasta su conclusión.

14. Designará y dispondrá a un servidor de la empresa, que de manera mensual, se encargue de verificar los datos ingresados por el operador del aeropuerto, provenientes de los reportes de peso y balance presentados por cada aerolínea, y presente reportes de los cargos regulados a ser notificados por parte del Recaudador, mismos que deberán conciliar con los emitidos por el operador del aeropuerto.

Así también, dispondrá al servidor designado, verifique que los valores notificados por cargos regulados, hayan sido acreditados en la cuenta corriente del fideicomiso del proyecto; y los saldos pendientes de pago, hayan sido comunicados por la Corporación Quijota a la EPMSA para el trámite de recuperación. Asimismo, dispondrá al servidor designado, que elabore y entregue reportes mensuales de recaudación por concepto de cargos regulados en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, para aprobación de la Gerencia General, Gerente Administrativo Financiero y Director Financiero de la EPMSA.



Ing. Paul Néboa León

**DIRECTOR DE AUDITORÍA DE PROYECTOS Y AMBIENTAL**

*Handwritten text, possibly a date or reference number, partially obscured by a signature.*