

Fecha: 03 DIC 2018 Hora 11:00

Nº. HOJAS - 124h -

Recibido por: 

Quito, 03 DIC 2018

Oficio No.

A

0425

Señor Abogado  
Diego Cevallos Salgado  
SECRETARIO GENERAL DEL  
CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO  
Ciudad

Referencia: Plan Maestro 2010-2015

De mi consideración:

1. La Contraloría General del Estado realizó un examen especial al "Contrato de concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, al cumplimiento del acuerdo de alianza estratégica y demás documentos vinculados, y a la mejora, operación y mantenimiento del referido aeropuerto, bajo la gestión de QUIPORT, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y a 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, cuyos resultados constan en el Informe DAPyA-0006-2016, en cuya Recomendación No. 02 se dispone:

*"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 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".*

2. Mediante Oficio No. SPA-MEP-A0053, de 29 de marzo de 2016, dispuse a la Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, en adelante EPMSA, proceda a cumplir con las recomendaciones contenidas en el Informe DAPyA-0006-2016;
3. Para fines de cumplimiento de la Recomendación No. 2 del Informe DAPyA-0006-2016, mediante Oficio No. EPMSA-GJ-0077-1336-16, de 21 de abril de 2016, la Gerente General de la EPMSA remitió a mi despacho el Memorando No. EPMSA-GJ-0133-1674-16 y su informe anexo No. 033-EPMSA-DI-16, ambos del 07 de marzo de 2016 (técnico); Memorando No. EPMSA-GAF-0993-2458-16 de 05 de abril de 2016 (financiero); y, Memorando No. EPMSA-GJ-0264-2870-16 de 18 de abril de 2016 (legal).

Por errores de tipeo, en el Oficio EPMSA-GJ-0077-1336-16 se menciona que se adjuntan el Memorando No. EPMSA-GJ-0133-1674-16 y su informe anexo No. 033-EPMSA-DI-16; cuando la numeración correcta, según los documentos adjuntos, en su orden son: Memorando No. EPMSA-GCC-0133-1674-16 y su informe anexo No. 033-EPMSA-GCC-DI-16;

4. En vista de que era necesario realizar mesas de diálogo con la concesionaria para tratar determinadas enmiendas al contrato de concesión, dispuestas en las mismas

recomendaciones del Informe DAPyA-0006-2016, se acordó que los informes técnico, financiero y legal respecto de la actualización del Plan Maestro 2010-2015, sean remitidos al Concejo Metropolitano conjuntamente con los resultados de las mesas de diálogo;

5. Considerando el tiempo transcurrido y que todavía no han concluido las mesas de diálogo, para fines de cumplimiento de la Recomendación No. 2 del Informe DAPyA-0006-2016, y para conocimiento del Concejo Metropolitano de Quito, adjunto a la presente los siguientes informes remitidos por la EPMSA:
  - a) Oficio No. EPMSA-GJ-0077-1336-16, de 21 de abril de 2016, de la Gerente General de la EPMSA
  - b) Memorando No. EPMSA-GCC-0133-1674-16 y su informe anexo No. 033-EPMSA-GCC-DI-16, ambos del 07 de marzo de 2016 (técnico);
  - c) Memorando No. EPMSA-GAF-0993-2458-16, de 05 de abril de 2016 (financiero);
  - d) Memorando No. EPMSA-GJ-0264-2870-16, de 18 de abril de 2016 (legal).

Atentamente,



**Dr. Mauricio Rodas Espinel**  
**ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

GC/mep

*Carb.*



**OFICIO No. EPMSA-GJ-0077-1336-16**  
Quito, 21 de ABRIL del 2016

Doctor  
Mauricio Rodas Espinel  
**Alcalde Metropolitano/Presidente del Directorio de la EPMSA**  
**MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**  
Presente.-

De mi consideración:

La Contraloría General del Estado realizó un examen especial al "contrato de concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, al cumplimiento del acuerdo de alianza estratégica y demás documentos vinculados, y a la mejora, operación y mantenimiento del referido aeropuerto, bajo la gestión de QUIPORT, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y a 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, cuyos resultados constan en el Informe DAPyA-0006-2016.

Mediante Oficio No. SPA-MEP-A0053 de 29 de marzo de 2016, usted dispuso a esta empresa el cumplimiento de las recomendaciones del órgano de control.

La Recomendación No. 2 señala:

« **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 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.»*

De acuerdo con el artículo ...(5), número 7 de la Ordenanza Metropolitana No. 335, publicada en el Registro Oficial de 8 de enero del 2011, a la Unidad de Gestión, es decir la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, se le confiere competencia para: "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 subrayado me corresponde)

Considerando dicha disposición, la empresa a mi cargo ha emitido los informes técnico, financiero y legal con relación a dicha recomendación, constantes en el Memorando No. EPMSA-GJ-0133-1674-16 y su informe anexo No. 033-EPMSA-DI-16, ambos de 7 de marzo de 2016 (técnico); Memorando No. EPMSA-GAF-0993-2458-16 de 5 de abril de 2016 (financiero); y, Memorando No. EPMSA-GJ-0264-2870-16 de 18 de abril de 2016 (legal).

qu

En tal virtud, adjunto para su conocimiento, revisión y trámite pertinente los informes señalados, así como reiterar que la EPMSA, a través de sus áreas técnica, financiera y legal, brindará el soporte que se requiere a la Municipalidad dentro del proceso de análisis.

Consentimientos de estima y consideración,



Ing. María Isabel Real G.


Gerente General

**EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA  
DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS  
Y GESTIÓN DE ZONAS FRANCAS Y RÉGIMENES ESPECIALES**

Adjunto: *qui* Copia de Memorando No. EPMSA-GJ-0133-1674-16 e Informe Técnico No. 033-EPMSA-DI-16, ambos de 7 de marzo de 2016.  
Copia de Memorando No. EPMSA-GAF-0993-2458-16 de 5 de abril de 2016.  
Copia de Memorando No. EPMSA-GJ-0264-2870-16 de 18 de abril de 2016

**QUITO**  
ALCALDÍA  
GESTIÓN DOCUMENTAL

CERTIFICO QUE EL PRESENTE DOCUMENTO  
ES FIEL COPIA DEL ORIGINAL QUE REPOSA  
EN LOS ARCHIVOS DE ESTA DEPENDENCIA.

 28 NOV 2018  
FIRMA DE RESPONSABILIDAD

**OFICIO No. EPMSA-GJ-0077-1336-16**  
Quito, 21 de ABRIL del 2016

Doctor  
Mauricio Rodas Espinel  
**Alcalde Metropolitano/Presidente del Directorio de la EPMSA**  
**MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**  
Presente.-

De mi consideración:

La Contraloría General del Estado realizó un examen especial al "contrato de concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, al cumplimiento del acuerdo de alianza estratégica y demás documentos vinculados, y a la mejora, operación y mantenimiento del referido aeropuerto, bajo la gestión de QUIPORT, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y a 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, cuyos resultados constan en el Informe DAPyA-0006-2016.

Mediante Oficio No. SPA-MEP-A0053 de 29 de marzo de 2016, usted dispuso a esta empresa el cumplimiento de las recomendaciones del órgano de control.

La Recomendación No. 2 señala:

**«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 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.»*

De acuerdo con el artículo ...(5), número 7 de la Ordenanza Metropolitana No. 335, publicada en el Registro Oficial de 8 de enero del 2011, a la Unidad de Gestión, es decir la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, se le confiere competencia para: "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 subrayado me corresponde)

Considerando dicha disposición, la empresa a mi cargo ha emitido los informes técnico, financiero y legal con relación a dicha recomendación, constantes en el Memorando No. EPMSA-GJ-0133-1674-16 y su informe anexo No. 033-EPMSA-DI-16, ambos de 7 de marzo de 2016 (técnico); Memorando No. EPMSA-GAF-0993-2458-16 de 5 de abril de 2016 (financiero); y, Memorando No. EPMSA-GJ-0264-2870-16 de 18 de abril de 2016 (legal).

an



En tal virtud, adjunto para su conocimiento, revisión y trámite pertinente los informes señalados, así como reiterar que la EPMSA, a través de sus áreas técnica, financiera y legal, brindará el soporte que se requiere a la Municipalidad dentro del proceso de análisis.

Consentimientos de estima y consideración,



Ing. María Isabel Real G.

Gerente General

**EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA  
DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS  
Y GESTIÓN DE ZONAS FRANCAS Y REGÍMENES ESPECIALES**

qui

Adjunto: Copia de Memorando No. EPMSA-GJ-0133-1674-16 e Informe Técnico No. 033-EPMSA-DI-16, ambos de 7 de marzo de 2016.  
Copia de Memorando No. EPMSA-GAF-0993-2458-16 de 5 de abril de 2016.  
Copia de Memorando No. EPMSA-GJ-0264-2870-16 de 18 de abril de 2016

FIRMA DE RESPONSABILIDAD

CERTIFICO QUE EL PRESENTE DOCUMENTO  
ES FIEL COPIA DEL ORIGINAL QUE REPOSA  
EN LOS ARCHIVOS DE ESTA DEPENDENCIA.

ALCALDIA  
GESTIÓN DOCUMENTAL

**QUITO**

**PARA:** Ab. Carlos Palma  
**GERENTE GENERAL (S)**

**DE:** Katya Bastidas B.  
**GERENTE DE CONTROL DE LA CONCESIÓN**

**CC:** Dr. Raúl Medina  
**GERENTE JURÍDICO**

**ASUNTO:** Informe Actualización Plan Maestro 2010 y Plataforma Militar de la Fuerzas Armadas.

**FECHA:** Quito, 7 de marzo de 2016

## 1. ANTECEDENTES

**1.1** Mediante Oficio No. 02419 de 11 de febrero de 2016, la Contraloría General del Estado remite un ejemplar del Informe No. DAPyA-0006-2016 del examen especial *"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 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"*, por el periodo comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 28 de febrero de 2015.

**1.2** Mediante memorando No. EPMSA-GG-0039-1019-16 de 12 de febrero de 2016, la Gerencia General remite las disposiciones y acciones a tomarse por cada Gerencia de la EPMSA en cumplimiento a las recomendaciones realizadas por la Contraloría General del Estado en su informe No. DAPyA-0006-2016.

**1.3** Mediante memorando No. EPMSA-GJ-0139-1555-16 de 3 de marzo de 2016, la Gerencia Jurídica solicita a la Gerencia de Control de la Concesión el informe técnico relacionado con la actualización del Plan Maestro 2010 y la construcción de la base aérea militar.

## 1.4. DEL ESTATUTO ORGÁNICO DE LA EPMSA

### Art. 26.- GERENCIA DE CONTROL DE LA CONCESIÓN

#### 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."*



**Art. 27.- DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA**

**b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES:**

"1) Efectuar el monitoreo del cabal cumplimiento de todos los compromisos de infraestructura, adquiridos por el Concesionario, los que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión, Construcción y en los demás acuerdos titulados habilitantes relativos a la Concesión del AIMS; e informar oportunamente a la Gerencia de Control de la Concesión."

**2. DESARROLLO**

En atención a los memorandos No. EPMSA-GG-0039-1019-16 de 12 de febrero de 2016 y EPMSA-GJ-0139-1555-16 de 3 de marzo de 2016, se adjuntan los informes técnicos No. 033-EPMSA-GCC-DI-16 y No. 043-EPMSA-GCC-16 referentes a la actualización del Plan Maestro del AIMS del año 2010 y a la construcción de la plataforma militar del AIMS, de los cuales se desprenden las siguientes conclusiones y recomendaciones:

**2.1 Actualización del Plan Maestro 2010**

**"4. CONCLUSIONES:**

**4.1 Proceso de actualización del Plan Maestro 2010-2015**

- El proceso de actualización del Plan 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.
- No existe aprobada por la EPMSA una actualización del Plan Maestro para el año 2010.
- 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 por la EPMSA, no tuvo cabida aprobar un documento extemporáneo una vez que una nueva actualización del Plan Maestro según el Contrato de Concesión debía realizarse en el año 2015.

**4.2 Aviso de Remediación Plan Maestro AIMS 2010-2015**

- El Concesionario realizó los esfuerzos que a bien consideró para eliminar las causales que fueron objeto de remediación constantes en la notificación del Aviso para Remediar mismas que se entendería fueron absueltas mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014 por el Gerente de Seguimiento Contractual de ese entonces.
- La Gerencia Jurídica (E) indicó mediante el criterio jurídico correspondiente, que al no mantenerse las causales del Aviso de Remediación constante en el Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, las cuales fueron solventadas por el Concesionario en el tiempo otorgado por la EPMSA, (plazo inicial y su extensión), no se cuenta con el sustento técnico a la presente fecha, en razón de que las causales notificadas en dicho aviso de remediación fueron solventadas de acuerdo al informe técnico.



**5. RECOMENDACIONES**

- *Se recomienda, salvo su mejor criterio, poner este informe en conocimiento de la Gerencia General."*

**2.2 Plataforma militar**

**"4. CONCLUSIONES:**

*Hasta la fecha, la EPMSA, ha realizado las gestiones del caso ante el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, para regularizar el proyecto de la Plataforma Militar y cumplimiento de la recomendación 5 del informe DIAPA-0044-2010 de la Contraloría General del Estado.*

**5. RECOMENDACIONES**

*Se recomienda, salvo su mejor criterio, poner esta información en conocimiento de la Gerencia General y la Gerencia Jurídica."*

Pongo esta información en su consideración para los fines consiguientes.

Atentamente,

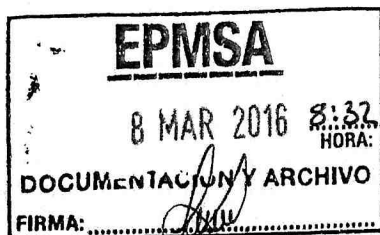


Katya Bastidas  
**GERENTE DE CONTROL DE LA CONCESIÓN  
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y  
GESTIÓN DE ZONAS FRANCAS Y REGÍMENES ESPECIALES**



**ADJUNTO:**

- *INFORME TÉCNICO No. 033- EPMSA-GCC-DI-16*
- *INFORME TÉCNICO No. 043- EPMSA-GCC-DI-16*



**INFORME TÉCNICO 033-EPMSA-GCC-DI-16**

**ASUNTO:** Actualización Plan Maestro del AIMS 2010-2015

**FECHA:** 7 de marzo de 2016

**1. ANTECEDENTES**

**1.1** Mediante Oficio No. 02419 de 11 de febrero de 2016, la Contraloría General del Estado remite un ejemplar del Informe No. DAPyA-0006-2016 del examen especial "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 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", por el periodo comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 28 de febrero de 2015.

**1.2** Mediante memorando No. EPMSA-GG-0039-1019-16 de 12 de febrero de 2016, la Gerencia General remite las disposiciones y acciones a tomarse por cada Gerencia de la EPMSA en cumplimiento a las recomendaciones realizadas por la Contraloría General del Estado en su informe No. DAPyA-0006-2016. (ANEXO 1).

**1.3. DEL ESTATUTO ORGÁNICO DE LA EPMSA**

**Art. 27.- DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES:**

"1) Efectuar el monitoreo del cabal cumplimiento de todos los compromisos de infraestructura, adquiridos por el Concesionario, los que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión, Construcción y en los demás acuerdos titulados habilitantes relativos a la Concesión del AIMS; e informar oportunamente a la Gerencia de Control de la Concesión."

"2) Realizar el seguimiento y control de la planificación y construcción de la infraestructura Aeroportuaria (Edificios Sustanciales) y de Servicios Complementarios (Edificios Auxiliares) a cargo del Concesionario y otras entidades, públicas y privadas que se encuentren en el sitio del AIMS."

**2. BASE LEGAL**

**2.1. PRIMERA ENMIENDA Y REFORMULACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN**

**"18.2 Terminación por parte de CORPAQ: 18.2.1 Derecho a Terminar:** CORPAQ tendrá derecho a terminar este Contrato de Concesión al ocurrir cualquiera de los siguientes eventos:... (b) 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 2, 7, 9, 13 Y 15, incumplimiento que haya continuado sin remediación durante diez (10) días o más;..."

**"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."



**"ANEXO 6 al Contrato de Concesión**

**PLAN MAESTRO**

*"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 Clausula 7.2.13 relativas al nivel de servicios, y otros cambios de las 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 las 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 períodos de tiempo de cinco, diez y veinte años subsiguiente."*

**3. DESARROLLO**

El informe DAPyA-0006-2016 referente al examen especial "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 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", por el periodo comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 28 de febrero de 2015, en su página 98 y 99, recomienda lo siguiente:

***"Recomendación***

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

***2. Requerirá a la Gerente 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 se tome las decisiones que contractualmente correspondan."***

Mediante memorando No. EPMSA-GCC-0039-1019-16 de 12 de febrero de 2016, la Gerencia General de la EPMSA dispone lo siguiente:

***"DISPOSICIÓN SEIS***

***Gerencia de Control de la Concesión, Gerencia Jurídica y, Gerencia Administrativa Financiera***

***En razón del incumplimiento de la Concesionario, respecto de la actualización del plan Maestro 2010-2015, emitir los informe técnico, legal y económico financiero del contrato de concesión, mismo que serán puestos en conocimiento del Concejo Metropolitano de Quito, a fin de que tome las decisiones que contractualmente correspondan."***

En atención a la recomendación de la Contraloría general del Estado y a la disposición de la Gerencia General de la EPMSA, se realiza el siguiente informe técnico:

**3.1 Actualización del Plan Maestro del AIMS según Contrato de Concesión**

La Primera Enmienda del Contrato de Concesión, en su Anexo 6 indica que:



*"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 Clausula 7.2.13 relativas al nivel de servicio, y otros cambios de las 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 las 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 períodos de tiempo de cinco, diez y veinte años subsiguiente." El subrayado me corresponde.*

Según el anexo indicado, el Concesionario debe actualizar el Plan Maestro del Aeropuerto cada cinco años basado en proyecciones de tráfico aéreo actualizadas y revisiones de propuestas a los planos del aeropuerto, debiendo la EPMSA revisar y aprobar este plan antes de su implementación

En este sentido, tomando como base el Plan Maestro Original del AIMS del 2005, para el año 2010 correspondía la elaboración por parte del Concesionario actualizar este plan y presentarlo para la aprobación de la EPMSA previo a su aplicación durante los próximos cinco años, es decir hasta el 2015.

### **3.2 Proceso de actualización del Plan Maestro 2010-2015**

Mediante Oficio No. EPMSA-GCC-0284-1194-15 de 24 de abril de 2015, la EPMSA remitió a la Contraloría General del Estado, un informe referente a la actualización del Plan Maestro del AIMS del año 2015, en el cual se concluyó lo siguiente:

#### **"Conclusión**

*En base a lo anteriormente expuesto y al Anexo 6 del Contrato de Concesión en el que se estipula que el Plan Maestro debe actualizarse cada (5) cinco años y debe ser aprobado por la EPMSA se concluye que:*

- *El proceso de actualización del Plan 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 aprobado 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."*

Al haber la EPMSA determinado la extemporaneidad de la aprobación de la actualización del Plan Maestro de AIMS para el año 2010, mediante oficio No. EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014, la Gerencia General de la EPMSA pone en conocimiento al Concesionario de lo siguiente:

- "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 la 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, para lo cual se deja constancia del compromiso de mi representada para colaborar con todos los lineamientos necesarios para corregir este producto como fruto de nuestra relación de aliados estratégicos. "*

Para el detalle del proceso de actualización del Plan Maestro del AIMS para el año 2010, por favor referirse a los oficios citados en este punto (ANEXO 2).

### **3.3 Aviso de Remediación Plan Maestro AIMS 2010**

Del análisis del proceso que se llevó a cabo en su momento para la actualización del Plan Maestro del AIMS del año 2010, se verificó que la EPMSA levantó un Aviso de Remediación al Concesionario, mismo que fue notificado mediante Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013.

**3.3.1** A base de la existencia de este Aviso para Remediar, la Gerencia de Control de la Concesión mediante memorando No. EPMSA-GCC-0455-6466-15 de 8 de octubre de 2015 y a base del informe técnico No. EPMSA-GCC-DI-061-15 de la Dirección de Infraestructura, solicita a la Gerencia Jurídica de la EPMSA, refiriéndose al Aviso de Remediación notificado al Concesionario mediante oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2015 sobre el Plan Maestro, lo siguiente:

*"...realizar el análisis jurídico respectivo, con el fin de determinar la pertinencia de elevar un Aviso de Remediación al Concesionario ante los incumplimientos indicados, o en su defecto las acciones a ser tomadas contractualmente, toda vez que existe un Aviso de Remediación emitido mediante oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2015, mismo que no ha sido cerrado hasta la presente fecha."*

**3.3.2** La Gerencia Jurídica (E) mediante memorando No. EPMSA-GJ-0618-7860-15 de 4 de diciembre de 2015, una vez realizado el análisis jurídico respectivo, concluye lo siguiente con respecto al Aviso de Remediación levantado por el Plan Maestro del AIMS del año 2010:

#### **"(E) CONCLUSIÓN:**

*Con los elementos contractuales expuestos y en atención a las recomendaciones constantes en el informe técnico, esta Gerencia Jurídica se pronuncia en el siguiente sentido:*

**1.-** *La persistencia en el tiempo del Aviso de Remediación notificado mediante Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, sin que hasta la fecha se adoptara la decisión de desistir de dicho aviso o de ejercer el Derecho a Terminar de conformidad con la cláusula 18.2.3 del Contrato de Concesión, ha originado que dicho mecanismo contractual se encuentre en vigencia.*

*Sin embargo de ello, de acuerdo con lo constante en el Informe Técnico emitido por el Director de Infraestructura, el Plan Maestro no fue aprobado efectivamente por la EPMSA, lo cual demuestra la sostenibilidad del incumplimiento notificado hasta la presente fecha, debiéndose haber ejercido el Derecho a Terminar oportunamente de conformidad con la cláusula 18.2.3., por haber expirado el término para remediar por parte del Concesionario.*

*No obstante a ello, previo a proceder con el ejercicio del Derecho a Terminar el Contrato de Concesión, considerando que ha transcurrido más de dos años del Aviso para Remediar en cuestión, se debería, desde el punto de vista técnico analizar si la documentación presentada por el Concesionario dentro de los 3 meses del plazo otorgado a razón del Aviso de Remediación, comprueba o no que el Concesionario efectivamente realizó sus mejores esfuerzos para remediar el incumplimiento notificado, de acuerdo a la cláusula 18.2.2. Aún y cuando ha quedado demostrado que la EPMSA, en su momento, no aprobó el*



*Plan Maestro 2010-2015. En tal sentido, es necesario determinar si la EPMSA negó irrazonablemente la aprobación del Plan Maestro presentado por el Concesionario o simplemente éste no cumplió con su obligación contractual de actualizar el Plan Maestro 2010-2015.*

*Por otra parte, se debe verificar si los incumplimientos relativos a la infraestructura señalados en el Aviso de Remediación subsisten o no..."*

**3.3.3** La Gerencia de Control de la Concesión, mediante memorando No. EPMSA-GCC-0595-8161-15 de 21 de diciembre de 2015 y en atención a lo indicado en el criterio jurídico de la Gerencia Jurídica, remite a esa Gerencia, el informe Técnico No. 158-EPMSA-GCC-DI-15 en el cual se concluye lo siguiente:

**"Aviso de Remediación Plan Maestro**

*En base al análisis de la documentación presentada, se concluye lo siguiente con respecto al Aviso de Remediación emitido mediante Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13:*

- *Mediante oficio DING-375-2013 de 23 de diciembre de 2013, el Concesionario a través de su Manager de Infraestructura e Ingeniería, remite al Gerente de Seguimiento Contractual (e) la información indicada en el Aviso de Remediación dentro del plazo ampliatorio de los 90 días otorgado mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13 descrito en el numeral 2.1.4 de este informe, habiendo realizado los esfuerzos indicados en este documento para remediar el incumplimiento dentro del plazo otorgado.*
- *Mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, por el Gerente de Control de la Concesión, en respuesta a oficio DING-375-2013 del 23 de diciembre de 2013, indica que : "...se ha realizado la revisión de los documentos adjuntos encontrando solventadas las observaciones realizadas en los oficios anteriores;" por lo que se entendería que el Gerente de Control de la Concesión de ese entonces, da por solventadas las observaciones realizadas en el Aviso de Remediación e inclusive las realizadas mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13 descrito en el numeral 2.1.4 de este informe.*
- *Según las cláusulas indicadas en el numeral 2.2.12, toda mejora de cualquier parte del Aeropuerto, debe realizarse según el Plan Maestro, por lo que las mejoras no aprobadas por la EPMSA, indicadas en el Aviso de Remediación debieron ser realizadas según este documento, exceptuando los desarrollos que se deban llevar a cabo en base a la cláusula 7.2.14 referente a Nivel de Servicio, por lo que debieron estar incluidas en el Plan Maestro para su ejecución, observación que se entendería absuelta mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014 del Gerente de Control de la Concesión.*
- *Mediante Oficio No. EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014, y en base a las Comisiones de Plan Maestro, la EPMSA da por recibida la actualización del Plan Maestro 2010, sin embargo ésta no aprueba dicha actualización del Plan por haberse presentado extemporáneamente, por asuntos ajenos a esta administración y sobre las cuales no cabe subsanación, exhortando a la Corporación Quiport S.A. a trabajar en la actualización del Plan Maestro 2015 para su aprobación dentro de los primeros días hábiles del 2015."*

A base de lo indicado anteriormente, la Gerencia de Control de la Concesión, mediante memorando No. EPMSA-GCC-0595-8161-15 de 21 de diciembre del 2015, solicita a la Gerencia Jurídica el respectivo pronunciamiento legal según lo detallado en el documento mencionado, a fin de conocer las acciones a ser tomadas contractualmente en referencia al Aviso de Remediación emitido mediante Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013.



3.3.4 La Gerencia Jurídica (E) mediante memorando No. EPMSA-GJ-0633-8190-15 de 21 de diciembre de 2015, remite a la Gerencia e Control de la Concesión el siguiente análisis referente al Aviso de Remediación notificado al Concesionario por la Actualización del Plan Maestro del AIMS del año 2010:

**"8.- ANÁLISIS:**

*Con los elementos expuestos, en especial el informe técnico presentado por la Gerencia de Control de la Concesión, mediante memorando No. EPMSA-GCC-0595-8161-15 de 21 de Diciembre del 2015, esta Gerencia Jurídica se pronuncia respecto la actualización del Plan Maestro 2010-2015, en el siguiente sentido:*

- *El artículo 233 de la Constitución de la República señala que, ninguna servidora ni servidor público estará exento de **responsabilidades por los actos realizados en el ejercicio de sus funciones, o por sus omisiones, y serán responsables administrativa, civil y penalmente por el manejo y administración de fondos, bienes o recursos públicos.***
- *Como se deja expresado en este informe, existieron varias comunicaciones que señalaron las observaciones sobre el Plan Maestro 2010-2015, y que de las mismas se desprende que no fue aprobado formalmente por la EPMSA, razón por la cual se notificó al Concesionario con un Aviso de Remediación, concediéndole el plazo de tres meses para su cumplimiento; y adicionalmente se le otorgó 90 días por petición del Concesionario.*
- *En este sentido, la Gerente General de la EPMSA, mediante Oficio No. EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014, comunicó al Presidente del Concesionario, sobre la extemporaneidad de entrega del Plan Maestro, razón por lo que no se aprueba el mismo y se da por recibido.*

*Conforme lo señala el informe técnico de la Gerencia de Control de la Concesión, objeto del presente análisis, es necesario realizar las siguientes apreciaciones:*

*1.- El Concesionario mediante oficio DING-375-2013 de 23 de diciembre de 2013, remitió al Gerente de Seguimiento Contractual (e) la información indicada en el Aviso de Remediación dentro del plazo ampliatorio de los 90 días otorgado mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13, conforme lo expresa el informe técnico de la Gerencia de Control de la Concesión en el que manifiesta que el Concesionario ha realizado los esfuerzos indicados para remediar el incumplimiento dentro del plazo otorgado conforme lo señala el Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, que menciona textualmente: "...se ha realizado la revisión de los documentos adjuntos encontrando solventadas las observaciones realizadas en los oficios anteriores;" por lo que se concluye que el Gerente de Control de la Concesión de ese entonces, se entenderían solventadas las observaciones realizadas en el Aviso de Remediación e inclusive las realizadas mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13 descrito en el numeral 2.14 de este informe". Y que a manera de conclusión el Informe técnico señala: "Según las cláusulas indicadas en el numeral 2.2.1.2, toda mejora de cualquier parte del Aeropuerto, debe realizarse según el Plan Maestro, por lo que las mejoras no aprobadas por la EPMSA, indicadas en el Aviso de Remediación debieron ser realizadas según este documento, exceptuando los desarrollos que se deban llevar a cabo en base a la cláusula 7.2.14 referente a Nivel de Servicio, por lo que debieron estar incluidas en el Plan Maestro para su ejecución, observación que se entendería absuelta mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014 del Gerente de Control de la Concesión, al haber sido incluidas las edificaciones y mejoras en la Actualización del Plan Maestro."*

**Comentario:** *Respecto a la legitimidad del plazo adicional otorgado al aviso de remediación, esta Gerencia no se pronuncia, dicho plazo generó un derecho al Concesionario, dentro del cual solventó los incumplimientos notificados, con posterioridad al plazo inicialmente otorgado, emitido por la autoridad competente en su momento. En este sentido, se entendería que el Concesionario realizó*



*los esfuerzos que a bien consideró para eliminar las causales que fueron objeto de remediación constantes en la Notificación del Aviso para Remediar. Todo lo cual es concordante con el Informe Técnico de Control de la Concesión que concluye que el Aviso de Remediación ha sido solventado.*

*Conforme corresponde estatutariamente a esta Gerencia el asesorar en temas de la concesión, es importante indicar que el mismo es un proceso habilitante y no agregador de valor, por lo que la asesoría se constituye en un criterio sobre una consulta puntual en el ámbito legal solicitado por las diferentes áreas de la EPMSA, como es el criterio solicitado en el memorando de referencia emitido por la Gerencia de Control de la Concesión.*

*Siendo así, en el caso que nos ocupa, el informe técnico objeto de este análisis, ha desvirtuado el sustento técnico, para mantener el aviso de remediación ya que el Concesionario dentro del tiempo concedido por la EPMSA, sin analizar la legitimidad del plazo adicional otorgado y al haberse generado un derecho al Concesionario, este último entregó las observaciones realizadas por esta Empresa a través de la Gerencia de Control de la Concesión, Gerencia que mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, aceptó las correcciones del Concesionario, solicitadas en el Aviso de Remediación, y realizó nuevas observaciones a la actualización del Plan Maestro de 2010-2015, al margen de lo indicado en el Aviso para Remediar.*

*Al no mantenerse las causales del Aviso de Remediación constante en el Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, las cuales fueron solventadas por el Concesionario en el tiempo otorgado por la EPMSA, (plazo inicial y su extensión), no se cuenta con el sustento técnico a la presente fecha, en razón de que las causales notificadas en dicho aviso de remediación fueron solventadas de acuerdo al informe técnico. Cabe indicar que el derecho de terminación debió haber sido ejercido, considerando los informes técnicos y jurídicos respectivos, con la oportunidad del caso y por las actuantes en la fecha de expiración del plazo otorgado.*

*Finalmente, con respecto al informe borrador notificado por el órgano de control en lo referente a la actualización del Plan Maestro 2010-2015, se puso en conocimiento y resolución del Directorio lo concerniente al informe presentado por la Gerencia de Control de la Concesión, contenido de los incumplimientos del Concesionario, expidiendo el siguiente acto: "Resolución No. 04-05-2015: Dar por conocido el informe presentado por el Gerente de Control de la Concesión referente los incumplimientos respecto a la Concesión Aeroportuaria. Esta resolución entrará en vigencia de manera inmediata sin necesidad de que se apruebe el acta"*

*El presente criterio se circunscribe solo al análisis de los documentos puestos a consideración de esta Gerencia y no es análogo a otros temas similares."*

Los documentos citados en este punto, se encuentran en el ANEXO 3 de este informe.

#### **4. CONCLUSIONES:**

##### **4.1 Proceso de actualización del Plan Maestro 2010-2015**

- El proceso de actualización del Plan 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.
- No existe aprobada por la EPMSA una actualización del Plan Maestro para el año 2010.
- 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 por la EPMSA, no tuvo cabida aprobar un documento extemporáneo



una vez que una nueva actualización del Plan Maestro según el Contrato de Concesión debía realizarse en el año 2015.

#### 4.2 Aviso de Remediación Plan Maestro AIMS 2010-2015

- El Concesionario realizó los esfuerzos que a bien consideró para eliminar las causales que fueron objeto de remediación constantes en la notificación del Aviso para Remediar mismas que se entendería fueron absueltas mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014 por el Gerente de Seguimiento Contractual de ese entonces.
- La Gerencia Jurídica (E) indicó mediante el criterio jurídico correspondiente, que al no mantenerse las causales del Aviso de Remediación constante en el Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, las cuales fueron solventadas por el Concesionario en el tiempo otorgado por la EPMSA, (plazo inicial y su extensión), no se cuenta con el sustento técnico a la presente fecha, en razón de que las causales notificadas en dicho aviso de remediación fueron solventadas de acuerdo al informe técnico.

#### 5. RECOMENDACIONES

- Se recomienda, salvo su mejor criterio, poner este informe en conocimiento de la Gerencia General.

Elaborado por:



Raúl Hidalgo Artieda  
**DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA**

**Adjunto:** Documentos indicados

# ANEXO 1



**MEMORANDO No. EPMSA-GG-0039-1019-16**

**PARA:** Ing. Daniel Heredia  
**Gerente de Control de la Concesión (s)**

01301

Dr. Raúl Medina  
**Gerente Jurídico**

Eco. Francisco Jarrín  
**Gerente Administrativo Financiero**

Bsc. Mario Serrano  
**Gerente de Seguridad**

Bsc. Esteban Játiva  
**Director de Calidad**

Lic. Diego Caicedo  
**Gerente de Zona Franca**

Ing. Roberto Núñez  
**Gerente de Planificación**

**CC:** Ing. Katya Bastidas  
**Gerente de Control de la Concesión**

**Asesores Gerencia General**

**DE:** Ing. María Isabel Real  
**Gerente General**

**JUNTO:** Informe No. DAPyA-0006-2016 del Examen Especial Contrato de Concesión

**FECHA:** Quito, 12 de Febrero de 2016

Como ya es de su conocimiento, el día jueves 11 de febrero de 2016, a las 16H12, se recibió en la Empresa el Oficio No. 02419, de fecha 01 de febrero de 2016, suscrito por el Ing. Paúl Noboa León, Director de Auditoría de Proyectos y Ambiental, de la Contraloría General del Estado, mediante el cual remite un ejemplar del Informe No. DAPyA-0006-2016 del examen especial "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", por el período comprendido entre el 21 de agosto de 2010 y el 28 de febrero de 2015.

Es así que mediante sumilla y disposición de la suscrita, inserta en el Oficio antes indicado, se remitió el Documento e Informe para la Gerencia Jurídica, Gerencia de Control de la Concesión y Gerencia Administrativa Financiera.

En el Informe en mención se hace referencia a 14 recomendaciones que conforme lo dispone el artículo 92 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado deben ser aplicadas de manera inmediata y con el carácter de obligatorio.

Adicionalmente, me permito recalcar en el hecho de que el Ing. Paúl Noboa León, Director de Auditoría de Proyectos y Ambiental ha solicitado que en el plazo máximo de 3 meses se informe al órgano de Control, documentadamente, sobre las acciones implementadas para dar cumplimiento a las recomendaciones.

Por lo indicado, dispongo y solicito a ustedes que en el ámbito de sus competencias se proceda a tomar todas las acciones necesarias para dar cumplimiento con las 14 recomendaciones efectuadas en el Informe No. DAPyA-0006-2016.

Conforme constan en las recomendaciones de Contraloría, desde la número 1 a la 8, se refieren a disposiciones que emanarán de autoridades diferentes a esta Gerencia General; sin embargo de lo cual, dispongo a ustedes lo siguiente:

#### **Respecto de la Recomendación 1 del Informe No. DAPyA-0006-2016:**

##### **DISPOSICIÓN UNO**

##### Gerencia Administrativa Financiera

Sobre el Seguimiento de Recomendaciones del Informe DIAPA-0044-2010. Recomendación 1:

1. Prepara inmediatamente la comunicación para solicitar a la Contraloría General del Estado la determinación de quién efectuará la auditoría de los Soportes de 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; si la CGE, Auditoría Interna o una Auditoría Privada autorizada previamente por la Contraloría.

Una vez determinado por la Contraloría, se deberá efectuar las gestiones necesarias para que llevar adelante la Auditoría de los Soportes de 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.



Para el cumplimiento de esta disposición, se deberá prever los recursos económicos que sean necesarios y se deberá determinar toda la información que la auditoría necesite, con el objeto de obtener resultados adecuados para conocimiento de las autoridades y el organismo de control.

Debe tomarse en cuenta que según lo indica el Órgano de Control en el Informe que nos ocupa, la auditoría a realizarse, por tratarse de recursos públicos, constitucional y legalmente solo puede efectuarse 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.

Es así que dispongo a usted, tomar en cuenta lo referido por la Contraloría General del Estado para todas sus recomendaciones constantes en este informe, en el caso que las aplique; así como en la gestión que lleve adelante esta Empresa en lo que a manejo de recursos públicos se refiere.

#### **DISPOSICIÓN DOS**

Gerencia Administrativa Financiera; Gerencia de Control de la Concesión y Gerencia Jurídica

Sobre el Seguimiento de Recomendaciones del Informe DIAPA-0044-2010. Recomendación 1:

Determinar las cláusulas contractuales relacionadas con el nivel de inversiones, costos y servicios para la ejecución y operación del nuevo aeropuerto internacional de Quito, luego lo cual se prepararán las comunicaciones pertinentes para la firma de esta Gerencia General a ser remitidas al Corporación Quiport, 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.

Efectuadas las comunicaciones dispongo hacer un constante seguimiento para verificar que se den cumplimiento y de ser el caso hacer la reiteraciones que sean necesarias.

#### **DISPOSICIÓN TRES**

Gerencia Administrativa Financiera:

Sobre el Seguimiento de Recomendaciones del Informe DIAPA-0044-2010. Recomendación 3:

Conforme lo determinado en el Informe No. DAPyA-0006-2016, en su página 30, dispongo/



que con un equipo técnico especializado que determine "... 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...."

Para el cumplimiento de esta disposición, se deberá prever también los recursos económicos que sean necesarios con el objeto de obtener resultados adecuados para conocimiento de las autoridades y el organismo de control.

#### **DISPOSICIÓN CUATRO**

##### Gerencia de Control de la Concesión y Gerencia Jurídica

Sobre el Seguimiento de Recomendaciones del Informe DIAPA-0044-2010. Recomendación 5:

Emitir informes sobre el estado actual del cumplimiento de la recomendación que nos ocupa, respecto de la Cesión de Derechos de Usufructo y sobre si actualmente ya se cuenta con la definición de la totalidad de las obras necesarias para la ubicación, para el funcionamiento de la zona militar. Se dispone efectuar el seguimiento pertinente para determinar que los trabajos se encuentren ejecutados y concluidos de conformidad con una programación razonable y se deberá verificar su cumplimiento.

Es de resaltar que si bien la recomendación 5 DIAPA-0044-2010, habla de que los "...trabajos que necesariamente deberán ser ejecutados y estar concluidos de conformidad con una programación razonable en función de la entrada en operaciones del NAIQ; y verificará su cumplimiento", a la fecha no se dispone que se consiga y verifique que los trabajos sean ejecutados con una programación razonable en función de la entrada en operación del NAIQ porque el aeropuerto entró en operaciones en febrero de 2013.

Sin embargo de lo cual, en caso de no contar aún con la definición de la totalidad de las obras necesarias, se deberá insistir para conseguir de las Fuerzas Armadas la definición de la totalidad de las obras necesarias para la ubicación, para el funcionamiento de la zona militar; trabajos que se encuentren ejecutados y concluidos de conformidad con una programación razonable y se deberá verificar su cumplimiento.



## **DISPOSICIÓN CINCO**

### Gerencia de Control de la Concesión

Sobre el Seguimiento de Recomendaciones del Informe DIAPA-0044-2010. Recomendación 6:

Presentar un informe detallado de las Construcciones del Concesionario y su estatus. En los casos que aún no se cuente con los permisos correspondientes, se prepararán las comunicaciones pertinentes para la firma de esta Gerencia General a ser remitidas al Concesionario exigiendo el cumplimiento de los permisos necesarios. Se efectuará el seguimiento de las comunicaciones efectuadas y de ser el caso se deberá insistir en sus respuestas.

Es así que para toda modificación y/o ampliación de los trabajos constantes en el plan maestro; así como de aquellos que aún no constando en el plan maestro, deban efectuarse por cumplimiento de las cláusulas de nivel de servicio; o por otra razón contractual o legal que corresponda, se exigirá las aprobaciones correspondientes de la Dirección General de Aviación Civil, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y demás autoridades competentes, de manera previa a su ejecución; así también, se verificará y requerirá a los organismos competentes, el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que tiene 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

**Respecto de la Recomendación 2 del Informe No. DAPyA-0006-2016:**

## **DISPOSICIÓN SEIS**

### Gerencia de Control de la Concesión, Gerencia Jurídica y, Gerencia Administrativa Financiera

En razón del incumplimiento de la Concesionaria, respecto de la actualización del Plan Maestro 2010-2015, emitir 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.

**Respecto de la Recomendación 3 del Informe No. DAPyA-0006-2016:**

## **DISPOSICIÓN SIETE**

### Gerencia de Control de la Concesión, Director de Calidad y Gerencia Jurídica

Emitir 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 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.

A efectos de dar cumplimiento con la recomendación efectuada por la Contraloría, se deberá efectuar un informe conjunto, en el que se incluirá a esta Gerencia General para su posterior presentación a la Alcaldía.

**Respecto de la Recomendación 4 del Informe No. DAPyA-0006-2016:**

**DISPOSICIÓN OCHO**

Gerencia Jurídica

Emitir un informe jurídico que coadyuve a la gestión que deba efectuar el Procurador Metropolitano para elaborar el instrumento legal que enmiende 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.

**Respecto de la Recomendación 5 del Informe No. DAPyA-0006-2016:**

**DISPOSICIÓN NUEVE**

Gerencia de Control de la Concesión

Llevar adelante acciones necesarias y previas para que se obtenga una metodología para la determinación mensual del nivel de servicio alcanzado en el nuevo aeropuerto internacional de Quito, que una vez que sea consensuada con el concesionario, sus resultados obtenidos sean de plena aceptación por ambas partes. Los resultados serán comunicados al señor Alcalde para su conocimiento y trámite pertinente.

**Respecto de la Recomendación 6 del Informe No. DAPyA-0006-2016:**

**DISPOSICIÓN DIEZ**

Gerencia de Control de la Concesión, Gerencia Jurídica, Gerencia Administrativa Financiera, Gerencia de Zona Franca, Gerencia de Seguridad y Gerencia de Planificación.



Vigilar permanentemente el cumplimiento de los acuerdos y contratos relativos a la concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito.

Tomar las medidas que contractualmente correspondan, en caso de que el concesionario incumpla cualquiera de sus obligaciones establecidas en el contrato de concesión.

Informar de manera inmediata a la Gerencia General para que esta a su vez informe 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. Esto se efectuará mediante informe a la Gerencia General debidamente motivado con conclusiones y recomendaciones, y contándose además con un Informe Jurídico.

**Respecto de la Recomendación 7 del Informe No. DAPyA-0006-2016:**

**DISPOSICIÓN ONCE**

Gerencia Jurídica

Emitir un informe jurídico que coadyuve a la gestión que deba efectuar el Procurador Metropolitano para que previo consenso con el concesionario, se 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.

**Respecto de la Recomendación 8 del Informe No. DAPyA-0006-2016:**

**DISPOSICIÓN DOCE**

Gerencia de Control de la Concesión, Gerencia Jurídica, Gerencia Administrativa Financiera, Gerencia de Zona Franca, Gerencia de Seguridad y Gerencia de Planificación.

Vigilar permanentemente el cumplimiento de los acuerdos y contratos relativos a la concesión del proyecto del aeropuerto internacional de Quito.

Tomar las medidas que contractualmente correspondan, en caso de que el concesionario incumpla cualquiera de sus obligaciones establecidas en el contrato de concesión.

Informar de manera inmediata a la Gerencia General para que esta a su vez informe 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. Esto se efectuará mediante informe a la Gerencia General debidamente motivado con conclusiones y recomendaciones, y contándose además con un Informe Jurídico.

Conforme constan en las recomendaciones de Contraloría, desde la número 9 en adelante, dispongo a ustedes lo siguiente:

**Respecto de la Recomendación 9 del Informe No. DAPyA-0006-2016:**

**DISPOSICIÓN TRECE**

Gerencia Administrativa Financiera.

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).

Designar a un profesional, con el que se responsabilizará de efectuar la actualización del sistema que posea 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).

**DISPOSICIÓN CATORCE**

Gerencia de Control de la Concesión, Gerencia Jurídica, Gerencia Administrativa Financiera, Gerencia de Zona Franca, Gerencia de Seguridad y Gerencia de Planificación.

Verificar los sistemas que posee la Empresa, para lo cual se designará a un profesional que se responsabilizará de efectuar la actualización de éste, para el seguimiento, monitoreo y control correspondiente.

**Respecto de la Recomendación 10 del Informe No. DAPyA-0006-2016:**

**DISPOSICIÓN QUINCE**

Gerencia Administrativa Financiera.

Conjuntamente con la Dirección Financiera y Tesorería, se responsabilizará 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, realizarán el análisis y depuración de dichas cuentas; y de encontrarse diferencias, se procederá 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.

**Respecto de la Recomendación 11 del Informe No. DAPyA-0006-2016:**

**DISPOSICIÓN DIECISÉIS**

Gerencia Administrativa Financiera.

En conjunto con esta Gerencia, Responsabilizarse 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.

Para el cumplimiento de esta disposición, se elaborará un informe con las respectivas conclusiones y recomendaciones a presentarse a esta Gerencia General para el respectivo análisis.

**Respecto de la Recomendación 12 del Informe No. DAPyA-0006-2016:**

**DISPOSICIÓN DIECISIETE**

Gerencia Administrativa Financiera.

En conjunto con esta Gerencia, Responsabilizarse de realizar el análisis y depuración de la información de la cuenta 7318936 de Fiducia del Pacífico y de la cuenta 2005170229 de Corporación Quiport, 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.

Para el cumplimiento de esta disposición, se elaborará un informe con las respectivas conclusiones y recomendaciones a presentarse a esta Gerencia General para el respectivo análisis, incluyendo la revisión, análisis y contraste con el cuadro que consta en las páginas



219 y 220 del Informe de Contraloría que nos ocupa.

**Respecto de la Recomendación 13 del Informe No. DAPyA-0006-2016:**

**DISPOSICIÓN DIECIOCHO**

Gerencia Administrativa Financiera y Gerencia Jurídica.

La recomendación de Contraloría indica que esta Gerencia General, 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, esta Gerencia General comunicará 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.

Por lo indicado dispongo verificar con las instituciones públicas pertinentes, a qué cuenta se encuentran efectuando los depósitos por concepto de cargos regulados en el nuevo aeropuerto internacional de Quito y hacer constante seguimiento de que se cumplan los procedimientos del acuerdo de recaudación y demás documentos de la concesión.

Así también, dispongo que inmediatamente se consulte al Banco Central del Ecuador y se haga un seguimiento exhaustivo para la respectiva respuesta, a efectos de determinar si existen o no inconvenientes en que el Concesionario al realizar las notificaciones de los montos a ser cancelados con un RUC diferente al de la Fiducia que administra el patrimonio de la cuenta del Fideicomiso del Proyecto, impide al Banco Central efectuar las transferencias directas a la cuenta de Fiducia, cuando las instituciones públicas lo solicitan.

De lo dispuesto se presentará un informe que contenga un análisis de las gestiones y respuestas obtenidas. De ser el caso, en el informe se deberá recomendar motivadamente el número de la cuenta a la que debe efectuarse la transferencia 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 igual forma se presentará un informe que recomiende motivadamente, el plazo en el que las entidades públicas deben realizar las transferencias de los cargos regulados a la



cuenta del fideicomiso del proyecto, con la finalidad de que estas cuenten con un tiempo prudencial para efectuar los pagos y evitar la erogación de intereses.

Al contarse con la información mencionada, y posteriormente más los respectivos consensos, se comunicará al señor Alcalde y al Concejo Metropolitano de Quito para que los acuerdos consten en un documento escrito entre las partes. Para esto, se deberá contar con un Informe Jurídico previo a la comunicación a las autoridades municipales.

### **Respecto de la Recomendación 14 del Informe No. DAPyA-0006-2016:**

#### **DISPOSICIÓN DIECINUEVE**

##### Gerencia Administrativa Financiera.

Con fecha 24 de noviembre de 2015, mediante Memorando No. EPMSA-GAF-2970-7579-15, de 24 de noviembre de 2015, se indicó a la Ing. Miroslava Cisneros, como Asistente Financiera de la EPMSA, la asignación de funciones de conformidad con la Norma de Control Interno 401-01.

A más de lo ya dispuesto en el Memorando No. EPMSA-GAF-2970-7579-15, por medio del presente se designa y dispone 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.

También se dispone verificar que los valores notificados por cargos regulados, hayan sido acreditados en la cuenta corriente del fideicomiso del proyecto; y los saldos pendientes de pago, haya sido comunicados por la Corporación Quiport a la EPMSA para el trámite de recuperación.

De igual forma se dispone 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.

A efectos de siempre cumplir con la recomendación de la Contraloría General del Estado. Se dispone al Gerente Administrativo Financiero, que conjuntamente con el Director Financiero, se supervise que el cumplimiento de esta designación y disposición; así como también, en caso de que el servidor designado deba cumplir con vacaciones o cesare en funciones, se les entregue el informe pertinente y actualizado sobre la designación efectuada a efectos de que el procedimiento de control no sea interrumpido; y, se autoriza al Gerente Administrativo Financiero, a designar directamente a la persona que ocupe el

reemplazo temporal o definitivo, el cumplimiento de estas responsabilidades, sin perjuicio de comunicar a esta Gerencia General de los hechos ocurridos y de que se pueda efectuar una nueva designación.

A más de lo ya dispuesto para dar cumplimiento a las recomendaciones del Organismo de Control, por medio del presente solicito lo siguiente:

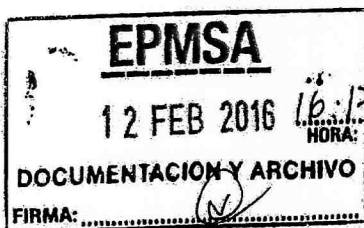
**DISPOSICIÓN VEINTE**

Gerencia de Control de la Concesión, Gerencia Jurídica, Gerencia Administrativa Financiera, Gerencia de Zona Franca, Gerencia de Seguridad y Gerencia de Planificación.

Mediante informe documentado, remitirán mensualmente el avance de las acciones tomadas y resultados obtenidos en el cumplimiento de las recomendaciones de la Contraloría y las disposiciones emanadas por esta Gerencia General, a efectos de dar cumplimiento a lo solicitado por el Ing. Paúl Noboa León, Director de Auditoría de Proyectos y Ambiental, de que en el plazo máximo de 3 meses se informe al órgano de Control, documentadamente, sobre las acciones implementadas para dar cumplimiento a las recomendaciones.

Atentamente,

  
Ing. María Isabel Real  
Gerente General





# ANEXO 2

**OFICIO No. EPMSA-GCC-0284-1194-15**

Quito, 24 de ABRIL del 2015

Ingeniero  
**Carlos Xavier Varela Núñez**  
**Jefe de Equipo**  
**Dirección de Auditoría de Proyectos y Ambiental**  
**Contraloría General del Estado**  
Presente.-

27 ABR 2015

SECRETARÍA GENERAL  
DE ADMINISTRACIÓN Y  
FINANZAS  
RECEBIDO

RECIBIDO

ING. CARLOS XAVIER VARELA NÚÑEZ

27 DE ABRIL DE 2015

09:00

De mi consideración:

En atención al oficio No. 08-EE-CNNAIQ-AEE-MOM del 14 de abril de 2015, mediante el cual se solicita por parte la Dirección de Auditoría de Proyectos y Ambiental remitir documentación referente al Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito, a continuación se detalla y adjunta lo solicitado:

**1. Plan Maestro inicial del nuevo aeropuerto internacional de Quito, con su respectiva aprobación remitida por la CORPAQ (Plan Maestro Adjunto de manera digital en ANEXO 1).**

Se adjunta de manera digital el Plan Maestro que es parte integrante del Contrato de Concesión: PRIMERA ENMIENDA Y REFORMULACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PROYECTO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE QUITO del 22 de junio de 2005 suscrito entre la CORPAQ y la CCC.

Este documento consta en dicho contrato como el APÉNDICE K, Parte 3.

Según el Contrato de Concesión, el Plan Maestro 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 (EPMSA), de acuerdo con el Anexo 6.

**2.- Fases actualizadas del Plan Maestro que cubren los períodos de cinco y diez años subsiguientes, con sus respectivas aprobaciones (Documentos adjuntos en ANEXO 2).**

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**

A continuación se presenta a manera de recuento el historial del proceso de actualización del Plan Maestro correspondiente al año 2010:



- El 16 de julio de 2010, mediante oficio PRES-402-10 el Concesionario entrega la actualización de los capítulos 1, 2, 3, 4 y 9 del Plan Maestro.
- El 26 de julio de 2010, mediante oficio EPM-GG-0066-0266-10 la EPMSA entrega a la DGAC las actualizaciones del Plan Maestro en sus capítulos 1, 2, 3, 4 y 9.
- El 30 de julio de 2010, mediante oficio No. DGAC-AKA-0-057-10, la DGAC recibe la actualización del Plan Maestro 2010 y solicita información referente a la vía de acceso al Aeropuerto para incluirlo en el análisis.
- El 11 de agosto de 2010, mediante oficio EPM-GG075-0338-10 la EPMSA remite al Concesionario una copia del oficio No. DGAC-AKA-0-057-10 de la DGAC y solicita enviar el diseño de la vía al Nuevo Aeropuerto.
- El 1 de Julio de 2011, mediante oficio PRES-1422-11, un año después, el Concesionario remite a la EPMSA un nuevo Plan Maestro elaborado por la firma Landrum & Brown INC.
- El 29 de septiembre de 2011, mediante oficio EPM-GG-0174-0789-11, la EPMSA observa el proceso el procedimiento irregular por parte del Concesionario, al presentar el Plan Maestro directamente a la DGAC, sin la aprobación de la EPMSA y solicita explicación y corrección de esta y otras inconformidades.
- El 29 de noviembre de 2011, mediante oficio EPM-GG-0207-0954-11, la EPMSA indica que, previo la remisión del Plan Maestro Actualizado a las autoridades correspondientes, este deberá ser revisado y aprobado previamente por la EPMSA, de conformidad con el literal (i) del Anexo 6 de la Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión, y adjunta observaciones realizadas a la actualización de Plan Maestro, entregado el 1 de julio de 2011. De igual forma mediante Oficio DGAC-YA-2011-1412-O del 13 de octubre de 2011, la DGAC certifica haber recibido el Plan Maestro Actualizado de parte del Concesionario y que este se encuentra bajo análisis por parte de sus técnicos.
- El 14 de septiembre de 2012, mediante oficio PRES-476-2012, un año y casi siete meses después de la apertura del AIMS, el Concesionario da respuesta al oficio EPM-GG-0174-0789-11 del 29 de septiembre de 2011, solicitando llegar a un acuerdo sobre las soluciones a las observaciones planteadas.
- El 6 de marzo de 2013, mediante oficio EPM-GG-0075-0292-11, la EPMSA notifica al Concesionario la inobservancia al proceso administrativo contractual de aprobación de la actualización del Plan Maestro, al haberse indicado por parte de la DGAC mediante oficio DGAC-YA-2011-1412-O del 13 de octubre de 2011, que la actualización del Plan Maestro fue entregado a esa institución por parte del concesionario y se encontraba en revisión por parte de sus técnicos.
- El 19 de junio de 2013, una vez abierto el AIMS, mediante oficio EPMSA-GG-0152-0688-13, la EPMSA notifica mediante un Aviso de Remediación al Concesionario para que se remedien los incumplimientos contractuales referentes a la Actualización del Plan Maestro, estipulados en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, en un plazo de 3 meses, es decir hasta 19 septiembre de 2013.



- El 19 de septiembre de 2013, mediante oficio PRES-438-13, en respuesta al Aviso de Remediación, el Concesionario indica que es necesario realizar una nueva actualización del Plan Maestro a fin de solventar observaciones que se refieren entre otras, a diferencias sobre datos de tráfico y proyecciones y solicita la extensión del plazo de remediación por un periodo adicional de 90 días, es decir hasta 19 de diciembre de 2013.
- El 30 de septiembre de 2013, mediante oficio EPMSA-GG 0191-1073-13, la EPMSA da respuesta al oficio PRES-438-13 de 19 de septiembre de 2013 otorga la ampliación de plazo solicitada por el Concesionario para levantar el Aviso de Remediación notificado mediante oficio EPMSA-GG-0152-0688-13 del 19 de junio de 2013.
- El 23 de diciembre de 2013, mediante oficio DING-375-2013 el Concesionario remite a la EPMSA la información referente a las observaciones realizadas al documento de Actualización de Plan Maestro emitido el 1 de julio de 2011 incluyendo información estadística, proyección de pasajeros, capítulos de enmienda sobre edificios adicionales e infraestructura complementaria.
- El 3 de enero de 2014, mediante oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 en respuesta a oficio DING-375-2013 del 23 de diciembre de 2013, la EPMSA indica que se han encontrado solventadas las observaciones, sin embargo solicita se realicen nuevas inclusiones referentes a la ampliación de mostradores de chequeo y puestos de servicio en la Terminal y solicita se entregue el Plan Maestro en su versión completa y no solamente los capítulos de enmienda.
- El 16 de enero de 2014, mediante oficio DING-018-2014 el Concesionario acoge las observaciones realizadas mediante oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 del 3 de enero de 2014, remite documento completo del Plan Maestro, sin mencionar el análisis de la ampliación para los mostradores de chequeo.
- Mediante comunicación EPMSA-GCC-0124-0717-14 del 27 de junio de 2014, la EPMSA solicitó al Concesionario, se remita el oficio mediante el cual la EPMSA aprobó la actualización del Plan Maestro.
- En respuesta a esta solicitud, el Concesionario, mediante oficio PRES-253-2014 del 10 de julio de 2014, manifiesta que el Plan Maestro fue aprobado mediante Oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 del 3 de enero de 2014.
- Mediante oficio EPMSA-GCC-0178-0950-14 del 31 de julio de 2014, la EPMSA señala que una vez revisada la documentación referente al proceso seguido para obtener la aprobación de la actualización del Plan Maestro, no se encuentra sustento documental, legal ni técnico de soporte de dicha aprobación por lo que se solicita tratar el tema en las Comisiones de Plan Maestro instauradas con el fin de solventarlo evitando el excesivo intercambio de comunicaciones. Adicionalmente, en este oficio se indica al Concesionario que la no aprobación del Plan Maestro generó por parte de la EPMSA un Aviso de Remediación mediante EPMSA-GG-0152-0688-13 del 19 de junio de 2013 que hasta esa fecha no fue formalmente levantado.



- En Comisión de Plan Maestro realizada el día lunes 11 de agosto de 2014 (acta adjunta), la EPMSA indicó que una vez realizado el cruce de información con el Concesionario referente a la aprobación de la actualización 2010 del Plan Maestro, no encuentran documentos que evidencien que ésta haya sido aprobada y que el último requerimiento al respecto se realizó el 17 de marzo de 2014 mediante oficio EPMSA-GCC-0043-0308-14 sin haber tenido una respuesta.
- El 21 de agosto de 2014, como compromiso adquirido en Comisión de Plan Maestro realizada el día lunes 11 de agosto de 2014, el Concesionario remite en mediante oficio DING-303-2014 la actualización 2010 del Plan Maestro adjuntando toda la documentación de respaldo del proceso de elaboración de este documento.
- El 11 de noviembre de 2014, mediante oficio EPMSA-GG-0352-1721-14 la EPMSA da por recibida la actualización del Plan Maestro 2010, sin embargo esta no es aprobada debido a su extemporaneidad, al tenerse que actualizar el Plan Maestro cada (5) cinco años según el Anexo 6 del Contrato de Concesión y por encontrarse próxima la actualización del año 2015 bajo el mismo anexo del contrato, quedando de esta forma, como Plan Maestro para el control de la concesión el contractual del año 2005 y solicita al Concesionario a trabajar en la actualización del Plan Maestro 2015.

### Conclusión

En base a lo anteriormente expuesto y al Anexo 6 del Contrato de Concesión en el que se estipula que el Plan Maestro debe actualizarse cada (5) cinco años y debe ser aprobado por la EPMSA se concluye que:

- El proceso de actualización del Plan 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 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 la actualización del Plan Maestro para el año 2015, tomando como base el Plan Maestro de 2005, al no haber sido aprobada la actualización correspondiente al año 2010 como se indicó previamente.



Esta actualización se está llevando a cabo por parte del Concesionario con la participación de la EPMSA y todas las partes interesadas con el fin de plasmar en este documento las necesidades de los involucrados.

### **3.- Grado de cumplimiento del Plan Maestro y sus respectivas actualizaciones por parte del Concesionario, en la ejecución del nuevo aeropuerto de Quito. (Documentos adjuntos en ANEXO 3).**

Tomando en cuenta que el Plan Maestro del año 2005 es el que se toma para efectos del control de la concesión del AIMS y al no haberse aprobado la actualización del 2010 por parte de la EPMSA, se indica el cumplimiento de este documento por parte del Concesionario en los siguientes puntos:

#### **3.1 Terminal de Pasajeros AIMS**

La Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS ha sido manejada por parte del Concesionario como una mejora según la cláusula 7.2.12 del Contrato de Concesión, tal como lo indicó en la Comisión de Calidad No. 005 del 13 de enero de 2015, que como se indicó anteriormente, esta comisiones se instauraron con el Concesionario con el fin de agilizar el proceso para solventar las observaciones de cumplimiento contractual en varios ámbitos del AIMS. (Ver numeral 2 de acta adjunta).

- Mediante oficio EPMSA-GCC-0250-1425-14 del 30 de septiembre de 2014, la EPMSA solicita al Concesionario se envíe de forma inmediata el documento que evidencie el cabal cumplimiento a la cláusula 7.2.12 de la primera enmienda del contrato de concesión en relación a las mejoras en el terminal de pasajeros del AIMS.
- Mediante oficio GCON-015-2014 del 14 de noviembre de 2014, el Concesionario remite como evidencia de autorización para el inicio de la obras de ampliación de la terminal de pasajeros el oficio EPMSA-GG-0001A-0039A-14 del 13 de enero de 2014, mediante el cual la EPMSA "autoriza el arranque del proceso de ampliación".
- Mediante oficio EPMSA-GCC-0366-1941-14 del 15 de diciembre de 2014, la EPMSA indica que en el oficio EPMSA-GG-0001A-0039A-14 del 13 de enero de 2014, el Concesionario omite parte de este documento, que adicionalmente expresa que "Paralelamente se llevará a cabo la verificación de los diseños arquitectónicos, ingenierías y técnicos de detalle previo a su aprobación final", dejando constancia expresa de que el Concesionario no ha dado cumplimiento a lo solicitado mediante oficio EPMSA-GCC-0250-1425-14 del 30 de septiembre de 2014 por parte de la EPMSA, y se solicita nuevamente al Concesionario remitir la evidencia suficiente que se demuestre que la ampliación de la Terminal se realizó al tenor de la cláusula 7.2.12 del Contrato de Concesión.
- Mediante oficio GCON-007-2015 del 8 de enero de 2014, el Concesionario mantiene su posición con respecto a la aprobación de inicio de trabajos de la Ampliación otorgada mediante oficio EPMSA-GG-0001A-0039A-14 del 13 de enero de 2014 y añade que la documentación solicitada fue remitida el 11 de marzo de 2014 mediante oficio PRES-071-2014, para que esta fuera remitida a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda.



- La cláusula 7.2.12 Mejoras establece que: "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 derecho de ejecutarla, con sujeción al consentimiento escrito previo de CORPAQ aprobando los términos y condiciones de tal mejora..."

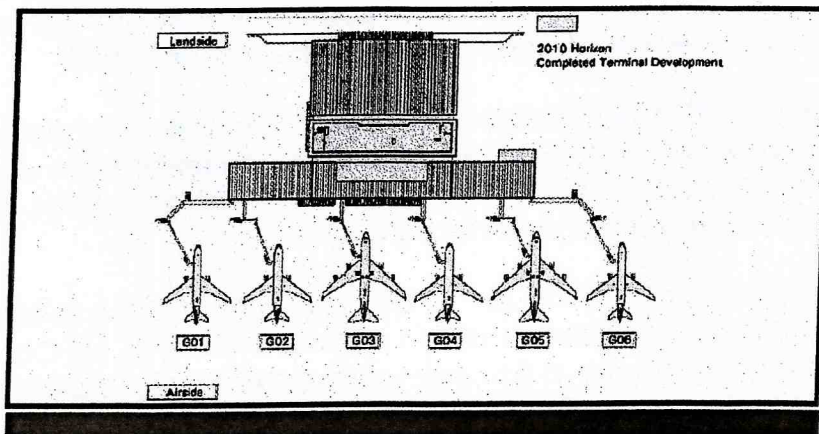
En la Cláusula 7 OPERACIONES AEROPORTUARIAS, numeral 7.2 Concesionario, literal (b) se indica que el Concesionario debe: " mejorar el Nuevo Aeropuerto de conformidad con las clausulas 7.2.12 y 7.2.14, todo ello de conformidad con este Acuerdo y con los Estándares, el Manual de Operación y Mantenimiento **y el Plan Maestro...**" las negrillas me corresponden.

En base a estas clausulas contractuales, la Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS tuvo que ser realizada bajo el consentimiento escrito de la CORPAQ, ahora EPMSA (de lo cual no se tiene evidencia expresa ni aprobación por parte de esta Administración) y de conformidad con el Plan Maestro, que como se indicó anteriormente es el correspondiente al año 2005.

El Plan Maestro 2005 contempla en su segunda fase para el periodo 2010-2020, un desarrollo de la Terminal que se lo realice tanto para el lado sur (salas de embarque con una posición de contacto para aeronaves), como hacia el lado norte (ampliándose el área de salas de embarque y de procesamiento de pasajeros).

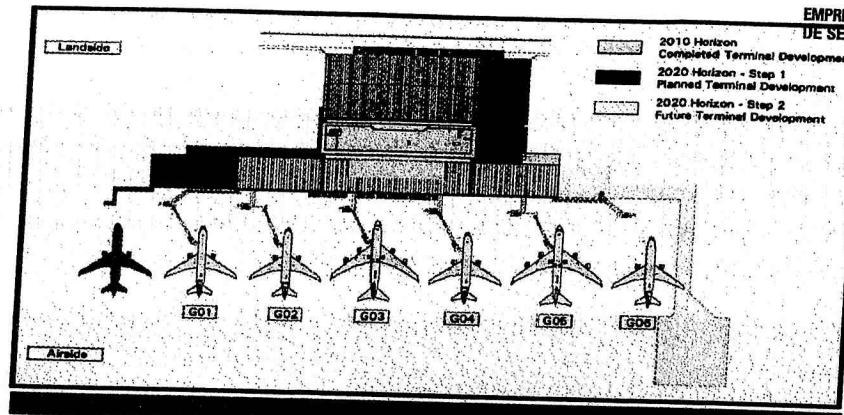
A continuación se presentan las Fases I y II Plan Maestro 2005 de crecimiento de la Terminal de Pasajeros.

#### FASE I



**Figura 1.-** Terminal de Pasajeros de concepto lineal, con 6 posiciones de contacto para aeronaves. (condiciones de Apertura del AIMS). Fuente Plan Maestro 2005.

#### FASE II

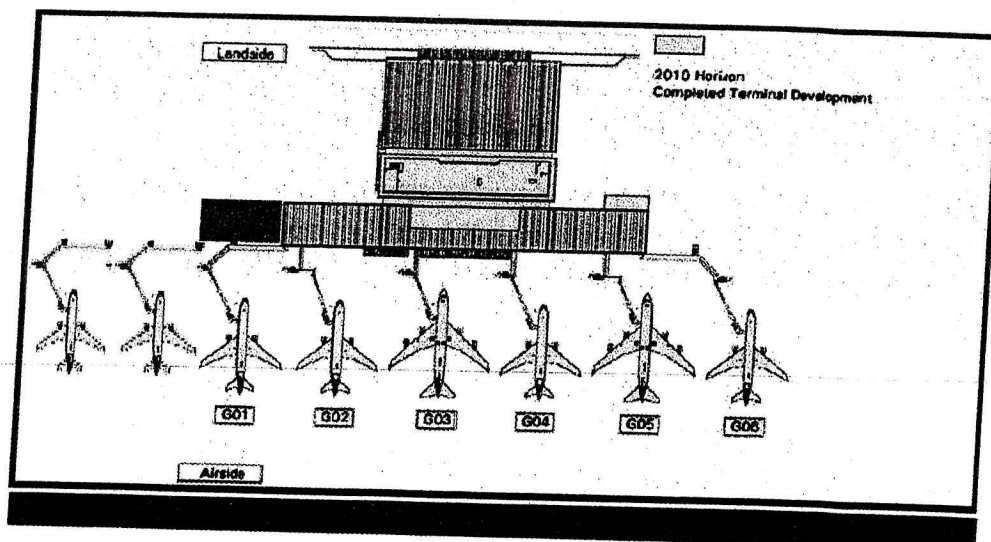


**Figura 2.-** Crecimiento hacia el sur en un primer paso de las salas de abordaje y al norte en áreas de procesamiento de pasajeros. Crecimiento hacia el norte de las salas de abordaje en un segundo paso con la construcción de un muelle, cambio a concepto híbrido de la Terminal. Fuente Plan Maestro 2005.

En la Figura 2, se presenta la Fase II de crecimiento de la Terminal de Pasajeros de IAMS prevista para el periodo 2015-2020, en la que se observan (2) dos pasos:

- **El Paso 1** contempla un crecimiento de las salas de embarque hacia el sur de la Terminal de Pasajeros, con la implementación de una posición de contacto para aeronaves como previsión para el inicio del Paso 2 de crecimiento, con el fin de no bajar con el nivel de servicio en puntos de contacto para aeronaves. Conjuntamente al crecimiento de las salas de embarque hacia el sur se contempla un crecimiento de las áreas de procesamiento de pasajeros al lado norte del edificio.
- **En el Paso 2**, se elimina el punto de contacto de aeronaves ubicado al extremo norte de la terminal (posición G06 en Figura 2) y se inicia el desarrollo hacia el lado norte de la Terminal con la construcción de un muelle proyectado dentro de la plataforma de estacionamientos de aeronaves lo que cambia el concepto de la Terminal de pasajeros de uno *lineal* a uno *híbrido*.

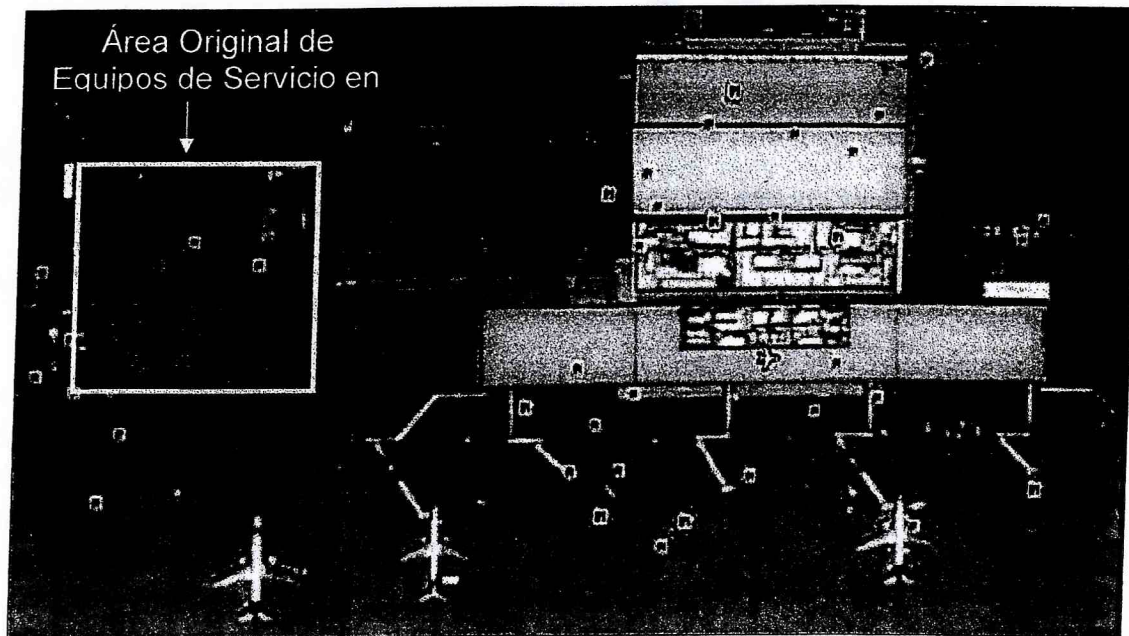
La actual Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS, desarrollada por el Concesionario, se la ha realizado hacia el lado sur de la Terminal de Pasajeros como se muestra en la Figura 3.





**Figura 3.-** Ampliación de la Terminal de Pasajeros realizada por el Concesionario, salas de embarque y (2) dos posiciones de contacto para aeronaves.

En la Figura 3 se muestra que la Ampliación de la Terminal realizada por el Concesionario se ha ejecutado hacia el lado sur, aumentando el área de salas de embarque e instalando un punto de contacto para aeronaves adicional (resaltada en amarillo), no aprobado para la Fase II del Plan Maestro del Aeropuerto, afectando a otras áreas operativas del Aeropuerto, específicamente al área destinada para los equipos de Servicio en Tierra. Figura 4.



**Figura 4.-** Afectación de la Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS a otras zonas operativas del Aeropuerto, área destinada para Equipos de Servicio en Tierra.

En la Figura 4, se indica en recuadro amarillo el área original (operativa) destinada para los equipos de Servicio en Tierra, en color verde la ampliación hacia el lado sur aprobada en el Plan Maestro y en color rojo el área adicional de ampliación, la que reduce el área destinada para los equipos de Servicio en Tierra. Área azul en Figura 4.

Adicionalmente, no se han considerado las ampliaciones de las áreas de embarque y procesamiento de pasajeros hacia el lado norte de la Terminal de Pasajeros, como se encontraba previsto para la Fase II del Plan Maestro 2005. Figura 2.

En la actualidad, a pesar de contar con el área nivelada necesaria para realizar la ampliación prevista hacia el lado norte de las áreas de procesamiento de pasajeros, ésta es utilizada como estacionamiento para personal del Concesionario. Fotografía 1.



**Fotografía 1.-** Área destinada para Ampliación de la Terminal de Pasajeros hacia el norte, actualmente utilizada como estacionamiento para personal del Concesionario.

Mediante oficio EPMSA-GCC-0172-0775-15 del 24 de marzo de 2015, en relación a reunión extraordinaria de Plan Maestro aprobado en el año 2015, la EPMSA notifica nuevamente al Concesionario sobre estos incumplimientos al Plan Maestro.

El 27 de marzo de 2015, mediante oficio GCON-127-2015 el Concesionario responde que de conformidad al Contrato de Concesión el Plan Maestro es "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 y que es una guía general y un documento referencial.

Mediante oficio EPMSA-GCC-0196-0923-15 del 8 de abril de 2015, la EPMSA indica al Concesionario que: "El único Plan Maestro aprobado para el Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito, es el del año 2005 el mismo que fue elaborado bajo una filosofía técnica basada en las proyecciones de tráfico futuras, espacio con el que se cuenta, perspectiva de crecimiento de las aerolíneas, cambios en tecnología etc.; de igual forma, me permito indicar a usted, que la cláusula 7.2, del mismo contrato, establece que "...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 (mejoras ) 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...**", (las negrillas me corresponden), lo cual se contrapone a su afirmación de Quiport de que "...la obligación contractual de Quiport con respecto a la ejecución de mejoras a la infraestructura, no se refiere al Plan Maestro..." y que, en estricto rigor contractual, la única posibilidad de no seguir el Plan Maestro en las ampliaciones sería por efectos de un plan de mejoramiento aprobado por la EPMSA, tal como lo consta en la cláusula 13.1.10 del referido Contrato de Concesión, que establece como uno de los compromisos de Quiport: "...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..."



Adicionalmente, en adición a las obligaciones contractuales, todo proyecto de construcción dentro del Distrito Metropolitano de Quito, debe contar previo a su ejecución con los respectivos permisos Municipales: aprobación de planos, permiso de construcción cuya obtención debe seguir el trámite correspondiente estipulado en las Ordenanzas Municipales, para luego obtener el permiso de Habitabilidad y pueda ser utilizado por los usuarios.

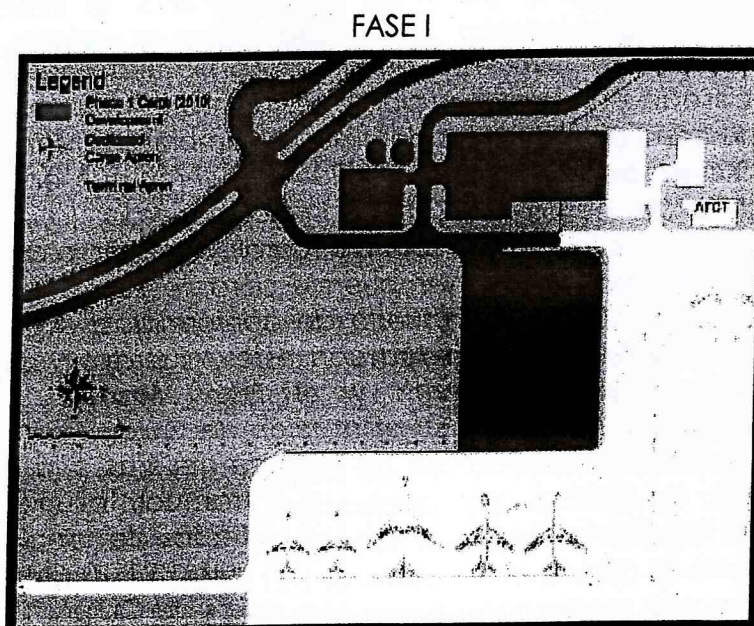
Actualmente la Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS no cuenta con los Permisos correspondientes, cuyo trámite es responsabilidad del Concesionario y al que la EPMSA ha brindado la asistencia razonable ante la entidad competente para su obtención, habiéndose iniciado y casi finalizado las obras sin este requisito fundamental de la Ciudad.

Mediante oficios No. DING-128-2015 del 7 de abril de 2015 y No. DING-132-2015 del 10 de abril de 2015 reingresa el proyecto para la obtención de los correspondientes permisos luego de haber existido observaciones por parte de la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda al proyecto, es decir a semanas de que la Ampliación entre en operación.

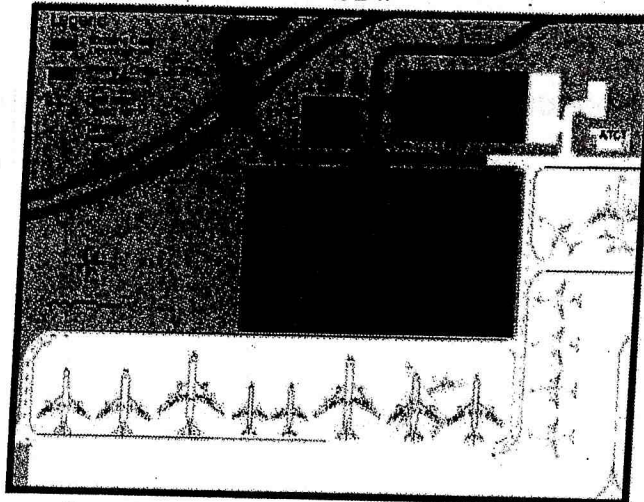
### 3.2 Plataforma de Carga

El Plan Maestro 2005 contempla en su segunda fase para el periodo 2010-2020, un desarrollo del área de Carga del AIMS se lo realice hacia el lado sur en las áreas reservadas para este fin.

A continuación se presentan las Fases I y II Plan Maestro 2005 para el desarrollo previsto para el área de Carga del AIMS.



**Figura 4.-** Fase I de la Plataforma de Carga del AIMS con (5) cinco posiciones de estacionamiento de aeronaves (apertura del AIMS).



**Figura 5.-** Desarrollo previsto de la Plataforma de Carga hacia el lado sur.

En la Figura 5, se presenta la Fase II de para la Plataforma de Carga de IAMS prevista para el periodo 2015-2020, en la que se observa un crecimiento de la plataforma de carga hacia el lado sur.

La actual Ampliación de la Plataforma de Carga del AIMS, desarrollada por el Concesionario, se la realiza hacia el lado sur, utilizando áreas aprobadas para este desarrollo en el Plan Maestro 2005.

La EPMSA, verificó que este desarrollo sea realizado según lo contemplado en el Plan Maestro 2005 y utilizando áreas destinadas para ello, previo al inicio de obras por parte del Concesionario.

En oficio No. EPMSA-GCC-0312-1663-14 del 31 de octubre de 2014, se resume el proceso de revisión realizado por parte de la EPMSA, en el cual se verificó que el Concesionario cumpla con los aspectos contractuales, técnicos y de Permisos Municipales, previo al inicio de obras de la Ampliación de la Plataforma de Carga del AIMS.

La obtención de los Permisos Municipales de Construcción de esta Ampliación se lo realizó mediante los procesos regulares emitiéndose por parte del Municipio de Quito La Licencia Metropolitana Urbanística Intervenciones Constructivas Menores LMU-20/Simplificado (adjunta).

## Conclusiones

### **Ampliación de la Terminal de Pasajeros**

En base a lo indicado, la Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS, no cumple lo previsto en el Plan Maestro 2005 que es el documento vigente a la fecha al no haberse aprobado el Plan Maestro 2010.

La Ampliación de la Terminal de Pasajeros, no cumple con lo estipulado en el numeral 7.2.12 Mejoras del Contrato de Concesión al no haberse encontrado documentación que indique que esta mejora haya sido aprobada por la EPMSA.



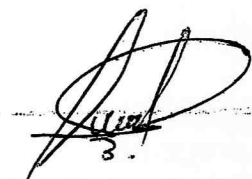
Al estar la Ampliación de la Terminal de Pasajeros enmarcada contractualmente bajo la clausula 7.2.12 Mejoras del Contrato de Concesión, esta debe ser realizada en conformidad con el Plan Maestro como se estipula en la Cláusula 7 OPERACIONES AEROPORTUARIAS, numeral 7.2 Concesionario, literal (b) del mismo Contrato.

### **Ampliación de la Plataforma de Carga**

La Ampliación de la Plataforma de Carga del AIMS, se encuentra dentro de lo previsto en el Plan Maestro 2005, que es el documento vigente a la fecha al no haberse aprobado el Plan Maestro 2010, por las consideraciones supra expuestas.

Por la atención prestada a la presente, anticipo mis agradecimientos.

Atentamente



Ing. Katya Bastidas  
**Gerente de Control de la Concesión (E)**  
**Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios,**  
**Zonas Francas y Regímenes Especiales**

*oy*  
C.C. Ing. María Isabel Real - Gerente General (EPMSA)

Adj. Lo indicado

Quito 16 de julio de 2010  
PRES-402-10

Señor  
Cesar Posso A.  
Gerente General  
Corpaq  
Ciudad

De mi consideración:


Como es de su conocimiento la comisión encargada de revisar el Plan Maestro ha concluido sus labores por cuanto se ha entregado dentro de los plazos estipulados por la Autoridad Aeronáutica los capítulos 1, 2, 3, 4, y 9 para que sean debidamente analizados.

Después de haber recibido los comentarios por parte de los Especialistas de la DGAC en las mesas de trabajo realizadas en forma periódica cada 15 y 30 de mes, consideramos que hemos cumplido con la resolución 074 del 15 de abril de 2010 emitida a favor de Corpaq que especifica en su Artículo 4, numeral 1 lo siguiente: Revisión y actualización del Plan Maestro vigente, capítulos 1, 2, 3, 4 y 9 correspondiente a la Fase 1, hasta agosto de 2010.


Es importante recalcar que en la última reunión de la comisión del Plan Maestro se acordó mantener una reunión final para el 30 de julio de 2010, con la finalidad de conocer sus últimas inquietudes, en caso de que las hubiera y así, dar por concluido la revisión de los capítulos señalados. Todo este proceso se realizara después de la entrega formal a la DGAC.

Por lo anteriormente manifestado adjunto al presente se dignará encontrar los capítulos mencionados, a fin de que se remita al Director General de Aviación Civil.

Atentamente,

  
Philippe Baril  
Presidente y Director General

Copia: Archivo

 CORPAQ QUITO

19 JUL 2010

RECIBIDO  
ORA. 9:37  
C. Torres



OFICIO No. EPM-GG-0066-0266-10  
Quito D.M., 26 de julio de 2010

SE  
EPM

27 JUL 2010

RECEPCIONADO



EPM de servicios  
Aeroportuarios  
y Gestión de  
Zonas Francas

Señor Ingeniero  
Fernando Guerrero López  
**DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL**  
Presente

De mi consideración:

En atención a su Oficio No. DGAC-AB-O-100-2010-0955, del 15 de abril de 2010, en el que remite la Resolución No. 074, mediante la cual la Dirección General de Aviación Civil, autoriza a la Empresa Municipal de Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito - CORPAQ, para que continúe con la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y además se dé cumplimiento a varios requerimientos claramente señalados en la citada Resolución.

Por lo expuesto y atendiendo las disposiciones emanadas en el Art. 4, Numeral 1, de la Resolución No. 074, "Revisión y actualización del Plan Maestro vigente, capítulos 1, 2, 3, 4 y 9 correspondiente a la Fase 1, hasta agosto de 2010", sírvase encontrar adjunto al presente, tres ejemplares del Plan Maestro del Nuevo Aeropuerto de Quito, Actualización 2010, en los capítulos correspondientes.

El mencionado Plan Maestro ha sido actualizado en base a las observaciones emitidas por funcionarios de la DGAC, CORPAQ y Quiport en varias reuniones programadas para este fin.

Hago propicia la oportunidad para renovar las expresiones de mi más alta y distinguida consideración.

Atentamente

  
César V. Posso Arregui.  
**GERENTE GENERAL**

Adj.: Tres ejemplares del Plan Maestro, Actualización 2010.

099

**Quito**  
DISTRITO

0001068



DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

30 JUL. 2010  
Quito,  
No. DGAC-AGA-0-057-10 1870

Ingeniero  
Cesar Posso Arregui  
Gerente General CORPAQ  
Presente.

De mi consideración:

En atención a su oficio No. EPM-GG-0066-0266-10 recibido en esta Dirección con fecha 27 de julio de 2010, por medio del cual se nos hace llegar para nuestro análisis la Actualización 2010 del Plan Maestro del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, debo manifestarle que en vista de ser el sistema vial uno de los componentes de un Plan Maestro y al haber definido recientemente el Ilustre Municipio de Quito el trazado hacia el Nuevo Aeropuerto capitalino, se requiere para complementar el mencionado análisis, los planos que identifiquen el diseño de esta vía y particularmente el tramo de conexión dentro del aeropuerto.

Atentamente,

ing. Fernando Guerrero L.  
DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

cc. Dr. Augusto Barrera, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito

**CORPAQ QUITO**  
GERENCIA GENERAL  
**RECIBIDO**  
FECHA: 10.7.2010 HORA: 10:43

**CORPAQ QUITO**

10 AGO 2010





EPM de servicios  
Aeroportuarios  
y Gestión de  
Zonas Francas

Oficio No. EPM-GG-0075-0338-10  
Quito, 11 de agosto de 2010

Señor  
Phillippe Baril  
**PRESIDENTE Y DIRECTOR GENERAL  
CORPORACION QUIPORT S.A.**  
Presente

De mi consideración:

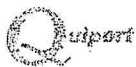
Adjunto al presente me permito remitir copia del oficio No. DGAC-AGA-O-057-10-1870 de fecha 30 de julio de 2010, del Ing. Fernando Guerrero L., Director General de Aviación Civil, mediante el cual indica que para completar el análisis del Plan Maestro, se requiere enviar los planos que identifiquen el diseño de la vía hacia el Nuevo Aeropuerto y particularmente el tramo de conexión dentro del mismo, por lo que solicito a usted señor Presidente, disponer a quien corresponda se concluyan las reuniones para tomar decisiones y elaborar las respectivas actas sobre este tema, que son de vital importancia.

Particular que me permito poner en su conocimiento para los fines pertinentes.

Atentamente,

  
César Posso Arregui  
**GERENTE GENERAL**

C.C.: Señor Alcalde Metropolitano de Quito  
Señor Vicealcalde Metropolitano de Quito

  
CORPORACION QUIPORT S.A.

12 AGO 2010

RECIBIDO



CORPORACIÓN QUIPORT S.A

Quito, 1 de julio de 2011  
PRES-1422-11

Señor  
Cesar Posso A.  
Gerente General  
EPM De Servicios Aeroportuarios y Gestión de  
Zona Franca y Regímenes Especiales  
Presente

De mis consideraciones:

Adjunto al presente se dignará encontrar usted Señor Posso el Máster Plan que ha sido 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. De esta forma cumplimos una vez más con todos los compromisos que nos hemos comprometido con la Autoridad Aeronáutica.

Como es de su conocimiento el Máster Plan contiene toda la información relacionada con diseño y construcción del aeródromo de manera que satisfaga las necesidades reglamentarias y en base a éstas, las necesidades relacionadas con el transporte aéreo de la ciudad.

El presente Máster Plan contiene el área relacionada con los aspectos relativos al diseño y construcción del Terminal de Pasajeros y todos los servicios inherentes para cubrir las necesidades y procedimientos que debe recibir y aplicar el usuario del aeropuerto, contiene además, el diseño geométrico de las pistas, calles de rodaje, plataformas y otros elementos conexos de los aeródromos como son: márgenes, franjas, áreas de seguridad, zonas libres de obstáculos, zonas de parada, resistencias, etc.

El primer Máster Plan fue proporcionado a la DGAC antes del inicio de la construcción del aeropuerto y hoy al transcurrir cinco años desde esta importante entrega, cumplimos en suministrar nuevamente en Máster Plan conforme lo establece las regulaciones nacionales e internacionales.


Aprovecho la oportunidad para reiterarle los sentimientos de la más alta consideración.

Atentamente,

  
Philippe Baril  
Director General

hwg

05 JUL 2011

 recibí carpeta y planos  
9:17

Copias: Carlos Jácome, Subsecretario de Transporte Aeronáutico  
Archivo







Oficio No. EPM-GG-0174-0789-11  
Quito, 29 de septiembre de 2011

EPM de servicios  
aeroportuarios  
y Gestión de  
Zonas Francas  
y Regímenes  
Especiales

Señor  
**Philippe Baril**  
DIRECTOR GENERAL  
CORPORACIÓN QUIPORT S.A.  
Presente.-

**Quiport**  
CORPORACIÓN QUIPORT S.A.

30 SEP 2011

**RECIBIDO**

HORA: 10:20 Fr: *[Signature]*

De mi consideración:

De acuerdo a la reunión mantenida el miércoles 28 de septiembre de 2011 en las oficinas de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, y frente a nuestro planteamiento sobre las observaciones al Plan Maestro, en el cual se determinaron entre otras cosas:

1. El procedimiento irregular de presentar el Plan Maestro directamente a la Dirección General de Aviación Civil, sin nuestra aprobación.
2. Las preocupaciones que manifiesta la EPMSA, en base al estudio del Plan Maestro, entregado a nuestra empresa con oficio No. PRES-1422-11 de 1 de julio de 2011.
3. Las zonas oscuras de visión en el Taxiway y Plataforma de Aviación Menor en el Sur.

Por lo expuesto, y tal como habíamos acordado con usted señor Director, es necesario se convoque con urgencia a una reunión de trabajo, con las personas que considere pertinentes, a fin de que se explique y se corrija de ser el caso, estas inconformidades.

Reciba Usted mis sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,

**Ing. César Posso**  
Gerente General  
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y  
GESTIÓN DE ZONAS FRANCA Y REGÍMENES ESPECIALES

**UÑO**  
Aeropuerto Internacional de Quito

29 SEP 2011

Hora: 14:22  
Recibido por:  
Área: Recepción  
Firma: *[Signature]*

Archivo



EPM de Servicios  
Aeroportuarios  
y Gestión de  
Zonas Francas  
y Regímenes  
Especiales

Oficio No. EPM-GG-0207-0954-11  
Quito, D.M. 29 de noviembre de 2011

Señor  
Phillipe Baril  
Director General  
Corporación Quiport S.A.  
Presente.-

Referencia: Revisión Plan Maestro Actualizado

De mi consideración:

La Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales ("EPMSA"), al marco de los derechos y obligaciones contractuales establecidos en los contratos y convenios referentes al proceso de renegociación de la concesión de los Aeropuertos del Distrito Metropolitano de Quito; y, al haber recibido y analizado detalladamente el proyecto de "PLAN MAESTRO ACTUALIZADO" para el desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito ("NAIQ"), remitido por su representada mediante oficio PRES-1422-11 de 1 de julio del 2011, exhorta por medio de la presente y se le notifica para que se realicen las correcciones de carácter técnico al mencionado proyecto de plan maestro, detalladas en la sección denominada "COMENTARIOS SOBRE LOS CONTENIDOS" del memorando No. EPM-GG-0041-1522-11 de 25 de octubre del 2011, cuya copia se adjunta a la presente.

Es por tanto que previo a la remisión del PLAN MAESTRO ACTUALIZADO a las autoridades correspondientes, este deberá ser revisado y aprobado previamente por esta Empresa, de conformidad con el literal (i) del Anexo 6 de la Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión.

Atentamente,

Ing. César Fosso Arregui  
GERENTE GENERAL  
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y  
GESTIÓN DE ZONAS FRANCA Y REGÍMENES ESPECIALES.

Adj. Memorando No. EPM-GG-0041-1522-11 de 25 de octubre del 2011

Elaborado	MAP	29/11/11	
Aprobado	IVA	29/11/11	



29 NOV 2011

Hora: 15:05  
Recibido por:  
Ases. Ref. por:  
Firma:



**MEMORANDO No. EPM-GG-0041-1522-11**

**Para:** Ing. César Posso  
Gerente General

**De:** Arq. Mauricio Moreno

**Asunto:** Revisión Plan Maestro

**Fecha:** Quito, 25 de Octubre de 2011

Dando cumplimiento a las disposiciones de Gerencia General y como alcance al Oficio No. EPM-GG-0142-0668-11 mediante el cual se da por recibido el PLAN MAESTRO ACTUALIZADO para el desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, documento elaborado por la firma Landrum & Brown Inc., así como los documentos y planos que comprenden esta versión del Plan Maestro, enviados por QUIPORT mediante Oficio de 1 de julio de 2011, PRES-1422-11, he procedido a revisar los documentos recibidos y de cuyo análisis se deben destacar los siguientes aspectos:

**ANÁLISIS DE LOS CONTENIDOS**

El documento se estructura en siete capítulos que se describen a continuación y sobre los cuales se puntualizan los comentarios de la revisión; a saber:

**Capítulo Uno - Inventario de Condiciones Inaugurales**

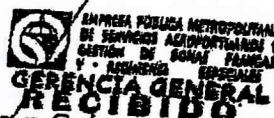
Este capítulo de introducción contiene información de tipo formal sobre la historia, función, localización, alcances y los usos de suelo a los que se destina el terreno de la concesión del NAIQ. Se hace el inventario de funciones, edificios y condiciones de la pista y facilidades aéreas que componen las instalaciones aeroportuarias y que se denominan como "condiciones inaugurales" del proyecto.

Los cuadros presentados resumen las características técnicas de la pista de aterrizaje, pista de rodaje, calles de aproximación, ayudas de navegación aéreas; así como los cuadros de normas OACI que se deben cumplir.

Se describen en detalle los programas y áreas de los edificios y sus funciones, en especial la Terminal de Pasajeros, para el día de su apertura.

De igual forma se describen las funciones complementarias del lado tierra, en especial los sistemas de transporte, vías y sistemas de estacionamientos previstos en el proyecto.

Se analizan con esquemas generales los circuitos y movimientos de vehículos y el sistema peatonal en relación a los niveles de arribos y salidas de la terminal.



FECHA: 25-Oct-2011 HORA: 09:55  
PLUC

El punto 1.4.7 Cerca de Seguridad, describe que toda la pista de aterrizaje estará rodeada por la cerca de seguridad que corre paralela a la vía de patrullaje perimetral. Esta cerca: "consta de 5 filas de alambre de púas con una altura total de 2.4 m."<sup>1</sup>

En el punto 1.10 Instalaciones Militares, se describe que se han reservado 75 hectáreas al norte del terminal para las operaciones militares. El mismo punto hace mención a las instalaciones para la Policía Nacional ubicadas en el extremo sur de las instalaciones del lado tierra.<sup>2</sup>

## Capítulo Dos - Pronósticos de Demanda

Este capítulo de actualización de la demanda de pasajeros y carga, sirve para determinar la funcionalidad, el crecimiento y las condiciones generales del proyecto hasta el horizonte de la etapa de concesión y más allá de esta. Por la importancia e implicaciones que tiene esta información, se transcriben algunos párrafos completos del documento.

En el punto 2.1 Resumen de los Resultados del Pronóstico de Aviación, se dice: "En la elaboración de los pronósticos, SH&E ha tenido en cuenta los factores económicos, demográficos y servicios relacionados con el mercado de la aviación del aeropuerto de Quito. Los pronósticos se encontraban divididos en dos segmentos: a corto plazo (2009-2013) y a largo plazo (2014-2041). El período del pronóstico ha sido diseñado para coincidir con el plazo restante de la concesión de Quiport. Las condiciones económicas actuales han tenido un efecto considerable en el tráfico de Quito y se espera que continúen afectando el tráfico a corto plazo. Como tal, las técnicas tradicionales de pronósticos de demanda a largo plazo (tales como el análisis econométrico) no son aplicables para los pronósticos a corto plazo. SH&E ha basado el pronóstico de corto plazo en su experiencia con otros mercados de aviación durante recesiones económicas. Los pronósticos a largo plazo, sin embargo, se basan en el análisis econométrico. La regresión econométrica se utilizó para definir la relación histórica entre el tráfico aéreo y los generadores de tráfico exógenos (por lo general el PIB o los ingresos disponibles). SH&E luego modificó los resultados de la regresión para reflejar las tendencias a largo plazo en cada segmento del mercado basado en tendencias observadas en otros mercados."<sup>3</sup>

En el párrafo siguiente, se lee respecto de la evolución del tráfico Internacional de pasajeros: "Los pasajeros crecerán de 1,58 millones en el 2008 a 2,6 millones en el 2020 y 3,9 millones en el 2030" y respecto del volumen de tráfico doméstico: "...se espera que se tenga un importante crecimiento en el 2011 a 7,6%. Se pronostica que los pasajeros de vuelos nacionales crecerá un 2,9% anual durante el período de 32 años llegando a 4,6 millones de pasajeros en el 2020 y 5,8 millones de pasajeros en el 2030"<sup>4</sup>

Estas conclusiones se resumen en el Capítulo 3 de la nueva versión presentada a revisión del Plan Maestro en donde se muestra la Tabla 3-1 Resumen de Pronósticos de

<sup>1</sup> Actualización del Plan Maestro. 1.4.7 Cerca de Seguridad. Pg. 1-12

<sup>2</sup> IBID. 1.10 Instalaciones Militares y de Policía. Pgs. 1-31, 32

<sup>3</sup> IBID. 2.1 Resumen de los Resultados del Pronóstico de Aviación. Pg. 2-1

<sup>4</sup> IBID. Pgs. 2-1,2-2



NAIQ<sup>5</sup> usada para las proyecciones del proyecto, la cual contiene 3 cuadros: Totales de pasajeros anuales para el 2011, 2012, 2017 y 2032; Pasajeros en Horas Pico y Vuelos en Horas Pico para los mismos años. De esta tabla hemos extraído solo la proyección anual de pasajeros:

Pasajeros Anual (millones)	2011	2012	2017	2032
Internacional	1,68	1,78	2,31	4,19
Doméstico	3,32	3,49	4,29	6,07
Tránsito	0,029	0,032	0,054	0,164
<b>Movimientos Anual</b>	<b>5,03</b>	<b>5,3</b>	<b>6,65</b>	<b>10,42</b>

Fuente: Datos extraídos de la Tabla 3-1 Resumen de Pronósticos del NAIQ

Más adelante en el documento de Actualización del Plan Maestro, se hace también un pronóstico para los movimientos de Transporte Aéreo, (MTAs), por ser este otro de los factores para los cálculos de espacios de aeronaves y ocupación de instalaciones.

De esta información se extrae lo siguiente: "... son derivados directamente de los pronósticos de tráfico de pasajeros y carga. Los pronósticos de SH&E de MTAs internacionales muestran un aumento de 2,6% en los próximos cinco años y 3,6% para el resto del período del pronóstico que resulta en 49 mil MTAs anuales en el año 2041. Se prevé que los MTAs nacionales aumenten a un ritmo ligeramente inferior (un promedio de 1,7% anual) que el de los pasajeros nacionales, lo que refleja un aumento en los niveles de ocupación después de que el exceso de capacidad actual sea eliminado. Los MTAs nacionales están pronosticados a aumentar a 82.000 en el 2041. Se estima que todos los MTAs de carga aumentarán un 3,2% anual durante el período de pronóstico a 12.000. Los MTAs no comerciales (incluyendo la aviación general y militar), que representan menos del 12% de los MTAs totales se espera aumenten en aproximadamente la misma proporción que los últimos cinco años, el 2,9%. Se pronostica que los MTAs totales sean 166.000 en el año 2041."<sup>6</sup>

Posteriormente en el capítulo se pasa a hacer los análisis correspondientes de los parámetros utilizados para el Pronóstico para el Día de Diseño, (día más crítico del año); así como para la determinación del día de diseño del Año Base, (2011) y crear el Día de Diseño del Año 2012, (Año de apertura del NAIQ); y el Día de Diseño del Año 2017. Los resultados de los cálculos se muestran en los gráficos de operaciones aéreas y horas pico para los años 2012, 2017 y 2032. Igual cosa se muestra para el número de pasajeros por hora para los mismos años.

### Capítulo Tres - Requerimientos de las Instalaciones

Basado en las normas internacionales de la OACI y la IATA, este capítulo desarrolla en función de los datos del capítulo anterior y los pronósticos calculados, los niveles de servicio con los que debe cumplir el NAIQ y las instalaciones que se deben desarrollar para adaptarse a la demanda futura de pasajeros nacionales, internacionales y a la flota de aviones actual y futura.

<sup>5</sup> Actualización del Plan Maestro. Tabla 3.11 Resumen de Pronósticos del NAIQ. Pg. 3-18

<sup>6</sup> IBID. Pg. 2-2

Como se menciona en la introducción de este capítulo, los requerimientos se enfocan en los elementos más importantes del aeropuerto, como son el Lado Aire, la Terminal de Pasajeros y las Instalaciones del Lado Tierra.

Los requisitos que se determinan en este capítulo, son la base para la Definición de Alternativas de Desarrollo que se presenta en el capítulo siguiente. Por lo tanto este es el capítulo de la definición de parámetros de diseño del NAIQ.

No se analizarán en el presente informe las determinaciones del Lado Aire, pues son materia que le corresponde juzgar a la Autoridad Aeronáutica. Se considerarán únicamente los factores que determinan, según este estudio las condiciones de desarrollo del Lado Tierra.

En el Punto 3.2 Requerimientos de las Instalaciones del Área de la Terminal, se dice que sus requerimientos se simularon en base a los pronóstico de demanda elaborados por SH&E, basadas en un nivel de servicios B. En el punto 3.2.1 Pronósticos se dice claramente que los pronósticos de operaciones de pasajeros y aeronaves se han hecho para los años de diseño 2012, 2017 y 2032.<sup>7</sup>

Con algunas variaciones, los textos del Plan Maestro que describen la Terminal de Pasajeros para las diferentes fases del proyecto, son los mismos en los documentos del año 2005. Ambos establecen para el período inicial la Terminal de aproximadamente 38.000 m2 que se está construyendo actualmente, en sus componentes y funciones.

Más adelante en este capítulo, el punto 3.2.3 Resumen de los Requisitos de Procesamiento de la Terminal dice: "El equipo del Plan Maestro llevó a cabo una revisión de las instalaciones previstas para el día de apertura utilizando los pronósticos de demanda y determinando los requerimientos de procesos en las instalaciones para ofrecer un nivel de servicio B. La figura 3.7, Comparación de Requerimientos de Procesos de Pasajeros en Día de Apertura, muestra los resultados del análisis de comparación con las instalaciones principales provistas según los planos. Esta figura muestra que en general las áreas de procesos principales que requerirán mejoras en el día de apertura, son: Posiciones de Facturación/chequeo de pasajeros, mostradores de inmigración, líneas de inspección de la aduana y consolidación del equipaje nacional"<sup>8</sup>

De manera somera, los puntos críticos encontrados por el estudio son:

- Facturación/chequeo de Pasajeros. En vez de planear un incremento de área en la sala de facturación se proponen varias opciones como: Quioscos de auto chequeo; incrementar el número de mostradores y por lo tanto el área de los mismos; alternar flexiblemente los mostradores y bandas transportadoras de equipaje sin segregación nacional – internacional por ciertos períodos de tiempo.
- Control de Pasaporte de Inmigración. Los 16 mostradores previstos son insuficientes. Se requerirán 26 puestos en horas pico.

<sup>7</sup> IBID. 3.2 Requerimientos de las Instalaciones del Área de la Terminal. Pg. 3-17

<sup>8</sup> IBID.. 3.2.3 Resumen de Requisitos de Procesamiento de la Terminal. Pg. 3-22



- Aduana. El proyecto incluye 4 equipos de rayos x. Se sugiere que se explore la necesidad de subir a 6 equipos.
- Consolidación de Equipaje Nacional. Se requiere de más capacidad de la correa transportadora para manejar equipaje en las horas pico. Este aumento de capacidad, requerirá la conexión adicional de la correa transportadora a los mostradores de facturación.

A continuación en el Capítulo, se muestran gráficos de la Terminal de Pasajeros por niveles con los cambios mayores sugeridos para el año 2017, que se resumen en el incremento de una Manga de Embarque más en el costado Sur de la Terminal y un carrusel adicional de maletas en el nivel de llegadas, por debajo de la ampliación de la manga.

El resto del capítulo analiza los requerimientos del lado tierra en términos de número de vehículos, áreas de embarque y desembarque (áreas de acera de los niveles de llegadas y salidas), así como los requerimientos de estacionamientos para los diferentes tipos de vehículos de pasajeros.

Se llega a la conclusión de que pueden ser suficientes y en caso de faltar espacio de estacionamiento, se sugiere el uso del estacionamiento de empleados para suplir la demanda.

#### **Capítulo Cuatro - Desarrollo de Alternativas**

Este capítulo explora las alternativas de desarrollo para el futuro del aeropuerto, para resolver los posibles problemas ya descritos, sus pros y contras. Como ya se ha dicho, este informe no entra a analizar la situación del Lado Aire y se centra en los temas de la Terminal de Pasajeros y otros equipamientos del lado tierra.

Del punto 4.2.1 Alternativas de Plataforma. Plataforma de Pasajeros para el Día de Apertura y 2017, transcribimos lo siguiente:

“Para proporcionar flexibilidad adicional y mejor nivel de servicio para las operaciones internacionales y nacionales en hora pico en el año 2017, se recomienda proporcionar otra posición de contacto para jets. La Figura 4.4...muestra la ampliación del nivel de salidas de la terminal hacia el lado sur de las instalaciones con una posición de contacto para aeronaves.

Otra opción para proporcionar una posición adicional sería ampliar la plataforma y la terminal hacia el norte. Esta opción fue considerada pero se encontró altamente complicada y no se llevará a cabo por las siguientes razones:

Cualquier ampliación de la plataforma o de la terminal hacia el norte después del día de apertura requerirá grandes cantidades de movimiento de tierras.

Una mejora a corto plazo interrumpiría en fecha posterior cuando se lleve a cabo la ampliación a largo plazo hacia el norte de la terminal.

Una posición de contacto hacia el sur es más compatible con la futura ampliación y podría situarse por encima del transportador de equipaje (explicado en una sección posterior).<sup>9</sup>

Buena parte del capítulo se dedica a la exploración en detalle de las soluciones alternativas para resolver los problemas antes anotados mediante textos, gráficos y planos.

Respecto del desarrollo de la Terminal de Pasajeros para el horizonte 2032; bajo el título de Terminal en 2032, el documento dice:

“Con el propósito de acomodar el crecimiento de demanda de pasajeros y vuelos para el 2032, todas las áreas claves de flujos de pasajeros deberían ser ampliadas. Para facilitar esto, el edificio del terminal sería ampliado al norte aproximadamente 40 metros. Esta expansión se debe principalmente a la necesidad de añadir una isla de chequeo y una unidad de reclamo de equipajes. Otras instalaciones para proceso y servicio de pasajeros podrán ser ampliados dentro de estos límites.”<sup>10</sup>

Respecto de la consecuente ampliación de mangas de embarque, se habla de dos posibilidades; ambas creando un nuevo Muelle de Embarque al norte o al sur de la Terminal. La opción de crear el nuevo Muelle hacia el sur, evitaría el relleno para la Terminal, pero previa su construcción, sería necesario ampliar la Plataforma de Aviones hacia el Norte, para evitar conflictos de estacionamientos de aeronaves. Este relleno según el estudio sería igual al relleno necesario con el Muelle en el lado norte. Adicionalmente, terminaría restringiendo la movilidad de las aeronaves por la presencia de las Instalaciones de Apoyo en el área de plataforma.

Por lo dicho, se entiende que el Plan Maestro favorece la creación del Muelle Norte con capacidad para 10 aviones más y posibilidad de ampliar de 2 a 3 posiciones adicionales.

Esto le daría al Terminal de Pasajeros la capacidad de tener en el horizonte del proyecto un total de 20 mangas de atracadero. La opción de la ampliación norte se muestra en la Figura 4-17 Ampliación de la Terminal Nivel Salidas Para 2032.<sup>11</sup>

El resto del capítulo hace referencia a los temas de accesibilidad, estacionamientos y vías de acceso al aeropuerto.

En el tema de las posibles limitaciones futuras para los sitios de embarque y desembarque de pasajeros de y hacia los vehículos, se sugieren algunas opciones para mejorar la capacidad de espera de vehículos.

Respecto de los estacionamientos disponibles y su demanda futura, se muestra un cuadro comparativo de áreas de estacionamiento por millón de pasajeros, de varios aeropuertos de la región.

<sup>9</sup> Actualización del Plan Maestro. 4.2.1 Alternativas de Plataforma. Plataforma de Pasajeros para el Día de Apertura y 2017. Pgs. 4-7; 4-9

<sup>10</sup> IBID.. Terminal en 2012. Pg.4-27

<sup>11</sup> IBID.. Terminal en 2032. Figura 4-17. Pg. 4-29



El estudio concluye que el índice de estacionamientos del NAIQ es bajo y sugiere que para el 2012 se aplique un índice de 5.000 m., por millón de pasajeros, lo que daría un área de 26.500m<sup>2</sup> de estacionamientos para usuarios del NAIQ.

Finalmente este capítulo hace un recuento de las vías y accesos a las instalaciones del NAIQ e incorpora un esquema con la nueva Vía Collas – NAIQ, mencionando el hecho de que el aeropuerto fue concebido con una única ruta de acceso por el sur oriente y que de construirse la nueva vía se deberá poner atención a los puntos en los que esta puede interferir con las futuras instalaciones de la nueva pista que se podrá construir después del horizonte del año 32. Estas áreas de interés como las llama el estudio, sería las zonas en las que la vía se cruzaría con los accesos de aeronaves y en las que su colindancia tiene que ver con las franjas de seguridad establecidas por las normas de la OACI.

### **Capítulo Cinco - Planos del Aeropuerto**

Este capítulo resume en algunos planos claves el estado del aeropuerto en su apertura, los cambios y posibles modificaciones del NAIQ que se han venido discutiendo y las limitaciones del Espacio Aéreo, según las normas internacionales.

### **Capítulo Seis - Plan de Implementación**

Este es el capítulo en el que se resume el Plan de Mejoras, (CIP, por sus siglas en inglés). Este plan de mejoras determina los proyectos que se deben realizar en el corto plazo; esto es, de manera inmediata, según se deduce de los capítulos anteriores y consiste de los proyectos que se describen así:

#### **6.1 Proyectos de Corto Plazo<sup>12</sup>**

“El programa de mejoras de corto plazo consiste en cuatro proyectos que se describen a continuación.

- Proyecto 101 – Mostradores de Chequeo – Unidades de Autoservicio (10)
- (CUSS *por sus siglas en inglés*)
- Proyecto 102 – Mostradores de Inmigración Adicionales (8)
- Proyecto 103 – Líneas Adicionales de Aduana (2) (por el Gobierno)
- Proyecto 104 – Extensión de la Banda de Reclamo de Equipaje Nacional”

El documento pasa a detallar sus recomendaciones para cada una de estas áreas. A continuación, se detalla lo que se considera son las mejoras del año 2017:

#### **6.2 Proyectos del 2017<sup>13</sup>**

“El programa del 2017 consta de los proyectos que se describen en detalle en los párrafos siguientes.

- Proyecto 201 – Puente de Embarque Adicional
- Proyecto 202 – Expansión del Edificio para el Puente de Embarque

<sup>12</sup> <sup>12</sup> Actualización del Plan Maestro. Capítulo 6. Plan de Implementación. 6.1 Proyectos de Corto Plazo.

Pg. 6-1

<sup>13</sup> IBID. Pg. 6-2

- Proyecto 203 – Expansión de los Mostradores de Chequeo
- Proyecto 204 – Estacionamiento Adicional
- Proyecto 205 – Acera Adicional

En esta parte del documento es importante señalar que el proyecto del nuevo Puesto de Embarque implica la extensión del edificio del Terminal de Pasajeros en 1.530 m<sup>2</sup>, para acomodar dicho puesto. Proyectos 201 y 202 citados.

Se sugiere ampliar el número de mostradores de chequeo a un total de 38 internacionales y 30 nacionales; es decir 8 más de los que tendrá el edificio en su inauguración.

Se sugiere también ampliar el estacionamiento vehicular en 11.195 m<sup>2</sup> más de los planeados originalmente.

Finalmente sugiere ampliar la acera de llegadas frente al Terminal en 130 m. mediante la creación de una nueva calle paralela a la original.

### **Capítulo Siete - Evaluación del Medio Ambiente**

Este capítulo desarrolla los antecedentes, el estado actual y los posibles impactos ambientales que podrían ocurrir en los años venideros hasta el 2017.

Se discuten los aspectos de medio ambiente, ruido, agua, suelo, usos, tierras de cultivo, impactos sociales y económicos, entre otros aspectos. En general determina la ausencia de aspectos negativos severos de algún tipo causados por la presencia del Aeropuerto y recomienda como conclusión que será necesario realizar análisis adicionales para los desarrollos posteriores con las alternativas propuestas para el año 2032.

### **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. (Ver cuadro comparativo abajo). Lo cual nos lleva a suponer que, el número de pasajeros para el 2020 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
<b>Pasajeros Anual</b>			
Internacional	1,528,000	1,687,902	10,46%
Doméstico	3,086,000	3,421,635	10,88%
Tránsito	11,000	n/d	----
<b>Movimientos Anual</b>	<b>4,625,000</b>	<b>5,109,537</b>	<b>10,74%</b>

Fuente: Elaboración: EPMSA - MM

*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 periodos de cada 5 años hasta completar el período de concesión.*

*Consecuentemente, los análisis y proyecciones de la Actualización del Plan Maestro, deberán ajustarse a este mandato, lo cual nos releva de hacer mayores comentarios de fondo al documento presentado.*

*Adicionalmente, se aprovecha la oportunidad para sugerir que se corrija también en el documento, algunos aspectos de forma que se ha encontrado en él:*

*En el Capítulo Uno, en la Tabla 1.1 Inventario de Edificios, se señala como Edificio S-1, ATCT, (Se refiere a la Torre de Control); Inquilino: CORPAC.*

*Comendidamente se señala que en cualquier parte del documento en donde se mencione a CORPAQ, el nombre se deberá cambiar por: Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios o EPMSA.*

*En el mismo punto se menciona a la EPMSA como la encargada del Control Aéreo, lo cual es un error de descripción, puesto que esta actividad corresponde por ley a la Dirección General de Aviación Civil, DGAC; adicionalmente y en cualquiera de los dos casos estas instituciones del Estado no deberían constar en el documento como "inquilino" de las instalaciones.<sup>15</sup>*

*En el punto 1.5.1 Edificio Terminal de Pasajeros, se dice que el edificio tiene 37.149 m<sup>2</sup> de área bruta<sup>16</sup>. Los cuadros posteriores del mismo documento determinan que el área bruta es de 38.050 m<sup>2</sup>.*

*También en el Capítulo Uno del documento, en la descripción de la cerca perimetral, de seguridad, su lectura da a entender que esta estará compuesta por filas de alambres de púas. Sería adecuado corregir y re frasear la descripción de manera más apropiada.*

*Finalmente, el documento no hace mención al nuevo lote asignado a la Policía Nacional, en el costado occidental de los terrenos que ocuparán los estacionamientos del Terminal.*

<sup>15</sup> Actualización del Plan Maestro. Tabla 1.1 Inventario de Edificios. Pg. 1-6

<sup>16</sup> Actualización del Plan Maestro. 1.5.1 Edificio Terminal de Pasajeros. Pg. 1-13

## CONCLUSIONES

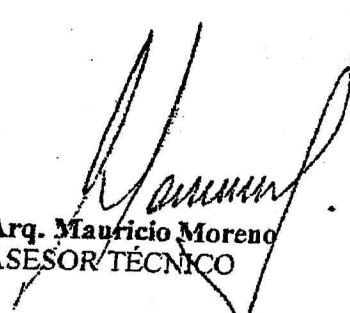
El documento en general tiene una estructura diferente a la versión anterior del año 2005 y se dificulta un análisis comparativo; sin embargo cubre los aspectos relevantes en esta etapa de desarrollo del proyecto.

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

Por lo expuesto Señor Gerente, considero que el documento entregado para análisis debería contener las sugerencias y observaciones emitidas en este informe y por lo tanto, la Empresa Concesionaria Quiport, debe cumplir con los procedimientos estipulados contractualmente y cuya observancia es mandatoria para nuestra Empresa.

Atentamente,



Arq. Mauricio Moreno  
ASESOR TÉCNICO

Adj. Documentación recibida



**MASTER PLAN**

The initial Master Plan of the New Airport to be prepared by the Concessionaire will consist of the following:

- (a) A narrative report describing the planning basis for the Master Plan, including the air traffic forecasts.
- (b) Airport layout plans, generally conforming to FAA specifications for such plans, showing all facilities on the airport site with ICAO clearances and dimensions for four phases of development: Phase I 2010, Phase II 2020, Phase II 2030 and Ultimate Development Phase, with topographic contours.
- (c) Airspace Plan for Phases I and II, showing ICAO imaginary surfaces.
- (d) Approach Plan for Phases I and II, with approach profiles.
- (e) Airport Access Plan for all phases.
- (f) Airport Terminal Area Plan for all phases.
- (g) Noise Plan for Phases I, II and II, showing noise contours utilizing the latest version of the FAA Integrated Noise Model.
- (h) On-site land use plan for all development phases; off-site land use plan for Phase III. The off-site land use plan will make recommendations to the Municipality of Quito concerning off-site land uses compatible with the level and type of aircraft operations forecast to occur for the Phase II time-line.
- (i) All plans will be to scale

The Master Plan will be updated by the Concessionaire every five years based on actual air traffic growth, any changes in the passenger terminal based on the service level provisions of Clause 7.2.13, and other changes in the nature of airport operations which may affect facilities on the Airport site. At the time of the update, new air traffic forecasts will be prepared. A Master Plan report containing the updated forecasts and any revisions proposed to the airport plans will be submitted to CORPAQ for its review and approval prior to its being adopted. Updated phases of the Master Plan will cover the subsequent, five, ten and twenty year time periods.

NEWYORK 1063582 v30  
(2K)

Annexes to First Amended and Restated Concession: Annex 6: Master Plan

Primera enmienda y reformulación del contrato de concesión.

# ANEXO 3





Empresa Pública  
Metropolitana de  
Servicios  
Aeroportuarios

OFICIO No. EPMSA-GCC-0043-0308-14  
Quito DM, 17 de marzo de 2014

Señor  
Andrew O'Brian  
**Presidente y Director General**  
**Corporación Quiport S.A.**  
Presente.

De mi consideración:

Me refiero al Oficio No. PRES-071-2014 del 11 de marzo de 2014, en el cual usted informa sobre la documentación enviada por su representada a la EPMSA, respecto a la ampliación del Terminal de Pasajeros del NAIMS, sobre lo cual debo hacer las siguientes precisiones:

1. Al 18 de diciembre de 2013 no se ha recibido planos arquitectónicos ni estructurales de esta ampliación, pues a mediados de diciembre de 2013 únicamente se había enviado un primer "esquema arquitectónico". Apenas el 16 de enero de 2014 se entregó un primer plano que fue modificado con fecha 26 de febrero de 2014.
2. Respecto al diseño estructural debe aclararse que apenas el 15 de enero de 2014 se nos envió un informe suscrito por el profesional responsable de la estructura de esta ampliación y que sirviera para que el contratista-constructor de inicio a las obras de cimentación, con el compromiso de Quiport S.A., de presentar de manera inmediata los planos estructurales que se los presentó con su comunicación recién el 11 de marzo de 2014.
3. En su comunicación se afirma que en esta ampliación se mantienen los estándares técnicos y de calidad, iguales a los ejecutados en la construcción inicial del edificio por la empresa AECON-AG, sin embargo es necesario precisar de su parte el nivel de los estándares estructurales, toda vez que se aprecia en los planos enviados sobre esta materia, que existen cambios en los elementos estructurales como por ejemplo en la losa de entepiso, que pasa a ser una losa alivianada cuando en la construcción original es una losa maciza y otros cambios en secciones de vigas y otros elementos antisísmicos, siendo importante también que se presenten las especificaciones técnicas de estructuras y de elementos arquitectónicos que deben mantener los estándares de la construcción original que se amplía.
4. Por otro lado, debemos observar que en el documento del nuevo Plan Maestro entregado, al que se hace referencia en su comunicación, no se establece la proyección de la ampliación que está actualmente en ejecución, ya que únicamente considera como etapa de ampliación "2-A", a la ampliación de mostradores para áreas de chequeo de boletos y equipaje en el hall de despedida, así como los servicios complementarios que se prestan en el nuevo edificio Administrativo, mientras que la ampliación de las salas del lado nacional, que constituyen la ampliación más importante de la Terminal en esta Fase "2-A", no consta como tal, aspecto que requiere de una aclaración.
5. Debe también precisarse que no son elementos de la ampliación las salas de embarque Internacional (remotos o con posición de contacto adicional), ya que solamente se produce, de acuerdo al diseño presentado, un cambio de uso de salas existentes y que actualmente sirven al lado nacional, con la posibilidad de variar su uso entre nacional o internacional, según la operación. La ampliación en sí, considera las nuevas salas de embarque nacional, baterías sanitarias, áreas comerciales y las 2 mangas de embarque adicionales.



**Empresa Pública  
Metropolitana de  
Servicios  
Aeroportuarios**

Con la finalidad de formalizar esta ampliación, para finalizar le solicito cordialmente, se sirva disponer se elabore una memoria y detalle más preciso sobre este tema de la ampliación, ya que constituye un elemento importante para obtener el licenciamiento metropolitano respectivo.

Atentamente,

**Freddy Eguez R.**  
**Gerente General**  
**Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuario  
y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales**

AV-OGP

CC: *Jorge Albán* MDMO  
*Kristina Fallas* Quiport /  
*Sandra Reed* Quiport /  
*William González* Quiport /  
*Diego Álvarez* Quiport /  
*Diego Pozo* Quiport /

 **Quiport**  
CORPORACIÓN QUIPORT S.A.

17 MAR 2014

**RECIBIDO**

HORA: 11:17 Fr. Pareek N.



**COMISIÓN DE PLAN MAESTRO  
ACTA DE REUNIÓN No. 001**

**Fecha:** Lunes 11 de agosto 2014  
**Lugar:** Sala de Reuniones EPMSA

**Hora Inicio:** 15:h10  
**Hora Terminación:** 16:h10

**ASISTENTES:**

Por la **EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS, GESTIÓN DE ZONAS FRANCAS Y RÉGIMENES ESPECIALES:**

<b>Nombres</b>	<b>Cargo</b>	<b>Sumilla</b>
Ma. Isabel Real G.	Gerente General	IR
Benjamín Garcés M.	Gerente de Control de la Concesión	BG
Edison Calahorrano L.	Asesor Gerencia	EC
Mario Núñez K.	Asesor Gerencia	MN

Por la **CORPORACIÓN QUIPORT S.A.:**

<b>Nombres</b>	<b>Cargo</b>	<b>Sumilla</b>
Andrew O'Brian	Presidente & Director General	AO
Sandra Reed	Asesora Jurídica Externa	SR
William González	Gerente de Infraestructura e Ingeniería	WG
Fernanda Pareja	Gerente Legal	FP

**PUNTOS A TRATARSE:**

1. Actualización de Plan Maestro 2010;
2. Plataforma de Carga; y,
3. Varios.

*ME*  
*ES*

*ES*

**COMISIÓN DE PLAN MAESTRO  
ACTA DE REUNIÓN No. 001**

**DESARROLLO:**

**1. Actualización de Plan Maestro:**

<b>EPMSA</b>	IR	Indica que, una vez que se ha realizado el respectivo cruce de información entre EPMSA y QUIPORT, y se han revisado los archivos, se tiene que la actualización del Plan Maestro no ha sido aprobada y que el último requerimiento al respecto se realizó el 17 de marzo de 2014, sin que sea atendido hasta la presente fecha.
<b>QUIPORT</b>	AO	Dispone que, a la brevedad posible, se atiendan los requerimientos de EPMSA en este sentido, encomendando dicha actividad a la Gerencia de Infraestructura e Ingeniería.
	WG	Se compromete a entregar lo requerido hasta el día 21 de agosto de 2014.
	SR	Consulta si se debe presentar dicha actualización del Plan Maestro de forma independiente o de manera codificada.
<b>EPMSA</b>	MN	Aclara que se deberá presentar de forma independiente para que, posterior a la revisión y aprobación, se lo codifique.
<b>QUIPORT</b>	SR	Añade que se presentará la actualización del Plan Maestro de forma independiente, conjuntamente con una carta explicando el cumplimiento de las observaciones previamente planteadas.

<b>RESOLUCIÓN:</b>	QUIPORT se compromete a presentar hasta el 21 de Agosto de 2014 la actualización de Plan Maestro, para revisión y aprobación de EPMSA.
--------------------	--

**2. Plataforma de Carga; y,**

<b>EPMSA</b>	IR	Expone que la autorización para la ampliación de la plataforma de carga se encuentra detenida en virtud de que la EPMSA ha requerido que se remita para su conocimiento las especificaciones técnicas requeridas para tal efecto, conforme lo ha expuesto formalmente la Gerencia de Control de la Concesión.
--------------	----	---

*Handwritten signature*



**COMISIÓN DE PLAN MAESTRO  
ACTA DE REUNIÓN No. 001**

	BG	Añade que se requiere la contestación de este requerimiento puntual en la forma que se lo ha pedido, para avanzar oportunamente en este tema.
QUIPORT	WG	Indica que su equipo de trabajo ya se encuentra en la elaboración de dicha contestación, la misma que será puesta en conocimiento de la EPMSA hasta el día 12 de agosto de 2014.
	AO	Solicita a la Gerencia de Infraestructura e Ingeniería que se atiendan los requerimientos de la EPMSA de forma puntual y conforme se lo requiera, a la brevedad posible.

**RESOLUCIÓN:** QUIPORT se compromete a presentar lo requerido hasta el día 12 de agosto de 2014.

**3. Varios.**

EPMSA	IR	Felicita a QUIPORT por la instalación de las luces de aproximación de pista, requiriendo que se incluya a EPMSA en las inspecciones al respecto.
QUIPORT	AO	Agradece y se disculpa por no haber convocado a la EPMSA a la inspección realizada, por cuanto se trató de una omisión de buena fe.  Adicionalmente, dispone a su equipo de trabajo que en lo posterior, se incluya a la EPMSA de todas las actividades relacionadas con la infraestructura.
EPMSA	IR	Enfatiza que se debe mantener informada a la EPMSA de todas las actividades relacionadas con la instalación de los RVR's, a fin de poder atender los requerimientos de las aerolíneas
QUIPORT	AO	Se compromete a entregar a la brevedad posible un recuento de las actividades emprendidas a fin de que el AIMS alcance la categoría 2.

*[Handwritten signature]*

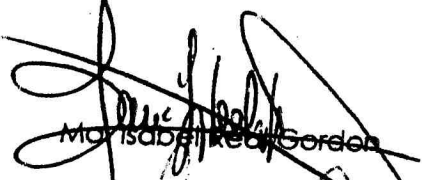
**COMISIÓN DE PLAN MAESTRO  
ACTA DE REUNIÓN No. 001**

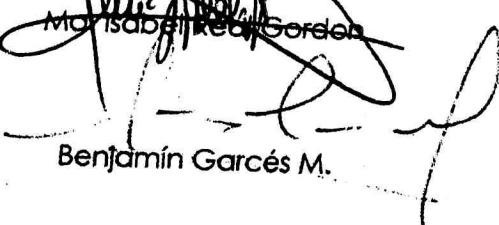
<b>EPMSA</b>	BG	Menciona que si bien el tener luces de eje de pista aumenta la seguridad operacional del aeropuerto, el equipo RVR es el complemento que realmente dará una mejor disponibilidad del aeropuerto. Por esta razón es importante que se remita la información sobre la planificación de compra del RVR.
--------------	----	--


Con lo expuesto, se da por terminada la reunión de la Comisión de Plan Maestro, disponiendo lo siguiente:


<b>PROXIMA REUNIÓN:</b>	Se convocará oportunamente una vez que QUIPORT presente la actualización del Plan Maestro.
<b>TEMAS A TRATAR</b>	Revisión de Plan Maestro.

El presente Acta, que será remitida formalmente por parte de la Gerente General de la EPMSA al señor Presidente & Director General de QUIPORT, ha sido aceptado por los asistentes a la Comisión de Plan Maestro y prueba de ello la aprueban y suscriben.

  
Marisabel Reed Gordon

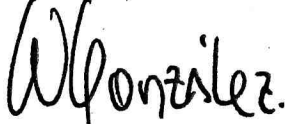
  
Benjamín Garcés M.


  
Andrew O'Brian

  
Sandra Reed S.

  
Edison Calahorrano

  
Mario Núñez K.

  
William González

  
Fernanda Pareja





Empresa Pública  
Metropolitana de  
Servicios  
Aeroportuarios

OFICIO No. EPMSA-GCC-0178-0950-14

Quito, 31 de JULIO del 2014

Señor  
Andrew O'Brian  
Presidente & Director General  
Corporación Quiport S.A.

Presente.

De mi consideración


En respuesta a su oficio No. PRES-253-2014 de fecha del 10 de julio de 2014 referente al proceso que su representada ha seguido para obtener la aprobación de la Actualización del Plan Maestro debo señalar que una vez revisada toda la documentación por Usted remitida y contrastando con las respuestas enviadas en su momento por parte de la EPMSA, esta administración no encuentra sustento documental, legal ni técnico que de soporte a las afirmaciones de Quiport sobre la supuesta aprobación de un Plan Maestro, toda vez que después del 03 de enero de 2014, se siguieron enviando comunicaciones en las cuales Quiport remitió un documento "completo" fechado julio de 2011 y posteriormente EPMSA solicitó correcciones al mismo para una posterior revisión y aprobación.

Adicionalmente, es importante mencionar que la no aprobación del Plan Maestro generó por parte de EPMSA un Aviso de Remediación hacia Quiport mediante oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de fecha 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.

Por todo lo anteriormente expuesto, este tema deberá ser tratado en la comisión de Plan Maestro que ha sido solicitada por mi representada mediante oficio EPMSA-GG-0084-0866-17 y aceptada por Quiport mediante oficio PRES-278-2014.

Por la atención a la presente, anticipo mis agradecimientos.

Atentamente,

  
Ing. María Isabel Real G.  
Gerente General

Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios  
y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales



CORPORACIÓN QUIPORT S.A.

31 AGO 2014

RECIBIDO

HORA: 10:05



CORPORACIÓN QUIPORT S.A.

Quito, 10 de Julio, 2014  
PRES-253-2014

Ingeniera  
Maria Isabel Real G.  
Gerente General  
Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y  
Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales  
Ciudad.-

De mi consideración:

En atención a sus Oficios No EPMSA-GCC-0124-0717-14 notificado el 30 de junio de 2014 y No EPMSA-GCC-0127-0720-14 notificado a mí representada el 01 de julio de 2014, señalo lo siguiente:

El Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito cuenta a la fecha con un nivel de servicio IATA B como lo requiere el Contrato de Concesión, y hasta la presente fecha Quiport no ha recibido evidencia alguna de parte de la EPMSA en el sentido de que esto no sea así. Para mayor claridad debemos dejar constancia que Quiport se encuentra en estricto cumplimiento de sus obligaciones bajo la cláusula 7.2.14 del Contrato de Concesión.

Sin embargo de lo indicado y por cuanto tanto Quiport como concesionaria esta siempre preocupada de mejorar los servicios a sus usuarios, durante el segundo semestre del año 2013 se presentó a la EPMSA los planes para realizar el proyecto de ampliación de la Terminal de Pasajeros, mismo que fue aceptado.

Cabe indicar que estas mejoras se hacen siempre bajo el paraguas del Plan Maestro mismo que luego de varias revisiones y ajustes efectuados en atención a las observaciones de la EPMSA fue aprobado mediante Oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014. Esta comunicación confirma que se han solventado las observaciones realizadas en oficios anteriores, lo que consiguientemente constituye una aprobación al Plan Maestro.

Adjunto para su constancia copia del Oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014.

Por la atención brindada a la presente, anticipo mi agradecimiento.

Afentamente,

  
Andrei O' Brian  
Presidente & Director General

FP/sr/mt

Copia: Benjamín Garcés – EPMSA  
William González – Quiport  
Fernanda Pareja – Quiport  
File



EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA  
DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y  
GESTIÓN DE ZONAS FRANCAS  
Y RÉGIMENES ESPECIALES

RECIBIDA POR: 10 JUL 2014 16:45  
HORA

RECEPCIÓN

RECIBIDO POR: 





**Empresa Pública  
Metropolitana de  
Servicios  
Aeroportuarios**

**OFICIO No. EPMSA-GCC-0124-0717-14**

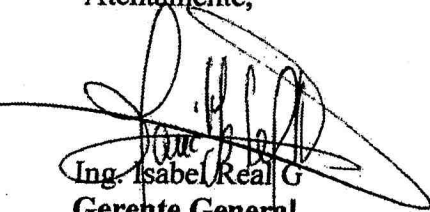
Quito DM, 27 de junio de 2014.

Señor  
Andrew O'Brian  
**Presidente y Director General  
Corporación Quiport S.A.**  
Presente.

De mi consideración:

En referencia a la reunión de presentación mantenida el día 26 de junio de 2014 y en base a los acuerdos llegados, solicito de manera cordial se nos remita el oficio mediante el cual, la EPMSA aprobó la actualización del Plan Maestro.

Atentamente,



Ing. Isabel Real G

**Gerente General**

**Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y  
Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales.**

RG

**Quiport**  
CORPORACIÓN QUIPORT S.A.

30 JUN 2014

**RECIBIDO**

HORA: 10:50 Fr.: *Isabel G.*



CORPORACIÓN QUIPORT S.A.

16 de enero de 2014

DING-018 -2014

Señor

Oswaldo Granda

Gerente de Seguimiento Contractual

Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y

Gestión de Zonas francas y Regímenes Especiales

ASUNTO: OBSERVACIONES MASTER PLAN

De mi consideración:

En referencia a su oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 me permito indicar que se ha tomado en cuenta su observación de considerar en el plan maestro las filas de los counters de venta de boletos y del local de comida hacia el hall público de despedida de pasajeros.

Con respecto a la observación de las islas comerciales (Happy Shop y Librimundi) se las va a localizar en el espaldar de los check in counters hacia el hall público, liberando el área y permitiendo que exista una buena circulación de acuerdo a las necesidades del área. Estas observaciones han sido plasmadas en los planos entregados con el oficio No. DING-017-2014

De acuerdo a su requerimiento del plan maestro adjunto se encuentra el documento completo.

En caso de tener cualquier consulta estamos prestos para solventarla inmediatamente. Agradezco la atención que brinde a la presente.

Atentamente.

William Gonzalez

Gerente de Infraestructura & Ingeniería

CORPORACIÓN QUIPORT S.A.

CC. Diego Pozo M. - Quiport



EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA  
DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y  
GESTIÓN DE ZONAS FRANCAS  
Y REGÍMENES ESPECIALES

RECIBIDO POR: 23 ENE 2014 12:12 HORA

RECEPCIÓN

RECIBIDO POR: *Diego Pozo M.*



Presidencia y sede de la Secretaría Regional del Consejo  
Internacional de Aeropuertos de América Latina y El Caribe.

Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre • Quito - Ecuador • 3er. Piso, Salida Internacional.  
Telfs: (593-2) 2944 978 • 2944 948 • 2944 900 • www.quiport.com

078





Empresa Pública  
Metropolitana de  
Servicios  
Aeroportuarios

Archive

OFICIO No. EPMSA-GSC-0003-0010-14  
Quito DM, 3 de enero de 2014

Ingeniero  
William González  
Gerente de Infraestructura e Ingeniería  
Corporación Quiport S.A.  
Presente.

De mi consideración:

En respuesta a su oficio DING-375-2013, del 23 de diciembre de 2013, que se refiere a la respuesta de las observaciones del Plan Maestro, se ha realizado la revisión de los documentos adjuntos encontrando solventadas las observaciones realizadas en los oficios anteriores; sin embargo se pide que en el capítulo 1.13 referente a la Terminal de Pasajeros, se considere dentro del análisis de la ampliación para los mostradores de chequeo, los puestos de servicios que se encuentran hacia los costados del hall, es decir, las ventanillas de venta de boletos aéreos y el local de comida, con la afectación de las filas de usuarios de estos espacios.

Cabe insistir que con la finalidad de potenciar los espacios del hall de despedida, se deben eliminar las islas comerciales situadas en este hall (Happy Shop y Librimundi), así como el local de cambio de monedas, instalaciones realizadas sin consulta previa ni aceptadas por la EPMSA y que serán una condición básica para aprobar el proyecto de ampliación.

Adicionalmente, pedimos se entregue el documento impreso del Plan Maestro en su versión completa y no solamente los capítulos de enmienda.

Agradeciendo de antemano por la atención presentada, me despido cordialmente.

Atentamente,

*LED*

Oswaldo Granda Páez  
Gerente de Control de la Concesión  
Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y  
Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales.

cc: Arq. José Luis Romero

  
CORPORACIÓN QUIPORT S.A.

06 ENE 2014

RECIBIDO

HORA: 10:51

*OK*

  
DISTRITO  
METROPOLITANO

077

Archivo

Quito, 23 de Diciembre, 2013  
DING-375-2013

Señor  
Arq. Oswaldo Granda  
Gerente de Seguimiento Contractual ( e )  
Empresa Pública de Servicios Aeroportuarios  
Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales  
Presente.-

Referencia: EPM-GG-0207-095411  
EPMSA-GSC-0122-1306-13

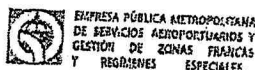
En referencia a correspondencia enviada a Corporación Quiport, describiendo las observaciones realizadas al documento de Actualización de Plan Maestro, emitido el 1 de Julio del 2011, y comentarios específicos sobre el documento emitidos el 19 de Diciembre de 2013, se ha procedido a preparar la información solicitada en sus comunicaciones, la cual se adjunta a la presente, incluyendo, tanto, información estadística y de proyección de pasajeros, así como los capítulos de enmienda sobre los edificios adicionales e infraestructura complementaria.

De igual manera se incluye un capítulo introductorio, el cual describe el proceso de actualización y su relación con el documento original, de acuerdo a lo recomendado por el departamento técnico de la Empresa Publica Metropolitana de Servicios Aeroportuarios.

En referencia al Memorando EPM-GG-0041-1522-11, se realizó el análisis en donde se encuentra que la tabla presentada por EPM-MM en la que se basa el informe, muestra datos diferentes sobre el movimiento de pasajeros en 2010, por lo que podría asumir que la fuente de esta información no es la adecuada para el análisis comparativo. La diferencia entre los datos proyectados y los datos reales de tráfico en 2010, muestran una diferencia del 4,5% que se considera aceptable como proyección de tráfico para efectos de planificación aeroportuaria.

El proceso de actualización de datos para el documento Plan Maestro 2010, fue realizado en coordinación con el departamento de Aeropuertos DGAC, el departamento de estadísticas DGAC y ADC&HAS, durante un periodo de 6 meses, en los cuales se revisaron a detalle las fuentes de información, posteriormente revisando los métodos de proyección y pronósticos. De esta manera quedaron consensuados los métodos utilizados.

OK



RECIBIDA 23 DIC 2013 10:43 HORA

RECEPCION



Premio NACIONAL de Turismo

076





CORPORACIÓN QUIPORT S.A.

Atentamente,

*William Gonzalez*

William Gonzalez  
Infrastructure & Engineering Manager  
**CORPORACIÓN QUIPORT S.A.**

CC: José Luis Romero Quiport





EPM de servicios  
aeroportuarios  
y Gestión de  
Zonas Francas

OFICIO No. EPMSA-GG-0191-1073-13  
Quito DM, 30 de septiembre de 2013

DIRECCIÓN GENERAL



30 SEP 2013

RECIBIDO

HORA: 14:40 Fm: M. Torres

Señor  
Andrew O'Brian  
Presidente y Director General  
Corporación Quiport S.A.  
Presente.

De mi consideración:

Me refiero a su Oficio No. PRES-438-13 de septiembre 19 de 2013 relacionado con el Aviso de Remediación para la presentación ante la Municipalidad, de la actualización del Plan Maestro del Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Antonio José de Sucre - NAIMS, Oficio en el que se solicita un plazo ampliatorio de 90 días para dicha presentación, en base a ciertos factores que Quiport considera que deben ser abordados, y las observaciones que la EPMSA realizara a dos documentos que le fueron presentados con anterioridad y que formarán parte de esta actualización.

Cabe indicar que como se menciona en líneas anteriores, nuestras observaciones solamente se refirieron al documento "introdutorio" del plan donde se había señalado que las condiciones originales del área donde se asienta el Nuevo Aeropuerto no habrían sufrido cambios desde el año 2004 hasta el presente 2013, frente a lo cual la EPMSA sugirió se realice un análisis más profundo debido a que considera que si han existido cambios físicos en la plataforma y en su entorno referentes a variaciones topográficas de consideración (pista, Centro Logístico Tabacarcen) y la construcción de la nueva vía Collas que afectó el entorno inmediato del área, existiendo otras consideraciones que también deben ser analizadas tales como los cambios territoriales de las parroquias nor-orientales del Distrito y que constituyen su entorno mediato, tales como la nueva red vial implementada por el Gobierno Central, procesos de conurbación ocasionados por la presencia del NAIMS, incremento poblacional, entre otros.

Dentro de este capítulo introductorio se mencionó también que no han habido variaciones desde el concepto de políticas institucionales, donde creemos que si cabe señalar sobre la reestructuración de las áreas en concesión, que desde diciembre 13 de 2011 el Concejo Metropolitano modificó esas áreas retirando de la concesión original, previa aceptación de Quiport, algo más de 300 has. que las ha entregado en usufructo a 8 instituciones distintas como las Fuerzas Armadas, EEQ, CNT, Policía, el derecho de la vía Collas y la Zona Franca que revirtió en favor municipal.

Sobre el comentario referente a Tráfico y Proyecciones, no hay que olvidar que no es el documento de "actualización" del Plan Maestro que Quiport presentó en el año 2011 el que en esta ocasión se actualiza, en vista que ese documento presentado en 2011 fue observado por la EPMSA, de tal manera que el documento cuya actualización se presentará, tiene como base el documento original del 2004 y que esta nueva versión ha de ajustar las cifras con los conteos más recientes, estadísticas anteriores y proyecciones correspondientes, siendo este procedimiento sobre el cual la actualización del Plan Maestro se debe fundamentar, información que la EPMSA debe verificarla antes de emitir criterio.





Así mismo y sobre la "Introducción" presentada, se sugiere que ésta sea más amplia y explícita recogiendo antecedentes y justificando las demoras en este proceso de actualización del Plan que debió entregarse en el año 2010 pero que por razones relacionadas a la renegociación ha sido postergada, debiendo responderse también a las observaciones que hiciera la EPMSA en el 2011 a raíz de la presentación del documento de actualización que no fue aceptado.

Cabe señalar que no podía compararse el documento del Plan Maestro original del 2004 con la actualización presentada pero no aceptada en el 2011 por un cambio de parámetros que deben ser explicados (por favor revisar las observaciones que la EPMSA hizo al documento del 2011).

Con relación al "capítulo" de la Infraestructura complementaria e inventario de todos los edificios construidos, en proceso o en proyecto del NAIMS debe justificarse por ejemplo el cambio de lugar de las instalaciones del SENAE hacia Tabacarcén, así como Protocolo, la ampliación del PTB con la nueva sala VIP internacional, Duty Free y Bodegas, o la ampliación del área de talleres del Hangar de Tame, ahora proyectados también para oficinas de esa aerolínea, o el edificio adjunto al de la torre de control para radares de la DGAC, sobre los cuales no se comentó en el documento enviado.

Respecto a la ampliación del PTB, es indispensable comentar que de común acuerdo con la EPMSA se resolvió analizar y proyectar las fases "2A" y "2B", (la primera de carácter inmediato hacia el sur con salas de espera, corredor de mangas, dos nuevas mangas y carrusel de equipaje adicional, y la segunda hacia el norte para ampliar el hall de acceso a nuevos counters para el área internacional), aún cuando, y de manera justificada, su construcción tenga distintas temporalidades, siendo éste un tema muy importante que debe estar considerado en la actualización del Plan Maestro, incluso con cronogramas, fechas hito y los justificativos necesarios para las fechas en que se proyecta contar ya con estas ampliaciones, cuyos diseños nos encontramos esperando sean presentados de acuerdo con el compromiso de Quiport en la reunión del mes de agosto pasado donde se analizaron estos temas.

Existen otros temas que consideramos deben incluirse dentro de la actualización del Plan Maestro y que tienen que ver ya con aspectos de carácter operativo, entre los que se incluye por ejemplo el tratamiento de residuos sólidos, sobre lo cual en este Plan debe existir al menos una referencia del plan específico que Quiport se ha comprometido a presentar a la Empresa Pública Metropolitana de Aseo y que constituye un proyecto que pretendería ser un ejemplo para la región.

Bajo estos criterios y otros que puedan surgir en el transcurso de la preparación de la actualización de este Plan Maestro, la EPMSA acepta la solicitud de ampliación de plazo para la entrega del documento final y se compromete a coordinar con otros entes municipales para obtener planes referenciales como del de Ordenamiento Territorial y el de Desarrollo proyectados hasta el año 2025.

Respecto a otros documentos como los relacionados con la red vial proyectada por el Gobierno Central, podremos recomendar su entrega más no su consecución por encontrarse fuera de nuestro alcance.



Para finalizar y debido a que en su oficio hace referencia sobre la implementación de Luces de Eje de Pista e Instalación de UPS para luces de pista, debo presentar mi reconocimiento por el esfuerzo desplegado, habiendo tomado nota de los plazos señalados en su comunicación, en los cuales se prevé que estas mejoras estén instaladas y funcionando.

Atentamente,

**Freddy Egúez Rivera**  
**Gerente General**  
**Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y**  
**Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales.**

OGP





CORPORACIÓN QUIPORT S.A.

Quito, 19 de septiembre, 2013  
PRES-438-13

Señor Econ.  
**Freddy Egúez R.**  
Gerente General  
Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y  
Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales  
Presente.-

Referencia: Oficio EPMSA-GG-0156-688 con fecha 19 de Junio de 2013

Asunto: **Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre**  
Aviso de Remediación Plan Maestro y Mejoras al Sitio de Construcción

De mi consideración:

En referencia al Aviso de Remediación relacionado con relación a la actualización del Plan Maestro notificado el día 19 de junio del 2013 mediante el oficio EPMSA-GG-0156-688 por medio de la presente me permito exponer y hacer la siguiente solicitud:

Como es de su conocimiento, el Plan Maestro fue revisado por su representada y se efectuaron varias observaciones al mismo, por lo que a la fecha es necesario realizar una nueva actualización del Plan Maestro a fin de solventar los temas relacionados con las observaciones efectuadas mismas que se refieren, entre otras, a diferencias sobre datos de tráfico y proyecciones. Por esta circunstancia Corporación Quiport solicita la extensión de plazo de remediación por un periodo adicional al período otorgado, de 90 días.

Cabe indicar que se solicita este plazo adicional debido a la complejidad del proceso y debido a que la cantidad de cambios suscitados en el aeropuerto como parte de su desarrollo y arranque de operaciones, ha hecho que la elaboración del documento final actualizado se encuentre en la etapa de descripción detallada de todos estos cambios. Este detalle pormenorizado es necesario con el fin de generar un resultado legible, comprensible y satisfactorio para EPMSA, que además describa sobre todo el estado actual del proyecto y su proceso evolutivo, mas aun cuando al momento como es de su conocimiento se han iniciado actividades para un proceso anticipado de expansión (Fase 2a).

Durante este tiempo se han mantenido una serie de reuniones de carácter técnico con funcionarios de EPMSA para revisar los documentos y preparar la información a ser incorporada en el documento final, según las recomendaciones oficiales recibidas por parte de EPMSA.

Esperamos que por todas las razones descritas EPMSA acepte extender el plazo conforme lo solicitado.

Presidencia y sede de la Secretaría Regional del Consejo  
Internacional de Aeropuertos de América Latina y El Caribe.

EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA  
DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y  
GESTIÓN DE ZONAS FRANCAS  
Y REGÍMENES ESPECIALES

19 SEP 2013 16:50  
HORA

RECEPCIÓN



Fondo NACIONES UNIDAS

071



CORPORACIÓN QUIPORT S.A.

Aprovechamos la oportunidad para solicitar por este medio que la EPMSA nos colabore con Quiport obteniendo del Municipio la siguiente información necesaria para la planificación y elaboración del mencionado plan:

1. Plan de Ordenamiento Territorial (POT)  
Este plan que servirá también como base para planificación de varios aspectos como son accesibilidad, y otros futuros planes del Municipio en la Zona
2. Planes y consideraciones para la intersección de la Vía Collas, ya que como es de su conocimiento la existe actualmente es un intersección provisional, que de ninguna manera podrá manejar el tráfico proveniente de esta vía.
3. Previsiones y planes para la intersección de la vía E35 tanto en el intercambiador de Pifo como en la conexión de la vía Collas.
4. Planes existentes para la vía de acceso hacia el área de Zona Franca.

Esta información nos permitirá contar con elementos claves que deben ser considerados en la actualización del Plan Maestro.

Adicionalmente considero oportuno informar a usted del avance de las actividades de mejoras en el Aeropuerto que Corporación Quiport está realizando en su empeño de brindar a sus usuarios y a la ciudadanía mejores condiciones de operación.

**A. Luces de Eje de Pista**

En este particular al momento hemos recibido propuestas, se espera el arranque de actividades para finales del mes de Octubre y se plantea completar la instalación de estas en previsión de la temporada invernal para finales del mes de Febrero del 2014.

Se realizan coordinaciones con la Dirección de Aviación Civil con la finalidad de establecer un horario de trabajo que permita la mejor productividad y de esta manera optimizar los tiempos de trabajo.

**B. Instalación del Sistema UPS para luces de pista.**

Se han realizado todos los análisis técnicos, firmas expertas entregaran cotizaciones hasta el 24 de Septiembre del 2013, se plantea iniciar actividades la primera semana de Octubre y el tiempo de implementación de este proyecto será de un total de 60 días.

Por la atención brindada a la presente, anticipo mi agradecimiento.

Atentamente,

**Andrew O'Brian**  
Presidente & Director General

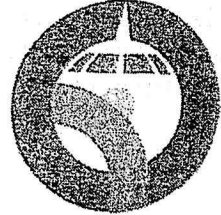
Copia: Oswaldo Granda – EPMSA  
Kristian Fallas – Quiport  
William Gonzalez – Quiport  
File

Presidencia y sede de la Secretaría Regional del Concejo  
Internacional de Aeropuertos de América Latina y El Caribe.



00 070





EPM de servicios  
aeroportuarios  
y Gestión de  
Zonas Francas

OFICIO No. EPMSA-GG-0152-0688-13  
Quito, D.M. 19 de junio de 2013

Señor  
Andrew O'Brian  
Presidente y Director General  
CORPORACIÓN QUIPORT S.A.  
Presente.-

Referencia: AVISO DE REMEDIACIÓN  
Plan Maestro y Mejoras en el Sitio del Nuevo Aeropuerto

De mi consideración:

El numeral 1.1 "Definiciones" de la cláusula 1 "Definiciones e Interpretación" de la Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión (en adelante, Contrato de Concesión), que no ha sido modificado, novado o reformado por la Segunda y Tercera Enmienda del mencionado contrato, indica que el Plan Maestro es: *"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 el Municipio, de acuerdo con el Anexo 6" (La negrilla es mía).*

El Anexo 6 del Contrato de Concesión, establece que el Plan Maestro será actualizado cada cinco años basado en el crecimiento del tráfico aéreo real, en las estipulaciones del nivel de servicio y otros cambios de la naturaleza de las operaciones aeroportuarias que afecten las instalaciones en el Sitio del Aeropuerto. Así mismo, en la parte final del Anexo 6 se establece que: *"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 al Municipio para su revisión y aprobación antes de ser adoptado..."*

Mediante Oficio PRES-1422-11 de 5 de julio de 2011, Corporación Quiport envió a la EPMSA la Actualización del Plan Maestro; sin embargo, mediante Oficio No. DGAC-YA-2011-1412-O la Dirección de Aviación Civil informó a la EPMSA que el 1 de julio de 2011, Corporación Quiport envió la actualización del Plan Maestro para análisis de la autoridad.

A pesar de la falta de observación de los procedimientos establecidos contractualmente, la EPMSA mediante Oficio No. EPM-GG-0207-0954-11 de 29 de noviembre de 2011, envió a Corporación Quiport una solicitud de las correcciones de carácter técnico a ser incorporadas en la Actualización del Plan Maestro, para una vez corregido dicho plan proceder a aprobarlo previo al envío a la Dirección General de Aviación Civil.

Mediante Oficio No. EPMSA-GG-0075-0292-13 de 6 de marzo de 2013, se notificó a Corporación Quiport la inobservancia del debido proceso administrativo y contractual de autorización y envío de la Actualización del Plan Maestro del Proyecto Nuevo Aeropuerto de Quito; pues en el 2011, la Empresa de mi representación envió a Quiport las observaciones y comentarios para que las mismas sean incorporadas en el Plan Maestro para así dar cumplimiento a lo establecido contractualmente.

GJC

12/06/13



De todos los antecedentes invocados y de conformidad con los derechos contractuales que amparan al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la Empresa de mi representación en calidad de Unidad de Gestión para el control de las actividades aeroportuarias por delegación del propietario del Aeropuerto, procede a notificar a Corporación Quiport S.A., con el Aviso de Remediación de conformidad con el subnumeral 18.2.2 de la Cláusula 18 del Contrato de Concesión, concediéndole el plazo de 3 meses desde la recepción de este oficio para que remedie los incumplimientos indicados. De no cumplirse lo señalado se procederá a aplicar estrictamente las cláusulas del Contrato de Concesión.

Atentamente,

Freddy Egúez Rivera  
Gerente General

EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y  
GESTIÓN DE ZONAS FRANCAS Y RÉGIMENES ESPECIALES

FSM/IVA/OG

DIRECCIÓN GENERAL



19 JUN 2013

RECIBIDO

#DRA... 1800... Fr. MTR/123





OFICIO No. EPMSA-GG-0075-0292-13  
Quito DM, 6 de marzo de 2013

EPM de servicios  
aeroportuarios  
y Gestión de  
Zonas Francas

Señor  
Andrew O'Brian  
Presidente y Director General  
CORPORACIÓN QUIPORT S.A.  
Presente.

*[Handwritten signature]*  
6-mar-13  
15:20.



06 MAR 2013

De mi consideración:

Hora: 19:40  
Recibido:   
Área:   
Firma: *[Handwritten signature]*

El numeral 1.1 "Definiciones" de la cláusula 1 "Definiciones e Interpretación" de la Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión, que no ha sido modificado, novado o reformado por la Segunda y Tercera Enmienda del mismo contrato, indica que el Plan Maestro es: *"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 el Municipio o la EPMSA, de acuerdo con el Anexo 6" (la negrilla es mía).*

El Anexo 6 de la referida Primera Enmienda del Contrato de Concesión, establece que el Plan Maestro será actualizado cada cinco años basado en el crecimiento del tráfico aéreo real, en las estipulaciones del nivel de servicios y otros cambios de la naturaleza de las operaciones aeroportuarias que afecten las instalaciones en el Sitio del Aeropuerto.

Así mismo, el numeral 7.2.12 "Mejoras" de la cláusula 7 "Operaciones Aeroportuarias" establece: *"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 de ejecutarla, con sujeción al consentimiento escrito previo del Municipio o la EPMSA aprobando los términos y condiciones de tal mejora..." (la negrilla es mía).*

El 5 de julio de 2011, mediante Oficio PRES-1422-11 Corporación Quiport entregó a la EPMSA la "Actualización del Plan Maestro" del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito. Sin embargo, mediante el Oficio No. DGAC-YA-2011-1412-O de 13 de octubre de 2011, el Director General de Aviación Civil, informa que mediante Oficio No. PRES-1423-11 Corporación Quiport entregó la mencionada actualización a la Autoridad Aeronáutica y que la misma está siendo analizada por los técnicos.

El Anexo 6 de la Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión establece en su parte final que *"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 al Municipio o a la EPMSA para su revisión y aprobación antes de ser adoptado..."* Es así,

*[Handwritten signature]*

067





que mediante Oficio No. EPM-GG-0207-0954-11, el Gerente General de la EPMSA, en cumplimiento de los derechos y obligaciones contractuales, notificó a Corporación Quiport que realice las correcciones de carácter técnico que se adjuntan al mencionado Oficio para que, una vez realizadas las correcciones a la Actualización del Plan Maestro, la EPMSA proceda a la aprobación del documento y posterior envío a la Dirección General de Aviación Civil.

De lo expresado, Corporación Quiport S.A., inobservó el debido proceso administrativo contractual de autorización y envío de la Actualización del indicado Plan Maestro y hasta la presente fecha, no ha remitido a la EPMSA la actualización con los justificados técnicos del referido documento con las correcciones solicitadas.

Por otro lado, se evidencia la construcción de edificaciones adicionales a las establecidas en el Plan Maestro y mejoras que no cumplen con lo establecido en la cláusula 7.2.12 de la primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión.

Por lo expuesto, es necesario que Corporación Quiport S.A., realice las correcciones de la Actualización del Plan Maestro del Proyecto Nuevo Aeropuerto, anteriormente solicitado por la EPMSA. Igualmente Corporación Quiport 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 para su aprobación final.

Atentamente,

**Freddy Egúez Rivera**  
**Gerente General**  
**Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y**  
**Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales.**

FSM/IVA

cc. Kristian Fallas – Director Financiero Corporación Quiport  
Fátima Saltos – Gerente de Seguimiento de la Concesión EPMSA  
Oswaldo Granda – Director de Infraestructura EPMSA

Adj. Oficio No. EPM-GG-0207-0954-11





**MEMORANDO No. EPMSA-GCC-0455-6466-15**

8201

**PARA:** Edison Calahorrano

**GERENTE JURÍDICO**

**DE:** Katya Bastidas

**GERENTE DE CONTROL DE LA CONCESIÓN (E)**

**ASUNTO:** ANÁLISIS JURÍDICO AVISO DE REMEDIACIÓN

**ECHA:** Quito, 08 de octubre de 2015

---

**1. ANTECEDENTES:**

**1.1 DEL REQUERIMIENTO**

Mediante memorando No. EPMSA-GCC-0097-2060-15 del 15 de abril de 2015, la Gerencia de Control de la Concesión remite a la Gerencia General una solicitud de realizar el análisis jurídico de la pertinencia de elevar un aviso de remediación en relación al cumplimiento del Concesionario del Plan Maestro y las implicaciones técnicas en base a informe adjunto.

Mediante Memorando No. EPMSA-GJ-0143-2249-15 del 22 de abril de 2015, la Gerencia Jurídica de la EPMSA indica que una vez realizado el análisis jurídico, la Gerencia de Control de la Concesión a través de sus áreas técnicas, realice una ampliación del informe presentado mismo que deberá ser expreso y determinante en el incumplimiento que se pretende notificar.

Mediante Memorando EPMSA-GAF-1211-2857-15 de 20 de mayo de 2015, la Gerencia Administrativa Financiera, indica que como parte de la justificación para la contratación de un consorcio de abogados para el control de la Concesión, se debe incluir un informe técnico generado por la Gerencia de Control de la Concesión que incluya conclusiones y recomendaciones para esta contratación, alineándose así esta contratación con la Norma de Control Interno No. 100-01 de la Contraloría del Estado.

Mediante memorando No. EPMSA-GCC-0147-3209-15 del 4 de junio de 2015, la Dirección de Infraestructura emite informes técnicos relacionados con la infraestructura y el plan maestro del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito.

Mediante Memorando No. EPMSA-GJ-0230-338-15 del 9 de junio de 2015, la Gerencia Jurídica en el numeral 3.3. *Director de Infraestructura* dirigido a la Gerencia General, indica lo siguiente, en base a los informes técnicos emitidos por la Dirección de Infraestructura mediante memorando No. EPMSA-GCC-0147-3209-15 del 4 de junio de 2015 recomienda: "Que la Gerencia de la Concesión, en razón de los incumplimientos señalados y afirmados en los informes técnicos respecto a la actualización del Plan Maestro....valoren los términos

de remediación que deben ser considerados en el aviso de remediación correspondiente, señalando expresamente la cláusulas contractuales infringidas...remitan los informe técnicos, comunicaciones o cualquier otra información relevante, a la Gerencia Jurídica, con el fin de que la misma emita el criterio correspondiente en el orden jurídico contractual, para que de ser procedente, sea comunicado al concesionario, a través de Gerencia General."

## **1.2. DEL CONTEXTO ESTATUTARIO**

### **Art. 26.- GERENCIA DE CONTROL DE LA CONCESIÓN**

#### **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.

### **Art.: 27.- DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA**

#### **b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES:**

1) Efectuar el monitoreo del cabal cumplimiento de todos los compromisos de infraestructura, adquiridos por el Concesionario, los que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión, Construcción y en los demás acuerdos títulos habilitantes relativos a la Concesión del AIMS; e informar oportunamente a la Gerencia de Control de la Concesión.

2) Realizar el seguimiento y control de la planificación y construcción de la infraestructura Aeroportuaria (Edificios Sustanciales) y de Servicios Complementarios (Edificios Auxiliares) a cargo del Concesionario y otras entidades, públicas y privadas que se encuentren en el sitio del AIMS.

## **3. DESARROLLO**

En base al Informe Técnico No. EPMSA-GCC-DI-061-15; referente al Plan Maestro del AIMS y la Ampliación de la Terminal de Pasajeros, del cual se desprenden las siguientes conclusiones y recomendaciones:

## **"4. CONCLUSIONES**

### **4.1 Actualización del Plan Maestro 2010**

En base a la documentación presentada y al Anexo 6 del Contrato de Concesión en el que se estipula que el Plan Maestro debe actualizarse cada (5) cinco años y debe ser aprobado por la EPMSA se concluye que:



- El proceso de actualización del Plan 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.
- Una vez realizada la revisión de la documentación referente a la actualización 2010 del Plan Maestro del AIMS, no se ha encontrado una aprobación expresa por parte de la EPMSA de esta actualización, por lo que se toma como base para futuras actualizaciones y seguimiento contractual el Plan Maestro de 2005.

#### **4.2 Ampliación de la Terminal de Pasajeros**

En base a la documentación presentada y a las Cláusulas del Contrato de Concesión referentes a este tema, se concluye que:

- La Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS, no cumple lo previsto en el Plan Maestro 2005 que es el documento vigente a la fecha al no haberse aprobado el Plan Maestro 2010.
- La Ampliación de la Terminal de Pasajeros, no cumple con lo estipulado en el numeral 7.2.12 Mejoras del Contrato de Concesión al no haberse encontrado documentación que indique que esta mejora haya sido aprobada por la EPMSA.
- Al estar la Ampliación de la Terminal de Pasajeros enmarcada contractualmente bajo el numeral 7.2.12 Mejoras del Contrato de Concesión, esta debe ser realizada en conformidad con el Plan Maestro como se estipula en la Cláusula 7 OPERACIONES AEROPORTUARIAS, numeral 7.2 Concesionario, literal (b) y el numeral 12.4.1 Cualquier Desarrollo del Aeropuerto deberá; literal (c) del mismo contrato, por lo tanto, esta mejora no puede ser aprobada por la EPMSA al no haberse desarrollada en conformidad con el Plan Maestro 2005 único aprobado hasta la fecha.

#### **5. RECOMENDACIONES**

En vista de que el Concesionario ha incumplido con:

- El Anexo 6 del Contrato de Concesión al no haber aprobación por parte de la EPMSA de la actualización del Plan Maestro para el año 2010;
- La cláusula 7.2.12 Mejoras del Contrato de Concesión, al no haber sido aprobada la Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS por la EPMSA;
- La cláusula 7 OPERACIONES AEROPORTUARIAS, numeral 7.2 Concesionario, literal (b) del Contrato de Concesión, al no haberse mejorado el Nuevo Aeropuerto de conformidad con las cláusula 7.2.12, construyendo la Ampliación de la Terminal de Pasajeros de conformidad con el Plan Maestro aprobado y;

- La cláusula 12.4.1 Cualquier Desarrollo del Aeropuerto deberá, literal (c) del Contrato de Concesión, al no haberse llevado a cabo en cumplimiento al Plan Maestro aprobado el desarrollo de la Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS;

se recomienda, salvo su mejor criterio, que, en base de este informe y la documentación presentada, independientemente de estar el proceso de actualización del Plan Maestro para el año 2015 para este caso específico, analizar la pertinencia de levantar un aviso de remediación según la cláusula 18.2.2 Aviso para Remediar, del Contrato de Concesión.

Se recomienda, salvo su mejor criterio, que, como términos de remediación para estos incumplimientos, tomando en cuenta la afectación que tuvo la Ampliación de la Terminal de Pasajeros en otras áreas operativas del aeropuerto, como el área disminuida para los equipos de servicio en tierra, y el no desarrollo por parte del Concesionario del área para procesamiento de pasajeros prevista al norte de la terminal de pasajeros en el Plan Maestro 2005 indicado en la Figura 2 de este documento, se solicite la Concesionario compensar con la infraestructura necesaria a las áreas afectadas y desarrollar lo no ejecutadas según el Plan Maestro aprobado.

Se recomienda, salvo su mejor criterio remitir para análisis esta información a la Gerencia Jurídica con el fin de ser pertinente notificar el aviso de remediación al Concesionario por los incumplimientos indicados."

Se solicita atentamente, realizar el análisis jurídico respectivo, con el fin de determinar la pertinencia de elevar un Aviso de Remediación al Concesionario ante los incumplimientos indicados, o en su defecto las acciones a ser tomadas contractualmente, toda vez que existe un Aviso de Remediación emitido mediante oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2015, mismo que no ha sido cerrado hasta la presente fecha.

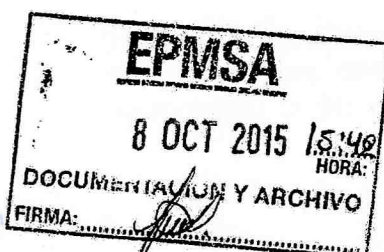
Pongo en su consideración esta información para los fines pertinentes.

  
Katya Bastidas

**GERENTE DE CONTROL DE LA CONCESIÓN (E)**

Adj.

- INFORME EPMSA-GCC-DI-061-15





Quito, 21 de agosto de 2014  
DING-303-2014

Ingeniera

**María Isabel Real G.**

Gerente General

Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y

Gestión de Zonas francas y Regímenes Especiales

De mi Consideración

**Ref:** Entrega Análisis de Observaciones al Plan Maestro

De mi consideración:

En atención a lo requerido por su representada en las reuniones del Comité de Plan Maestro, y conforme a lo acordado, me permito entregar el documento del Plan Maestro que incluye las Observaciones que son susceptibles de incorporarse al a dicho documento de aquellas emitidas por su representada a través de los oficios EPMSA-GG-0152-0688-13 y EPMSA-GCC-0043-0308-14 de fechas 29 noviembre de 2013 y 17 de marzo de 2014 respectivamente.

Cabe señalar que las observaciones realizadas por su representada en los mencionados oficios, son válidas e importantes, sin embargo no afectan directamente al Plan Maestro, ya que como es de su conocimiento un Plan Maestro sólo debe dar lineamientos generales y no debe entrar en detalles menores, que son parte del normal desarrollo comercial y operacional del Aeropuerto.

De igual manera, considero oportuno señalar que mediante comunicación PRES-1422-11 del 1 de julio 2011 se entregó el documento del Plan Maestro 2010 para revisión de la EPMSA, el mismo que le respondió por parte de su representada mediante oficio EPM-GG-014-668-11 en el que se señaló lo siguiente: *"Agradezco a usted el envío de la mencionada documentación, la cual está siendo revisada por nuestros técnicos con el objetivo de cumplir los procedimientos establecidos para tal efecto"*. El 28 de octubre 2011 la EPMSA mediante oficio EPM-GG-0189-0887-11 envía las observaciones del arquitecto Mauricio Moreno realizadas mediante memorando EPM-GG-0041-1522-11, las cuales fueron solventadas, según se evidencia en el análisis adjunto.

El Arquitecto Moreno en dicho memorándum indica los siguiente: *"Dando cumplimiento a las disposiciones de Gerencia General y como alcance al Oficio EPM-GG-0142-668-11 mediante el cual se da por recibido el PLAN MAESTRO ACTUALIZADO para el desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito,...., he procedido a revisar los documentos recibidos y de cuyo análisis se deben destacar los siguientes aspectos."*

Si bien a nuestro criterio estas comunicaciones señaladas evidencian que Quiport cumplió el proceso se entrega de la documentación del Plan Maestro 2010 y que la EPMSA lo reviso y observo, en atención a lo acordado por el Comité remitimos la actualización del Plan Maestro integro con los



FECHA 2 / AGO 2014 16:00  
HORA

RECEPCIÓN

RECIBIDO POR: *Jessy*



CORPORACIÓN QUIPORT S.A.

**comentarios y observaciones incluidos**, lo que entendemos beneficiara a todas las partes del Proyecto al contar con un solo documento de actualización del Plan Maestro.

Estamos seguros que con toda esta información se clarificará cualquier tipo de duda de su representada, acerca del proceso de revisión del Plan Maestro.

Finalmente reiteramos nuestra disposición para producir una codificación del Plan Maestro una vez que ustedes hayan verificado su conformidad con el documento que se remite con esta comunicación.

Atentamente,

Ing. William González  
Gerente de Ingeniería e Infraestructura  
Corporación Quiport.

C.c.	Benjamín Garcés	EPMSA
	Andrew O'Brian	QUIPORT
	Sandra Reed	QUIPORT
	Fernanda Pareja	QUIPORT
	Diego Pozo	QUIPORT





EPM de servicios  
aeroportuarios  
y Gestión de  
Zonas Francas

OFICIO No. EPMSA-GG-0152-0688-13  
Quito, D.M. 19 de junio de 2013

Señor  
Andrew O'Brian  
**Presidente y Director General**  
**CORPORACIÓN QUIPORT S.A.**  
Presente.-

**Referencia: AVISO DE REMEDIACIÓN**  
Plan Maestro y Mejoras en el Sitio del Nuevo Aeropuerto

De mi consideración:

El numeral 1.1 "Definiciones" de la cláusula 1 "Definiciones e Interpretación" de la Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión (en adelante, Contrato de Concesión), que no ha sido modificado, novado o reformado por la Segunda y Tercera Enmienda del mencionado contrato, indica que el Plan Maestro es: *"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 el Municipio, de acuerdo con el Anexo 6" (La negrilla es mía).*

El Anexo 6 del Contrato de Concesión, establece que el Plan Maestro será actualizado cada cinco años basado en el crecimiento del tráfico aéreo real, en las estipulaciones del nivel de servicio y otros cambios de la naturaleza de las operaciones aeroportuarias que afecten las instalaciones en el Sitio del Aeropuerto. Así mismo, en la parte final del Anexo 6 se establece que: *"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 al Municipio para su revisión y aprobación antes de ser adoptado..."*

Mediante Oficio PRES-1422-11 de 5 de julio de 2011, Corporación Quiport envió a la EPMSA la Actualización del Plan Maestro; sin embargo, mediante Oficio No. DGAC-YA-2011-1412-O la Dirección de Aviación Civil informó a la EPMSA que el 1 de julio de 2011, Corporación Quiport envió la actualización del Plan Maestro para análisis de la autoridad.

A pesar de la falta de observación de los procedimientos establecidos contractualmente, la EPMSA mediante Oficio No. EPM-GG-0207-0954-11 de 29 de noviembre de 2011, envió a Corporación Quiport una solicitud de las correcciones de carácter técnico a ser incorporadas en la Actualización del Plan Maestro, para una vez corregido dicho plan proceder a aprobarlo previo al envío a la Dirección General de Aviación Civil.

Mediante Oficio No. EPMSA-GG-0075-0292-13 de 6 de marzo de 2013, se notificó a Corporación Quiport la inobservancia del debido proceso administrativo y contractual de autorización y envío de la Actualización del Plan Maestro del Proyecto Nuevo Aeropuerto de Quito; pues en el 2011, la Empresa de mi representación envió a Quiport las observaciones y comentarios para que las mismas sean incorporadas en el Plan Maestro para así dar cumplimiento a lo establecido contractualmente.

062

**Quito**  
DISTRITO  
METROPOLITANO



EPM de servicios  
aeroportuarios  
y Gestión de  
Zonas Francas

Adicionalmente, a la falta de cumplimiento de la cláusula 1.1 y del Anexo 6 del Contrato de Concesión, Corporación Quiport ha realizado mejoras en el sitio del Nuevo Aeropuerto y ha construido edificaciones adicionales a las establecidas en el Plan Maestro incumpliendo con lo establecido en la cláusula 7.2.12 del Contrato de Concesión. Quiport ha construido edificaciones no contempladas y por lo tanto no autorizadas por el propietario del Aeropuerto, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, tales como: hangares, edificio de Centro Logístico TABACARCEN, edificio administrativo, edificios de renta de autos; entre otros, que no fueron puestas en consideración para aprobación previa de la EPMSA y no constan en el Plan Maestro ni en su actualización; así mismo, se han realizado mejoras y cambios no autorizados dentro del Edificio Terminal de Pasajeros, como la implementación de restaurantes, cocinas y despensas en el nivel cero del terminal, sala VIP en otra ubicación; entre otros.

El literal (b) numeral 7.2 "Concesionario" de la cláusula 7 "Operaciones Aeroportuarias" del Contrato de Concesión establece que el Concesionario acuerda: "(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." (La negrilla me corresponde).

El subnumeral 7.2.12 "Mejoras" del numeral 7.2 "Concesionario" de la cláusula 7 "Operaciones Aeroportuarias" indica: "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 de ejecutarla, con **sujeción al consentimiento escrito previo del Municipio aprobando los términos y condiciones de tal mejora...**" (La negrilla es mía).

De lo expuesto, se concluye que Corporación Quiport no ha realizado las correcciones solicitadas mediante Oficio No. EPMSA-GG-0075-0292-13 de 6 de marzo de 2013, y ha hecho caso omiso a lo requerido en el mencionado oficio incumpliendo lo establecido en las cláusulas 1 y 7 del Contrato de Concesión.

El subnumeral 18.2.1 "Derecho a Terminar" del numeral 18.2 "Terminación por parte del Municipio" de la cláusula 18 "Terminación" del Contrato de Concesión establece que: "El Municipio tendrá derecho a terminar este Contrato de Concesión al ocurrir cualquiera de estos eventos:...(b) 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 2, 7, 9, 13 y 15, incumplimiento que haya continuado sin remediación durante diez (10) días o más,..."

Así mismo, el subnumeral 18.2.2 "Aviso para Remediar" de la mencionada cláusula, determina que "El Municipio 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..."





EPM de servicios  
aeroportuarios  
y Gestión de  
Zonas Francas

De todos los antecedentes invocados y de conformidad con los derechos contractuales que amparan al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la Empresa de mi representación en calidad de Unidad de Gestión para el control de las actividades aeroportuarias por delegación del propietario del Aeropuerto, procede a notificar a Corporación Quiport S.A., con el Aviso de Remediación de conformidad con el subnumeral 18.2.2 de la Cláusula 18 del Contrato de Concesión, concediéndole el plazo de 3 meses desde la recepción de este oficio para que remedie los incumplimientos indicados. De no cumplirse lo señalado se procederá a aplicar estrictamente las cláusulas del Contrato de Concesión.

Atentamente,

Freddy Egúez Rivera

**Gerente General**

**EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y  
GESTIÓN DE ZONAS FRANCAS Y REGÍMENES ESPECIALES**

FSM/IVA/OG

**DIRECCIÓN GENERAL**



19 JUN 2013

**RECIBIDO**

HORA: 1800 Fr: martes

061

**Quito**  
DISTRITO  
METROPOLITANO

**OFICIO No. EPMSA-GG-0352-1721-14**

Quito, 11 de NOVIEMBRE del 2014

Señor  
Andrew O'Brian  
**PRESIDENTE & DIRECTOR GENERAL**  
**CORPORACIÓN QUIPORT S.A.**  
Presente.-

Señor Presidente:

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, y como ha sido manifestado y analizado en las diferentes reuniones relacionadas con el Plan Maestro y su Comisión, 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, para lo cual se deja constancia del compromiso de mi representada para colaborar con todos los lineamientos necesarios para conseguir este producto como fruto de nuestra relación de aliados estratégicos.

Finalmente, se solicita que en la próxima reunión con sus accionistas, se trate este punto.

Atentamente,

Ing. Mónica Isabel Real

**GERENTE GENERAL**

**EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE SERVICIOS  
AEROPORTUARIOS, GESTIÓN DE ZONAS FRANCAS Y RÉGIMENES ESPECIALES**

**Quiport**

**CORPORACIÓN QUIPORT S.A.**

11 NOV 2014

**RECIBIDO**

18:45

F. *Pauc*



**MEMORANDO No. EPMSA-GJ-0618-7860-15**

**PARA:** Ing. Katya Bastidas  
**GERENTE DE CONTROL DE LA CONCESIÓN**

**DE:** Abg. Dafne Domínguez Sosa.  
**GERENTE JURÍDICO (E)**

**ASUNTO:** Relativo al Aviso de Remediación Plan Maestro.

**FECHA:** Quito, 04 de diciembre de 2015.

---

En atención a su Memorando No. EPMSA-GCC-0455-6466-15 de 8 de octubre de 2015, en el cual solicita a la Gerencia Jurídica emita el criterio jurídico sobre la pertinencia de elevar un Aviso de Remediación al Concesionario ante los incumplimientos indicados, o en su defecto las acciones a ser tomadas contractualmente, toda vez que existe un Aviso de Remediación emitido mediante Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2015; al respecto me permito exponer lo siguiente:

**(A) ANTECEDENTES:**

Del análisis de los documentos que se adjuntan al memorando en cuestión expongo:

1.- La Gerencia de Control de la Concesión, a través de su Dirección de Infraestructura, ha emitido el Informe Técnico No. EPMSA-GCC-DI-0061-15 de 07 de octubre de 2015, en el cual concluye y recomienda, en sus partes respectivas, que:

**"4.1 Actualización del Plan Maestro 2010**

*En base a la documentación presentada y al Anexo 6 del Contrato de Concesión en el que se estipula que el Plan Maestro debe actualizarse cada (5) cinco años y debe ser aprobado por la EPMSA se concluye que:*

- *El proceso de actualización del Plan 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.*
- *Una vez realizada la revisión de la documentación referente a la actualización 2010 del Plan Maestro del AIMS, no se ha encontrado una aprobación expresa por parte de la EPMSA de esta actualización, por lo que se toma como base para futuras actualizaciones y seguimiento contractual el Plan Maestro de 2005."*

*"En vista de que el Concesionario ha incumplido con:*

- *El Anexo 6 del Contrato de Concesión al no haber aprobación por parte de la EPMSA de la actualización del Plan Maestro para el año 2010;*
- *La cláusula 7.2.12 Mejoras de' Contrato de Concesión, al no haber sido aprobada la Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS por la EPMSA;*
- *La cláusula 7 OPERACIONES AEROPORTUARIAS, numeral 7.2 Concesionario, literal (b) del Contrato de Concesión, al no haberse mejorado el Nuevo Aeropuerto de conformidad con las cláusula 7.2.12, construyendo la Ampliación de la Terminal de Pasajeros de conformidad con el*

*Plan Maestro aprobado y;*

- *La cláusula 12.4.1 Cualquier Desarrollo del Aeropuerto deberá, literal (c) del Contrato de Concesión, al no haberse llevado a cabo en cumplimiento al Plan Maestro aprobado el desarrollo de la Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS;*

*se recomienda, salvo su mejor criterio, que, en base de este informe y la documentación presentada, independientemente de estar el proceso de actualización del Plan Maestro para el año 2015 para este caso específico, analizar la pertinencia de levantar un aviso de remediación según la cláusula 18.2.2 Aviso para Remediar, del Contrato de Concesión.*

*Se recomienda, salvo su mejor criterio, que, como términos de remediación para estos incumplimientos, tomando en cuenta la afectación que tuvo la Ampliación de la Terminal de Pasajeros en otras áreas operativas del aeropuerto, como el área disminuida para los equipos de servicio en tierra, y el no desarrollo por parte del Concesionario del área para procesamiento de pasajeros prevista al norte de la terminal de pasajeros en el Plan Maestro 2005 indicado en la Figura 2 de este documento, se solicite la Concesionario compensar con la infraestructura necesaria a las áreas afectadas y desarrollar la no ejecutadas según Plan maestro aprobado."*

Adicionalmente, dicho informe contiene el relato de las comunicaciones cursadas en razón de la revisión y aprobación del Plan Maestro 2010.

2.- Mediante Memorando No. EPMSA-GCC-0455-6466-15 de 8 de octubre de 2015, la Gerente de Control de la Concesión solicitó lo siguiente a la Gerencia Jurídica:

*"Se solicita atentamente, realizar el análisis jurídico respectivo, con el fin de determinar la pertinencia de elevar un Aviso de Remediación al Concesionario ante los incumplimientos indicados, o en su defecto las acciones a ser tomadas contractualmente, toda vez que existe un Aviso de Remediación emitido mediante oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2015, mismo que no ha sido cerrado hasta la presente fecha."*

#### **(B) BASE LEGAL:**

1.- Decreto Ejecutivo No. 885 de 23 de octubre de 2000.-

Mediante Decreto Ejecutivo No. 885 del 23 de octubre del 2000, publicado en el Registro Oficial No. 198 de 7 de noviembre de 2000, el Presidente Constitucional de la República, en su artículo 1 autorizó al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) la construcción, administración y mantenimiento del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, incluyendo la vías de acceso y las obras complementarias relacionadas.

2.- Sucesión jurídica de la EPMSA.

CORPAQ PRIVADA.-

a) El Concejo Metropolitano de Quito mediante Resolución No. 114 constituyó la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (CORPAQ), la que fue aprobada mediante Acuerdo Ministerial No. 2000541 de 30 de octubre del 2000, expedido por el Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca. CORPAQ fue constituida como entidad jurídica de derecho privado, con finalidad social, sin fines de lucro, la cual se sujetó a normas y leyes de la República del Ecuador y a su Estatuto.

El literal a) del art. 3 del Estatuto dice: *"La construcción, operación, administración y mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, incluyendo vías de acceso y obras complementarias y conexas;"*.

b) La Ordenanza Metropolitana No. 0289 de 17 de noviembre de 2008, publicada en el Registro Oficial No. 0628 de 7 de julio del 2009, creó la Empresa Municipal Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (CORPAQ), la cual asumió todos los derechos y obligaciones de la ex CORPAQ, constando dentro de sus fines primordiales el de: *"Construir, operar y mantener el Nuevo aeropuerto Internacional de Quito, incluyendo obras complementarias y conexas;"*.



c) Mediante Ordenanza Metropolitana No. 0309 de 16 de abril de 2010, el Concejo Metropolitano creó la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales (EPMSA), persona jurídica de derecho público, sujeta a las disposiciones de la Ley Orgánica de Empresas Públicas; y que, en virtud de su Disposición General Tercera, sucede jurídicamente a la Empresa Municipal Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito -CORPAQ-. Dentro de su objeto principal está el de: *"Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general explotar la infraestructura aeroportuaria del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito."*

3.- Ordenanza Metropolitana No. 335 publicada en el Registro Oficial de 8 de enero del 2011.-

El art. Innumerado (3) "De la Unidad de Gestión" dice: *"Con las reservas previstas en este Título, para el ejercicio de las competencias y atribuciones que le corresponden al Municipio 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."*

La Disposición Transitoria Única dispone que: *"El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito reasume las competencias y facultades que tiene atribuidas con respecto a los Aeropuertos y, en tal virtud, en su calidad de Concedente respecto de la concesión vigente a la fecha de expedición de esta norma, sustituye en derechos y obligaciones a la EPMSA, que se limitará a actuar en calidad de Unidad de Gestión en los términos previstos en este título hasta la fecha de Conclusión de la Concesión."*

Por otra parte, la propia norma metropolitana establece en su artículo innumerado (5), en el numeral 7 lo siguiente:

*"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. (...)"*

4.- Estatuto de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales (Resolución No. EPMSA-SD-0002-2010 de 26-05-2010, expedida por el Directorio).

Dentro del Objeto Principal de la EPMSA establecido en el artículo Tercero del Estatuto de la Empresa, en los literales a), c), d) y e) se establece lo siguiente:

*"1. El objeto principal de la empresa pública metropolitana, es el siguiente:*

*a) Diseñar, planificar, construir, mantener, operar, y, en general, explotar la infraestructura aeroportuaria del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;(...)*

*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 del 23 de octubre de 2000, publicado en el Registro Oficial No. 198 de 7 de noviembre de 2000, o el régimen que le sustituya; y,*

*e) Las demás actividades operativas, complementarias y de prestación de servicios relativas a las competencias que le corresponden 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 regímenes especiales."*

5.- Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales (Resolución No. 02-07-2014 de 11-11-2014, expedida por el Directorio).

En su articulado, en especial en lo referente a la Misión y Visión, la EPMSA deberá asegurar el cumplimiento de servicios aeroportuarios de excelencia y desarrollar la zona franca del Distrito Metropolitano de Quito.



En particular, la Gerencia de Control de la Concesión, a través de su Dirección de Infraestructura, es responsable de ejercer el control de las construcciones e intervenciones en sitio del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, así como, el mantenimiento y mejoras de las instalaciones aeroportuarias y sus equipamientos que contractualmente correspondan a la EPMA. La Dirección de Infraestructura, de conformidad con el artículo 27, literal b), numeral 1), del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional, efectúa el monitoreo del cabal cumplimiento de todos los compromisos de infraestructura adquiridos por el Concesionario, los que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los Contratos de Concesión, Construcción y en los demás acuerdos títulos habilitantes relativos a la Concesión del AIMS.

### **(C) DOCUMENTOS CONTRACTUALES:**

#### **1.- Contrato de Concesión.**

#### **Contrato de Concesión del Proyecto del Aeropuerto Internacional de Quito, celebrado entre Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito y Canadian Commercial Corporation (16 de septiembre de 2002).-**

La CORPAQ otorga al Concesionario, por el período de la Concesión, el derecho y la obligación de (i) operar, administrar, dirigir, mejorar y mantener el 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.

#### **Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión del proyecto del Aeropuerto Internacional de Quito, entre CORPAQ y Canadian Commercial Corporation. (22 de junio de 2005).-**

La Cláusula 1. "Definiciones e Interpretación" establece el siguiente concepto aplicable al presente criterio:

**"Plan Maestro:** 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;"

En lo que respecta a la Operación y Mantenimiento de los Aeropuertos en la cláusula 2.3.1, las partes estipulan, en su parte respectiva:

**"...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 subrayado me corresponde)

Por otra parte, de acuerdo con la cláusula 7.2 literal (b) establece como obligación del Concesionario la siguiente:

**"(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 subrayado me corresponde)

Otra de las obligaciones contractuales del Concesionario relacionada estrechamente con el cumplimiento del Plan Maestro es la determinada en la cláusula 7.2.13 que dice en su parte respectiva:

**"El Concesionario deberá, a su costo y expensas: a) emplear en los Aeropuertos, o hacer que se emplee en los Aeropuertos, un número suficiente de empleados capacitados y con experiencia para operar los Aeropuertos, proporcionar los Servicios Aeroportuarios, y operar los Desarrollos del Aeropuerto, de acuerdo con los Estándares, el Plan Maestro, y el Acuerdo de Operación y Mantenimiento; (...)"** (El subrayado me corresponde)

Respecto al desarrollo aeroportuario de cómo debe ejecutarse éste la cláusula 12.4.1 estipula que deberá realizarse bajo las siguientes condiciones:

**"(a) no interferir con las operaciones normales del Aeropuerto; (b) no interferir con los requerimientos de**



los Estándares, (c) llevarse a cabo en cumplimiento con el Plan Maestro; y, (d) no interferir con ninguna mejora requerida según los términos de este Contrato de Concesión." (El subrayado me corresponde)

Así mismo, la obligación del Concesionario de observar lo establecido en el Plan Maestro se reitera en la cláusula 13 que expresa:

**"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.**" (El subrayado me corresponde)

Adicionalmente, el Anexo No. 6 del Contrato de Concesión relativo al "PLAN MAESTRO" en su parte respectiva establece que:

*"El Plan Maestro será actualizado por el Concesionario de 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 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."*

La Cláusula 18.2.2 en lo relativo al Aviso de Remediación, establece que:

*"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."*

El Aviso de Remediación, constituye un trámite previo que las partes deberán cumplir, en este caso que examinamos, la EPMSA ejerza el Derecho a Terminar por incumplimiento del Concesionario, considerándola como advertencia de incumplimiento contractual atribuible al Concesionario, análisis que efectúo para un mejor entendimiento de dicha figura sin atentar las reglas interpretativas del Contrato de Concesión que la instituye. El aviso de remediación permite a la parte incumplida, en este momento el Concesionario, remediar los incumplimientos notificados en el plazo otorgado, de conformidad con la naturaleza de dichas desviaciones contractuales.

Los plazos que se otorguen para remediar, sean bajo la condición de Aviso por Emergencia (no mayor a 10 días), o el plazo ordinario de no menor a 3 meses, en el caso de no ser considerado como Emergencia, deberán observar la naturaleza del incumplimiento. La determinación de la naturaleza del incumplimiento, debe ser analizada en el informe técnico; no obstante a ello, en este caso en particular no configura el llamado Aviso por Emergencia por lo que correspondería el plazo ordinario debe ser de no menor a 3 meses.

En el sentido del párrafo anterior, luego de activar el mecanismo contractual anunciado en el párrafo anterior, la cláusula 18.2.3 "Aviso de Terminación" establece que:

*"Si el incumplimiento u otras circunstancias con respecto de las Clausulas 18.2.1(a) hasta (h), inclusive) no son remediadas par el Concesionario a la expiración del periodo prescrito par CORPAQ de conformidad con la Cláusula 18.2.2 o si el Concesionario no ha tornado 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 par escrito al Concesionario.(...)"*



**(D) AVISO DE REMEDIACIÓN PLANTEADO SOBRE EL PLAN MAESTRO 19 DE JUNIO DE 2013:**

El Aviso de Remediación notificado al Concesionario por EPMSA, mediante oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, argumenta el incumplimiento indicando que: *"Adicionalmente, a la falta de cumplimiento de la cláusula 1.1 y del Anexo 6 del Contrato de Concesión, Corporación Quiport ha realizado mejoras en el sitio del Nuevo Aeropuerto y ha construido edificaciones adicionales a las establecidas en el Plan Maestro incumpliendo con lo establecido en la cláusula 7.2.12 del Contrato de Concesión. Quiport ha construido edificaciones no contempladas y por lo tanto no autorizadas por el propietario del Aeropuerto, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, tales como: hangares, edificio de Centro Logístico TABACARCEN, edificio administrativo, edificios de renta de autos; entre otros, que no fueron puestas en consideración para aprobación previa de la EPMSA y no constan en el Plan Maestro ni en su actualización; así mismo, se han realizado mejoras y cambios no autorizados dentro del Edificio Terminal de Pasajeros, como la implementación de restaurantes, cocinas y despensas en el nivel cero del terminal, sala VIP en otra ubicación; entre otros."*

Este aviso para remediar consideró el plazo de 3 meses desde la recepción del oficio para que el Concesionario absolviera los incumplimientos señalados.

Documentalmente, esta Gerencia Jurídica no ha constatado que exista el cierre de este aviso de remediación.

**(E) CONCLUSIÓN:**

Con los elementos contractuales expuestos y en atención a las recomendaciones constantes en el informe técnico, esta Gerencia Jurídica se pronuncia en el siguiente sentido:

1.- La persistencia en el tiempo del Aviso de Remediación notificado mediante Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, sin que hasta la fecha se adoptara la decisión de desistir de dicho aviso o de ejercer el Derecho a Terminar de conformidad con la cláusula 18.2.3 del Contrato de Concesión, ha originado que dicho mecanismo contractual se encuentre en vigencia.

Sin embargo de ello, de acuerdo con lo constante en el Informe Técnico emitido por el Director de Infraestructura, el Plan Maestro no fue aprobado efectivamente por la EPMSA, lo cual demuestra la sostenibilidad del incumplimiento notificado hasta la presente fecha, debiéndose haber ejercido el Derecho a Terminar oportunamente de conformidad con la cláusula 18.2.3., por haber expirado el término para remediar por parte del Concesionario.

No obstante a ello, previo a proceder con el ejercicio del Derecho a Terminar el Contrato de Concesión, considerando que ha transcurrido más de dos años del Aviso para Remediar en cuestión, se debería, desde el punto de vista técnico analizar si la documentación presentada por el Concesionario dentro de los 3 meses del plazo otorgado a razón del Aviso de Remediación, comprueba o no que el Concesionario efectivamente realizó sus mejores esfuerzos para remediar el incumplimiento notificado, de acuerdo a la cláusula 18.2.2. Aún y cuando ha quedado demostrado que la EPMSA, en su momento, no aprobó el Plan Maestro 2010-2015. En tal sentido, es necesario determinar si la EPMSA negó irrazonablemente la aprobación del Plan Maestro presentado por el Concesionario o simplemente éste no cumplió con su obligación contractual de actualizar el Plan Maestro 2010-2015.

Por otra parte, se debe verificar si los incumplimientos relativos a la infraestructura señalados en el Aviso de Remediación subsisten o no.

2.- Respecto al incumplimiento señalado respecto a la Ampliación de Terminal de Pasajeros del AIMS, sobre lo cual el criterio técnico se expresa que: *"...no cumple con lo estipulado en el numeral 7.2.12 Mejoras del Contrato de Concesión al no haberse encontrado documentación que indique que esta mejora haya sido aprobada por la EPMSA."* En este caso, tras comprobar la existencia del incumplimiento por parte del Concesionario al iniciar y ejecutar la ampliación sin la debida autorización, amerita la emisión de un Aviso de Remediación en este sentido.

3.- Que la Gerencia de Control de la Concesión, a partir de su atribución estatutaria establecida en el artículo 26, literal b), numeral 1 del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la EPMSA, presente a la Gerencia General el Aviso de Remediación correspondiente, a base del informe técnico presentado por la Dirección de Infraestructura y el presente informe jurídico. La Gerencia a su



cargo deberá determinar, previo a la emisión de este aviso, el plazo a otorgar al Concesionario para remediar, según la naturaleza del incumplimiento, toda vez que no se ha determinado en el informe técnico.

- ✓ Sin perjuicio, de que el texto del Aviso de Remediación, sea revisado por esta Gerencia y oportunamente sumillado, previo a la firma de la Gerencia General, sugerimos que el oficio de notificación se presente con la siguiente estructura mínimamente:

**- Antecedentes:**

- a) Documentación cruzada con el Concesionario respecto al incumplimiento objeto del presente informe.
- b) Informe técnico presentado y el presente informe jurídico.

**- Base contractual:**

- a) Contendrá la base contractual señalada en el informe técnico y presente informe.

**- Notificación**

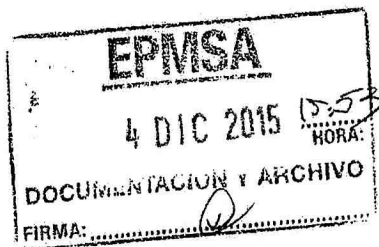
- a) Se especificará las cláusulas incumplidas por el Concesionario y se le señalará el plazo en que deberá remediar el incumplimiento, dicho plazo no deberá ser menor a 3 meses, por cuanto no se configura la Emergencia en este caso en particular, de lo establecido en los informes técnicos presentados.

4.- La notificación del Aviso de Remediación, sugerimos sea extendida a la Municipalidad, en su carácter de Concedente.

Atentamente,



Abg. Dáfnie Domínguez Sosa.  
GERENTE JURÍDICA (E)



**INFORME EPMSA-GCC-DI-0061-15**

**PARA:** Katya Bastidas

**GERENTE DE CONTROL DE LA CONCESIÓN (E)**

**DE:** Raúl Hidalgo Artieda

**DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA**

**ASUNTO:** INFORME PLAN MAESTRO AIMS

**FECHA:** 7 de octubre de 2015

---

**1. ANTECEDENTES:**

**1.1 DEL REQUERIMIENTO**

Mediante memorando No. EPMSA-GCC-0097-2060-15 del 15 de abril de 2015, la Gerencia de Control de la Concesión remite a la Gerencia General una solicitud de realizar el análisis jurídico de la pertinencia de elevar un aviso de remediación en relación al cumplimiento del Concesionario del Plan Maestro y las implicaciones técnicas en base a informe adjunto.

Mediante Memorando No. EPMSA-GJ-0143-2249-15 del 22 de abril de 2015, la Gerencia Jurídica de la EPMSA indica que una vez realizado el análisis jurídico, la Gerencia de Control de la Concesión a través de sus áreas técnicas, realice una ampliación del informe presentado mismo que deberá ser expreso y determinante en el incumplimiento que se pretende notificar.

Mediante Memorando EPMSA-GAF-1211-2857-15 de 20 de mayo de 2015, la Gerencia Administrativa Financiera, indica que como parte de la justificación para la contratación de un consorcio de abogados para el control de la Concesión, se debe incluir un informe técnico generado por la Gerencia de Control de la Concesión que incluya conclusiones y recomendaciones para esta contratación, alineándose así esta contratación con la Norma de Control Interno No. 100-01 de la Contraloría del Estado.

Mediante memorando No. EPMSA-GCC-0147-3209-15 del 4 de junio de 2015, la Dirección de Infraestructura emite informes técnicos relacionados con la infraestructura y el plan maestro del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito.

Mediante Memorando No. EPMSA-GJ-0230-338-15 del 9 de junio de 2015, la Gerencia Jurídica en el numeral 3.3. *Director de Infraestructura* dirigido a la Gerencia General, indica lo siguiente, en base a los informes técnicos emitidos por la Dirección de Infraestructura mediante memorando No. EPMSA-GCC-0147-3209-15 del 4 de junio de 2015 recomienda: "Que la Gerencia de la Concesión, en razón de los incumplimientos señalados y afirmados en los informes técnicos respecto a la actualización del Plan Maestro....valoren los términos de



*remediación que deben ser considerados en el aviso de remediación correspondiente, señalando expresamente la cláusulas contractuales infringidas...remitan los informe técnicos, comunicaciones o cualquier otra información relevante, a la Gerencia Jurídica, con el fin de que la misma emita el criterio correspondiente en el orden jurídico contractual, para que de ser procedente, sea comunicado al concesionario, a través de Gerencia General."*

## **1.2. DEL CONTEXTO ESTATUTARIO**

### **Art. 27.- DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA**

**a) MISIÓN:** Ejercer el control de las construcciones e intervenciones en sitio del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito; así como, el mantenimiento y mejoras de las instalaciones aeroportuarias y sus equipamientos que contractualmente correspondan a la EPMSA.

### **b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES:**

1) Efectuar el monitoreo del cabal cumplimiento de todos los compromisos de infraestructura, adquiridos por el Concesionario, los que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión, Construcción y en los demás acuerdos títulos habilitantes relativos a la Concesión del AIMS; e informar oportunamente a la Gerencia de Control de la Concesión.

2) Realizar el seguimiento y control de la planificación y construcción de la infraestructura Aeroportuaria (Edificios Sustanciales) y de Servicios Complementarios (Edificios Auxiliares) a cargo del Concesionario y otras entidades, públicas y privadas que se encuentren en el sitio del AIMS.

En base a los antecedentes y contexto estatutario, se elabora el siguiente informe relacionado con el cumplimiento de la actualización del Plan Maestro 2010 y la aprobación de la Ampliación de la Terminal de Pasajeros de AIMS como una mejora en concordancia con el Plan Maestro aprobado:

## **2. DESARROLLO:**

### **2.1. Cumplimiento de Actualizaciones del Plan Maestro del AIMS por parte del Concesionario (Documentos adjuntos en ANEXO 1).**

El Contrato de Concesión en su ANEXO 6, tiene como parte integrante al Plan Maestro del Aeropuerto, el que estipula que este plan debe ser actualizado cada 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:

## **2.1.1 Actualización 2010 del Plan Maestro**

### **2.1.1.1 Documentación y Cláusulas Contractuales**

A continuación se presenta a manera de recuento el historial del proceso de actualización del Plan Maestro correspondiente al año 2010:

El 16 de julio de 2010, mediante oficio PRES-402-10 el Concesionario entrega actualización de los capítulos 1,2,3,4 y 9 del Plan Maestro.

El 26 de julio de 2010, mediante oficio EPM-GG-0066-0266-10 la EPMSA entrega a la DGAC las actualización del Plan Maestro en sus capítulos 1,2,3,4 y 9.

El 30 de julio de 2010, mediante oficio No. DGAC-AKA-0-057-10, la DGAC recibe la actualización del Plan Maestro 2010 y solicita información referente a la vía de acceso al Aeropuerto para incluirlo en el análisis.

El 11 de agosto de 2010, mediante oficio EPM-GG-075-0338-10 remite al Concesionario una copia del oficio No. DGAC-AKA-0-057-10 de la DGAC y solicita enviar el diseño de la vía al Nuevo Aeropuerto .

El 1 de Julio de 2011, mediante oficio PRES-1422-11, un año después, el Concesionario remite a la EPMSA un nuevo Plan Maestro elaborado por la firma Landrum & Brown INC.

El 29 de septiembre de 2011, mediante oficio EPM-GG-0174-0789-11, observa el proceso el procedimiento irregular por parte del Concesionario, al presentar el Plan Maestro directamente a la DGAC, sin la aprobación de la EPMSA y solicita explicación y corrección de esta y otras inconformidades.

El 29 de noviembre de 2011, mediante oficio EPM-GG-0207-0954-11 indica que previo la remisión del Plan Maestro Actualizado a las autoridades correspondientes, este deberá ser revisado y aprobado previamente por la EPMSA, de conformidad con el literal (i) del Anexo 6 de la Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión, y adjunta observaciones realizadas a la actualización de Plan Maestro, entregado el 1 de julio de 2011. De igual forma mediante Oficio DGAC-YA-2011-1412-O del 13 de octubre de 2011, la DGAC certifica haber recibido el Plan Maestro Actualizado de parte del Concesionario y que este se encuentra bajo análisis por parte de sus técnicos.

El 14 de septiembre de 2012, mediante oficio PRES-476-2012, un año después y a meses de la apertura del AIMS, el Concesionario da respuesta al oficio EPM-GG-0174-0789-11 del 29 de septiembre de 2011, solicitando llegar a un acuerdo sobre las soluciones a las observaciones planteadas.

El 6 de marzo de 2013, mediante oficio EPM-GG-0075-0292-13, la EPMSA notifica al Concesionario la inobservancia al proceso administrativo contractual de



aprobación de la actualización del Plan Maestro, al haberse indicado por parte de la DGAC mediante oficio DGAC-YA-2011-1412-O del 13 de octubre de 2011, que la actualización del Plan Maestro fue entregado a esa institución y se encontraba en revisión por parte de sus técnicos.

El 19 de junio de 2013, una vez abierto el AIMS, mediante oficio EPMSA-GG-0152-0688-13, la EPMSA notifica mediante un Aviso de Remediación al Concesionario para que se remedien los incumplimientos contractuales referentes a la Actualización del Plan Maestro, estipulados en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, en un plazo de 3 meses, es decir hasta 19 septiembre de 2013.

El 19 de septiembre de 2013, mediante oficio PRES-438-13, en respuesta al Aviso de Remediación indica que es necesario realizar una nueva actualización del Plan Maestro a fin de solventar observaciones que se refieren entre otras, a diferencias sobre datos de tráfico y proyecciones y solicita la extensión del plazo de remediación por un periodo adicional al otorgado de 90 días, es decir hasta 19 de diciembre de 2013.

El 30 de septiembre de 2013, mediante oficio EPMSA-GG-0191-1073-13, da respuesta al oficio PRES-438-13 de 19 de septiembre de 2013 otorga la ampliación de plazo solicitada por el Concesionario para levantar el Aviso de Remediación notificado mediante oficio EPMSA-GG-0152-0688-13 del 19 de junio de 2013.

El 23 de diciembre de 2013, mediante oficio DING-375-2013 el Concesionario remite a la EPMSA la información referente a las observaciones realizadas al documento de Actualización de Plan Maestro emitido el 1 de julio de 2011 incluyendo información estadística, proyección de pasajeros, capítulos de enmienda sobre edificios adicionales e infraestructura complementaria.

El 3 de enero de 2014, mediante oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 en respuesta a oficio DING-375-2013 del 23 de diciembre de 2013, la EPMSA indica que se han encontrado solventadas las observaciones, sin embargo solicita se realicen nuevas inclusiones referentes a la ampliación de mostradores de chequeo y puestos de servicio en la Terminal y solicita se entregue el Plan Maestro en su versión completa y no solamente los capítulos de enmienda.

El 16 de enero de 2014, mediante oficio DING-018-2014 el Concesionario acoge las observaciones realizadas mediante oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 del 3 de enero de 2014, excluyendo la ampliación de mostradores de chequeo, y remite documento completo del Plan Maestro.

Mediante comunicación EPMSA-GCC-0124-0717-14 del 27 de junio de 2014, la EPMSA solicitó al Concesionario, se remita el oficio mediante el cual la EPMSA aprobó la actualización del Plan Maestro.

En respuesta a esta solicitud, el Concesionario, mediante oficio PRES-253-2014 del 10 de julio de 2014, el Concesionario manifiesta que el Plan Maestro fue aprobado mediante Oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 del 3 de enero de 2014.

Mediante oficio EPMSA-GCC-0178-0950-14 del 31 de julio de 2014, la EPMSA señala que una vez revisada la documentación referente al proceso seguido para obtener la aprobación de la actualización del Plan Maestro, no se encuentra sustento documental, legal ni técnico de soporte de dicha aprobación por lo que se solicita tratar el tema en las Comisiones de Plan Maestro instauradas por la Gerencia General con el fin de solventarlo evitando el excesivo intercambio de comunicaciones. Adicionalmente en este oficio se indica al Concesionario que la no aprobación del Plan Maestro generó por parte de la EPMSA un Aviso de Remediación mediante EPMSA-GG-0152-0688-13 del 19 de junio de 2013 que hasta esa fecha no fue formalmente levantado.

En Comisión de Plan Maestro realizada el día lunes 11 de agosto de 2014 (acta adjunta), la EPMSA indicó que una vez realizado el cruce de información con el Concesionario referente a la aprobación de la actualización 2010 del Plan Maestro, no encuentran documentos que evidencien que ésta haya sido aprobada y que el último requerimiento al respecto se realizó el 17 de marzo de 2015 sin haber tenido una respuesta.

El 21 de agosto de 2014, como compromiso adquirido Comisión de Plan Maestro realizada el día 11 de septiembre de 2014, el Concesionario remite en mediante oficio DING-303-2014 la actualización 2010 del Plan Maestro adjuntando toda la documentación de respaldo del proceso de elaboración de este documento.

El 11 de noviembre de 2014, mediante oficio EPMSA-GG-0352-1721-14 la EPMSA da por recibida la actualización del Plan Maestro 2010, sin embargo esta no es aprobada debido a su extemporaneidad, al tenerse que actualizar el Plan Maestro cada (5) cinco años según el Anexo 6 del Contrato de Concesión y por encontrarse próxima la actualización del año 2015 bajo el mismo anexo del contrato, quedando de esta forma, como Plan Maestro para el control de la concesión el contractual del año 2005 y solicita al Concesionario a trabajar en la actualización del Plan Maestro 2015.

### **2.1.2 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 la actualización del Plan Maestro para el año 2015, tomando como base el Plan Maestro de 2005, al no haber sido aprobada la actualización correspondiente al año 2010 como se indicó previamente.



Esta actualización se está llevando a cabo por parte del Concesionario con la participación de la EPMSA y todas las partes interesadas con el fin de plasmar en este documento las necesidades de los usuarios del Aeropuerto.

### **3.- Grado de cumplimiento del Plan Maestro Aprobado por parte del Concesionario. (Documentos adjuntos en ANEXO 2).**

Tomando en cuenta que el Plan Maestro del año 2005 es el que se toma para efectos del control de la concesión del AIMS y al no haberse aprobado la actualización del 2010 por parte de la EPMSA, se indica el cumplimiento de este documento por parte del Concesionario en los siguientes puntos:

#### **3.1 Terminal de Pasajeros AIMS**

##### **3.1.1. Documentación y Cláusulas Contractuales**

La Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS ha sido manejada por parte del Concesionario como una mejora según la cláusula 7.2.12 del Contrato de Concesión, tal como lo indicó en la Comisión de Calidad No. 005 del 13 de enero de 2015, que como se indicó anteriormente, esta comisiones se instauraron con el Concesionario con el fin de agilizar el proceso para solventar incumplimientos en varios ámbitos del AIMS. (Ver numeral 2 de acta adjunta).

Mediante oficio EPMSA-GCC-0250-1425-14 del 30 de septiembre de 2014, la EPMSA solicita al Concesionario se envíe de forma inmediata el documento que evidencie el cabal cumplimiento a la cláusula 7.2.12 de la primera enmienda del contrato de concesión en relación a las mejoras en el terminal de pasajeros del AIMS.

Mediante oficio GCON-015-2014 del 14 de noviembre de 2014, el Concesionario remite como evidencia de autorización para el inicio de la obras de ampliación de la terminal de pasajeros el oficio EPMSA-GG-0001A-0039A-14 del 13 de enero de 2014 mediante el cual la EPMSA "autoriza el arranque del proceso de ampliación"

Mediante oficio EPMSA-GCC-0366-1941-14 del 15 de diciembre de 2014, la EPMSA indica que en el oficio EPMSA-GG-0001A-0039A-14 del 13 de enero de 2014 el Concesionario omite parte de este documento, que adicionalmente expresa que "Paralelamente se llevará a cabo la verificación de los diseños arquitectónicos, ingenierías y técnicos de detalle previo a su aprobación final", dejando constancia expresa de que el Concesionario no ha dado cumplimiento a lo solicitado mediante oficio EPMSA-GCC-0250-1425-14 del 30 de septiembre de 2014 por parte de la EPMSA, y se solicita nuevamente al Concesionario remitir la evidencia suficiente que se demuestre que la ampliación de la Terminal se realizó al tenor de la cláusula 7.2.12 del Contrato de Concesión.

Mediante oficio GCON-007-2015 del 8 de enero de 2015, el Concesionario mantiene su posición con respecto a la aprobación de inicio de trabajos de la Ampliación otorgada mediante oficio EPMSA-GG-0001A-0039A-14 del 13 de enero de 2014 y añade que la documentación solicitada fue remitida el 11 de marzo de 2014 mediante oficio PRES-071-2014 se remitió la documentación solicitada para que esta fuera remitida a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda.

La cláusula" 7.2.12 Mejoras establece que: "*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 derecho de ejecutarla, con sujeción al consentimiento escrito previo de CORPAQ aprobando los términos y condiciones de tal mejora...*"

En la Cláusula 7 OPERACIONES AEROPORTUARIAS, numeral 7.2 Concesionario, literal (b) se indica que el Concesionario debe: "*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...*" las negrillas me corresponden.

En la cláusula 12.4.1 en su literal (c) del Contrato de Concesión indica que: "*Cualquier Desarrollo del Aeropuerto deberá:...llevarse a cabo en cumplimiento con el Plan Maestro*", las negrillas me corresponden.

En base a estas cláusulas contractuales, la Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS tuvo que ser realizada bajo el consentimiento escrito de la CORPAQ, ahora EPMSA (de lo cual no se tiene evidencia expresa ni aprobación por parte de esta Administración) y de conformidad con el Plan Maestro, que como se indicó anteriormente es el correspondiente al año 2005.

### **3.1.2. Desarrollo previsto para la Terminal de Pasajeros del AIMS en el Plan Maestro 2005 aprobado.**

El Plan Maestro 2005 contempla en su segunda fase para el periodo 2010-2020, un desarrollo de la Terminal que se lo realice tanto para el lado sur (salas de embarque con una posición de contacto para aeronaves), como hacia el lado norte (ampliándose el área de salas de embarque y de procesamiento de pasajeros).

A continuación se presentan las Fases I y II Plan Maestro 2005 de crecimiento de la Terminal de Pasajeros.



FASE I

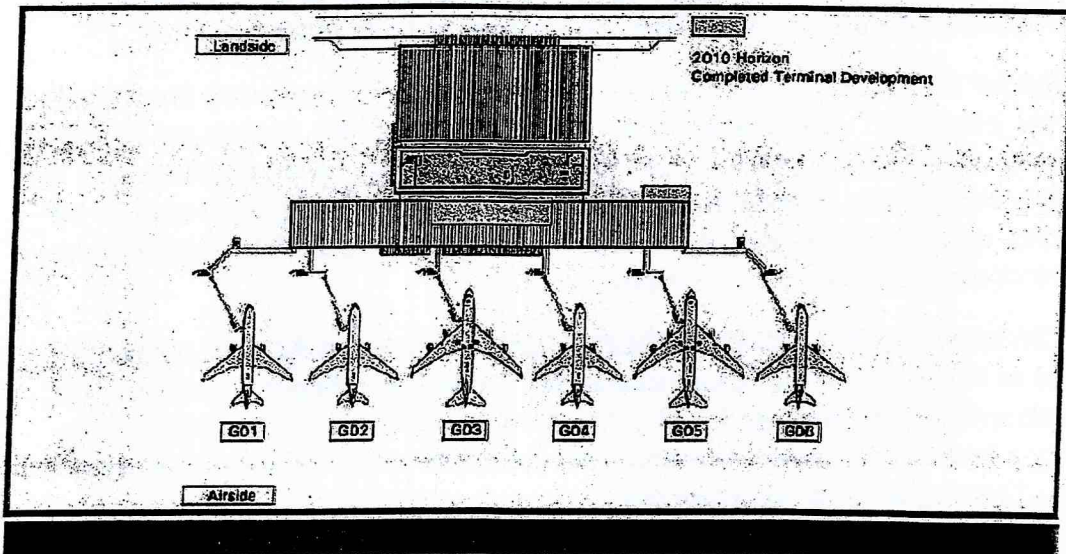


Figura 1.- Terminal de Pasajeros de concepto lineal, con 6 posiciones de contacto para aeronaves. (condiciones de Apertura del AIMS). Fuente Plan Maestro 2005.

FASE II

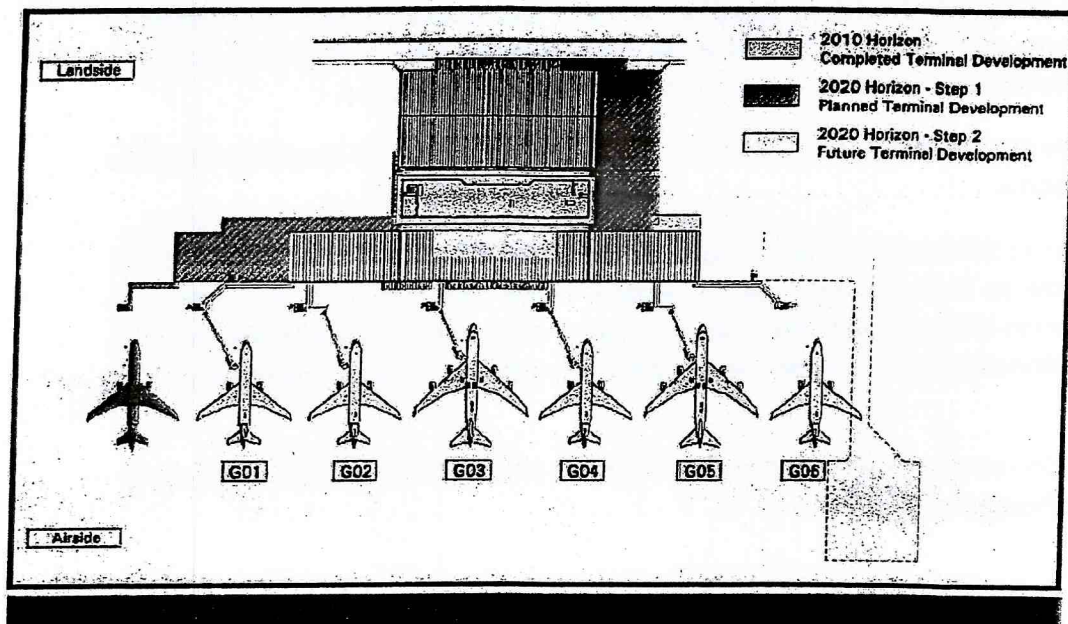


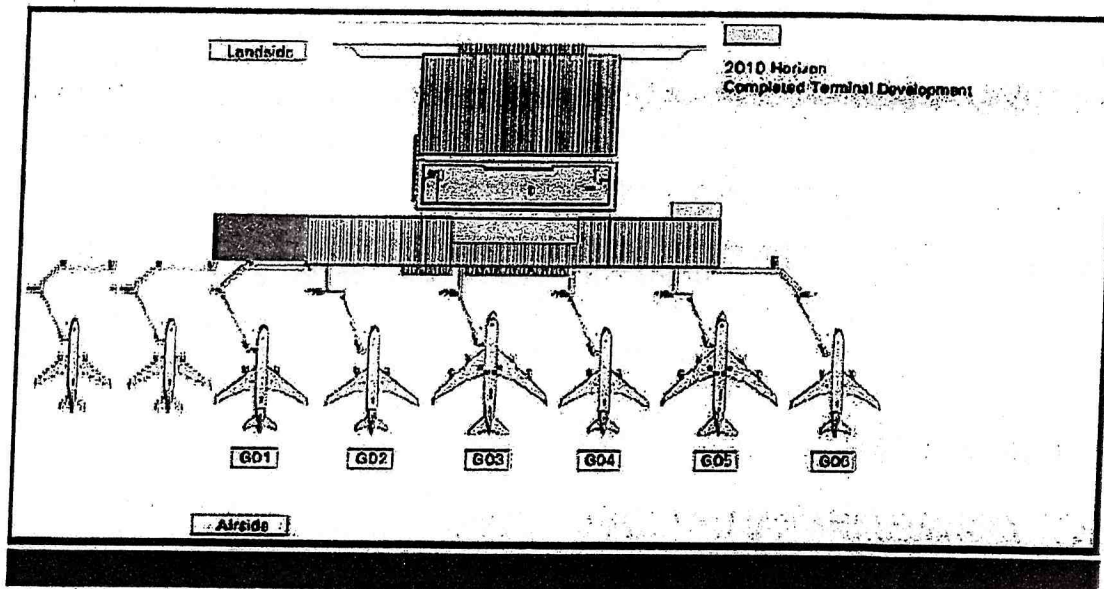
Figura 2.- Crecimiento hacia el sur en un primer paso de las salas de abordaje y al norte en áreas de procesamiento de pasajeros. Crecimiento hacia el norte de las salas de

abordaje en un segundo paso con la construcción de un muelle, cambio a concepto híbrido de la Terminal. Fuente Plan Maestro 2005.

En la Figura 2, se presenta la Fase II de crecimiento de la Terminal de Pasajeros de AIMS prevista para el periodo 2015-2020, en la que se observan (2) dos pasos:

- **El Paso 1** contempla un crecimiento de las salas de embarque hacia el sur de la Terminal de Pasajeros, con la implementación de una posición de contacto para aeronaves como previsión para el inicio del Paso 2 de crecimiento, con el fin de no bajar con el nivel de servicio en puntos de contacto para aeronaves. Conjuntamente al crecimiento de las salas de embarque hacia el sur se contempla un crecimiento de las áreas de procesamiento de pasajeros al lado norte del edificio.
- **En el Paso 2**, se elimina el punto de contacto de aeronaves ubicado al extremo norte de la terminal (posición G06 en Figura 2) y se inicia el desarrollo hacia el lado norte de la Terminal con la construcción de un muelle proyectado dentro de la plataforma de estacionamientos de aeronaves lo que cambia el concepto de la Terminal de pasajeros de uno lineal a uno híbrido.

La Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS, desarrollada por el Concesionario, se la ha realizado hacia el lado sur de la Terminal de Pasajeros como se muestra en la Figura 3.

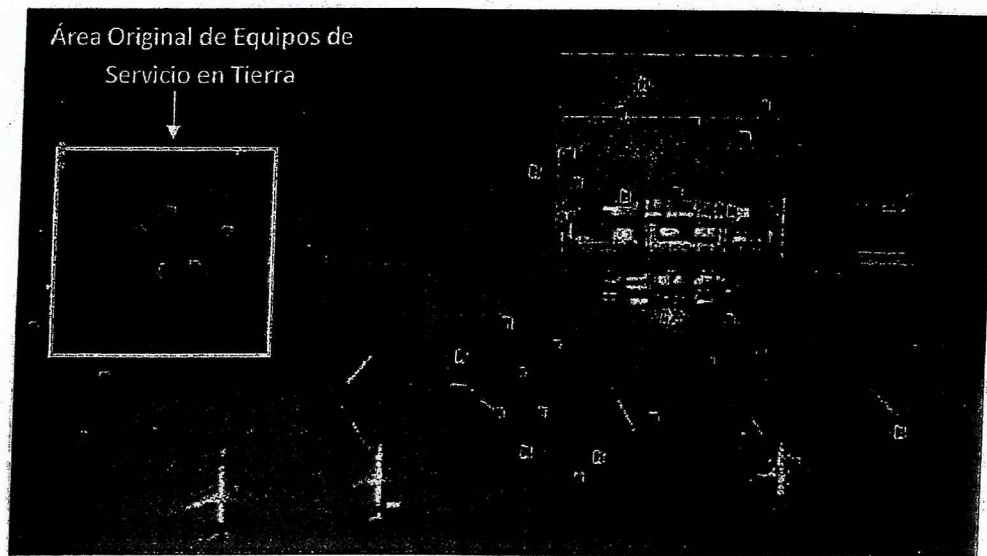


**Figura 3.-** Ampliación de la Terminal de Pasajeros realizada por el Concesionario, salas de embarque y (2) dos posiciones de contacto para aeronaves.

En la Figura 3 se muestra que la Ampliación de la Terminal realizada por el Concesionario se ejecutó hacia el lado sur, aumentando el área de salas de



embarque e instalando un punto de contacto para aeronaves adicional (resaltada en amarillo), no aprobado para la Fase II del Plan Maestro del Aeropuerto, afectando a otras áreas operativas del Aeropuerto, específicamente al área destinada para los equipos de Servicio en Tierra. Figura 4.



**Figura 4.-** Afectación de la Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS a otras zonas operativas del Aeropuerto, área destinada para Equipos de Servicio en Tierra.

En la Figura 4, se indica en recuadro amarillo el área original (operativa) destinada para los equipos de Servicio en Tierra, en color verde la ampliación hacia el lado sur aprobada en el Plan Maestro y en color rojo el área adicional de ampliación, la que reduce a menos de la mitad el área destinada para los equipos de Servicio en Tierra. Área azul en Figura 4.

Adicionalmente, no se han considerado las ampliaciones de las áreas de embarque y procesamiento de pasajeros hacia el lado norte de la Terminal de Pasajeros, como se encontraba previsto para la Fase II del Plan Maestro 2005. Figura 2.

#### **4. CONCLUSIONES**

##### **4.1 Actualización del Plan Maestro 2010**

En base a la documentación presentada y al Anexo 6 del Contrato de Concesión en el que se estipula que el Plan Maestro debe actualizarse cada (5) cinco años y debe ser aprobado por la EPMSA se concluye que:

- El proceso de actualización del Plan 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.

- Una vez realizada la revisión de la documentación referente a la actualización 2010 del Plan Maestro del AIMS, no se ha encontrado una aprobación expresa por parte de la EPMSA de esta actualización, por lo que se toma como base para futuras actualizaciones y seguimiento contractual el Plan Maestro de 2005.

#### **4.2 Ampliación de la Terminal de Pasajeros**

En base a la documentación presentada y a las Cláusulas del Contrato de Concesión referentes a este tema, se concluye que:

- La Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS, no cumple lo previsto en el Plan Maestro 2005 que es el documento vigente a la fecha al no haberse aprobado el Plan Maestro 2010.
- La Ampliación de la Terminal de Pasajeros, no cumple con lo estipulado en el numeral 7.2.12 Mejoras del Contrato de Concesión al no haberse encontrado documentación que indique que esta mejora haya sido aprobada por la EPMSA.
- Al estar la Ampliación de la Terminal de Pasajeros enmarcada contractualmente bajo el numeral 7.2.12 Mejoras del Contrato de Concesión, esta debe ser realizada en conformidad con el Plan Maestro como se estipula en la Cláusula 7 OPERACIONES AEROPORTUARIAS, numeral 7.2 Concesionario, literal (b) y el numeral 12.4.1 *Cualquier Desarrollo del Aeropuerto deberá; literal (c)* del mismo contrato, por lo tanto, esta mejora no puede ser aprobada por la EPMSA al no haberse desarrollada en conformidad con el Plan Maestro 2005 Único aprobado hasta la fecha.

#### **5. RECOMENDACIONES**

En vista de que el Concesionario ha incumplido con:

- El Anexo 6 del Contrato de Concesión al no haber aprobación por parte de la EPMSA de la actualización del Plan Maestro para el año 2010;
- La cláusula 7.2.12 Mejoras del Contrato de Concesión, al no haber sido aprobada la Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS por la EPMSA;
- La cláusula 7 OPERACIONES AEROPORTUARIAS, numeral 7.2 Concesionario, literal (b) del Contrato de Concesión, al no haberse mejorado el Nuevo



Aeropuerto de conformidad con las cláusula 7.2.12, construyendo la Ampliación de la Terminal de Pasajeros de conformidad con el Plan Maestro aprobado y;

- La cláusula 12.4.1 *Cualquier Desarrollo del Aeropuerto deberá, literal (c) del Contrato de Concesión, al no haberse llevado a cabo en cumplimiento al Plan Maestro aprobado el desarrollo de la Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIMS;*

se recomienda, salvo su mejor criterio, que, en base de este informe y la documentación presentada, independientemente de estar el proceso de actualización del Plan Maestro para el año 2015 para este caso específico, analizar la pertinencia de levantar un aviso de remediación según la cláusula 18.2.2 *Aviso para Remediar, del Contrato de Concesión.*

Se recomienda, salvo su mejor criterio, que, como términos de remediación para estos incumplimientos, tomando en cuenta la afectación que tuvo la Ampliación de la Terminal de Pasajeros en otras áreas operativas del aeropuerto, como el área disminuida para los equipos de servicio en tierra, y el no desarrollo por parte del Concesionario del área para procesamiento de pasajeros prevista al norte de la terminal de pasajeros en el Plan Maestro 2005 indicado en la Figura 2 de este documento, se solicite la Concesionario compensar con la infraestructura necesaria a las áreas afectadas y desarrollar lo no ejecutadas según el Plan Maestro aprobado.

Se recomienda, salvo su mejor criterio remitir para análisis esta información a la Gerencia Jurídica con el fin de ser pertinente notificar el aviso de remediación al Concesionario por los incumplimientos indicados.



Ing. Raúl Hidalgo Artieda  
**DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA**

**Adjunto.** Copia Digital de los Documentos Indicados.



CORPORACIÓN QUIPORT S.A.

Quito, 14 de Septiembre de 2012  
PRES-476-2012

Señor Economista  
Freddy Egúez  
Gerente General  
Empresa Pública metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales  
Ciudad.-

De mi consideración:

Acuso recibo de su comunicación EPM-GG-0174-0789-11 de fecha 29 de septiembre, misma que se refiere a temas relacionados con el Plan Maestro.

Como es de su conocimiento hemos mantenido varias reuniones entre la EPM y mi representada a fin de dar las explicaciones pertinentes sobre sus observaciones así como para llegar a un acuerdo sobre las soluciones a las observaciones planteadas.

Aprovecho para reiterar nuestro interés en solventar cualquier inquietud presentada por las autoridades.

Atentamente,

Philippe Baril  
Presidente y Director General

SR/ce

Copias: Archivo

EMPRESA PÚBLICA S.A. QUIPORT S.A.  
SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y  
GESTIÓN DE ZONAS FRANCAS Y  
REGÍMENES ESPECIALES

14 SEP 2012 15:10  
NORA

REPORTE

MARIA JOSE YEPEZ





0002546



**DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL**

Oficio Nro. DGAC-YA-2011-1412-O

Quito, D.M., 13 de octubre de 2011

Asunto: PLAN MAESTRO

Ingeniero  
César Posso Arregui  
Gerente General

**EMPRESA PUBLICA METROPOLITANA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y GESTION DE ZONAS FRANCAS Y REGIMENES ESPECIALES**  
Presente.

De mi consideración:

En atención al oficio No. EPM-GG-0169-0780-11, por medio del cual manifiesta conocer que Corporación QUIPORT S.A., remitió a la Dirección General de Aviación Civil el "PLAN MAESTRO ACTUALIZADO", además solicita se certifique la recepción del citado documento y se informe si existe ya un análisis del mismo; al respecto, comunico lo siguiente:

El Director General de Corporación QUIPORT S.A., adjunta al oficio No. PRES-1423-11 de 1 de julio de 2011, el "Master Plan" elaborado por la firma Landrum & Brown INC, documento que contiene los lineamientos generales sobre la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, en los aspectos relativos al diseño del terminal de pasajeros y diseño geométrico de los elementos constitutivos del Area de Movimiento; documentación que está siendo analizada por los técnicos de la Dirección de Ingeniería Aeroportuaria pertenecientes a la Unidad de Certificación de Aeropuertos.

Atentamente,

Ing. Fernando Xavier Guerrero López  
**DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL**

Referencias:

- Externo Nro: DGAC-AB-E-2946-2011

Anexos:

- epm-2946.pdf

**EMPRESA PUBLICA METROPOLITANA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y GESTION DE ZONAS FRANCAS Y REGIMENES ESPECIALES**  
**GERENCIA GENERAL**  
**RECIBIDO**

FECHA: 18-Oct-2011 HORA: 12:10

*Accp*

**EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y GESTIÓN DE ZONAS FRANCAS Y REGIMENES ESPECIALES**

18 OCT 2011 11:45 HORA

RECEPCIÓN  
RECIBIDO POR: *Abjandre*



**DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL**

Oficio Nro. DGAC-YA-2011-1412-O

Quito, D.M., 13 de octubre de 2011

Copia: Señor Capitán  
Roberto Rodrigo Yerovi De La Calle  
Subdirector General  
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL  
Señor Arquitecto  
Pablo Fierro Guerrero  
Director Ingeniería Aeroportuaria  
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL  
Señor Ingeniero  
Luis Ignacio Carrera Muriel  
Asesor Institucional  
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

ev/pf/ry



1005 TUD 01

NOI...

1005 TUD 01



**MEMORANDO No. EPMSA-GCC-0595-8161-15**

**PARA:** Dafne Domínguez.  
**GERENTE JURÍDICO (E)**

**DE:** Katya Bastidas  
**GERENTE DE CONTROL DE LA CONCESIÓN**

**ASUNTO:** Aviso de Remediación Plan Maestro

**FECHA:** 21 de diciembre 2015

---

10411

**1. ANTECEDENTES:**

1.1. Mediante memorando No. EPMSA-GCC-0455-6466-15 de 8 de octubre de 2015, la Gerencia de Control de la Concesión, solicita a la Gerencia Jurídica se emita el criterio jurídico sobre las acciones a ser tomadas contractualmente, toda vez que existe un Aviso de Remediación emitido mediante Oficio No. EPMSA-GCC-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013.

1.2. Mediante memorando No. EPMSA-GJ-0618-7860-15 de 4 de diciembre de 2015, la Gerencia Jurídica emite el criterio jurídico correspondiente en atención a lo solicitado por la Gerencia de Control de la Concesión mediante su memorando EPMSA-GCC-0455-6466-15.

**1.1 CONTEXTO ESTATUTARIO:**

**Art. 26.- GERENCIA DE CONTROL DE LA CONCESIÓN**

**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.

**Art. 27.- DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA**

1) Efectuar el monitoreo del cabal cumplimiento de todos los compromisos de infraestructura, adquiridos por el Concesionario, los que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión, Construcción y en los demás acuerdos títulos habilitantes relativos a la Concesión del AIMS; e informar oportunamente a la Gerencia de Control de la Concesión.

## **2. DESARROLLO:**

En atención a su memorando No. EPMSA-GJ-0618-7860-15 de 4 de diciembre de 2015, adjunto el Informe Técnico No. 158-EPMSA-GCC-DI-15, referente al Aviso de Remediación de Plan Maestro del cual se desprenden las siguientes conclusiones y recomendaciones:

### **"CONCLUSIONES**

#### **Aviso de Remediación Plan Maestro**

En base al análisis de la documentación presentada, se concluye lo siguiente con respecto al Aviso de Remediación emitido mediante Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13:

- Mediante oficio DING-375-2013 de 23 de diciembre de 2013, el Concesionario a través de su Manager de Infraestructura e Ingeniería, remite al Gerente de Seguimiento Contractual (e) la información indicada en el Aviso de remediación dentro del plazo ampliatorio de los 90 días otorgado mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13 descrito en el numeral 2.1.4 de este informe, habiendo realizado los esfuerzos indicados en este documento para remediar el incumplimiento dentro del plazo otorgado.
- Mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, por el Gerente de Control de la Concesión, en respuesta a oficio DING-375-2013 del 23 de diciembre de 2013, indica que : " ...se ha realizado la revisión de los documentos adjuntos encontrando solventadas las observaciones realizadas en los oficios anteriores;" por lo que se entendería que el Gerente de Control de la Concesión de ese entonces, da por solventadas las observaciones realizadas en el Aviso de Remediación e inclusive las realizadas mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13 descrito en el numeral 2.1.4 de este informe.
- Según las cláusulas indicadas en el numeral 2.2.1.2, toda mejora de cualquier parte del Aeropuerto, debe realizarse según el Plan Maestro, por lo que las mejoras no aprobadas por la EPMSA, indicadas en el Aviso de Remediación debieron ser realizadas según este documento, exceptuando los desarrollos que se deban llevar a cabo en base a la cláusula 7.2.14 referente a Nivel de Servicio, por lo que debieron estar incluidas en el Plan Maestro para su ejecución, observación que se entendería absuelta mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014 del Gerente de Control de la Concesión, al haber sido incluidas las edificaciones y mejoras en la Actualización del Plan Maestro.
- Mediante Oficio No. EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014, y en base a las Comisiones de Plan Maestro, la EPMSA da por recibida la actualización del Plan Maestro 2010, sin embargo ésta no aprueba dicha actualización del Plan por haberse presentado extemporáneamente, por asuntos ajenos a esta administración y sobre las cuales no cabe subsanación, exhortando a la Corporación Quiport S.A. a trabajar en la en la actualización del Plan Maestro 2015 para su aprobación dentro de los primeros días hábiles del 2015.

### **RECOMENDACIONES**

En base a la documentación presentada en este informe referentes, salvo su mejor criterio, se recomienda que:

- Solicitar a la Gerencia Jurídica su pronunciamiento legal según lo indicado en este informe a fin de conocer las acciones a ser tomadas contractualmente, toda vez que existe un Aviso de Remediación emitido mediante Oficio No. EPMSA-GCC-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, como ya se solicitó mediante memorando No. EPMSA-GCC-0455-6466-15 de 8 de octubre de 2015."



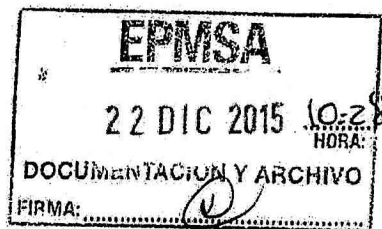
### 3. SOLICITUD

- En base al informe presentado, solicito el respectivo pronunciamiento legal según lo indicado en este informe a fin de conocer las acciones a ser tomadas contractualmente, toda vez que existe un Aviso de Remediación emitido mediante Oficio No. EPMSA-GCC-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, como ya se solicitó mediante memorando No. EPMSA-GCC-0455-6466-15 de 8 de octubre de 2015.

Atentamente.

  
Katya Bastidas  
**GERENTE DE CONTROL DE LA CONCESIÓN**

Adjunto: INFORME TÉCNICO NO. 158-EPMSA-GCC-DI-15



## INFORME TÉCNICO 158-EPMSA-GCC-DI-15

**ASUNTO:** Aviso de Remediación Plan Maestro

**FECHA:** 21 de diciembre de 2015

---

### 1. ANTECEDENTES

1.1. Mediante memorando No. EPMSA-GCC-0455-6466-15 de 8 de octubre de 2015, la Gerencia de Control de la Concesión, solicita a la Gerencia Jurídica se emita el criterio jurídico sobre las acciones a ser tomadas contractualmente, toda vez que existe un Aviso de Remediación emitido mediante Oficio No. EPMSA-GCC-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013.

1.2. Mediante memorando No. EPMSA-GJ-0618-7860-15 de 4 de diciembre de 2015, la Gerencia Jurídica emite el criterio jurídico correspondiente en atención a lo solicitado por la Gerencia de Control de la Concesión mediante su memorando EPMSA-GCC-0455-6466-15.

### 1.2. DEL ESTATUTO ORGÁNICO DE LA EPMSA

#### Art. 27.- DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA b) ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES:

1) Efectuar el monitoreo del cabal cumplimiento de todos los compromisos de infraestructura, adquiridos por el Concesionario, los que constan en el Acuerdo de Alianza Estratégica, los contratos de Concesión, Construcción y en los demás acuerdos titulados habilitantes relativos a la Concesión del AIMS; e informar oportunamente a la Gerencia de Control de la Concesión.

### 2. DESARROLLO

En su memorando No. EPMSA-GJ-0618-7860-15 de 4 de diciembre de 2015, la Gerencia Jurídica indica del cual se analizan sus conclusiones:

**2.1. CONCLUSIÓN 1 Párrafo 1 "1.- La persistencia en el tiempo del Aviso de Remediación notificado mediante Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, sin que hasta la fecha se adoptara la decisión de desistir de dicho aviso o de ejercer el Derecho a Terminar de conformidad con la cláusula 18.2.3 del Contrato de Concesión, ha originado que dicho mecanismo contractual se encuentre en vigencia.**

**Sin embargo de ello, de acuerdo con lo constante en el informe Técnico emitido por el Director Infraestructura, el Plan Maestro no fue aprobado efectivamente por la EPMSA, lo cual demuestra sostenibilidad del incumplimiento notificado hasta la presente fecha, debiéndose haber ejercido Derecho a Terminar oportunamente de conformidad con la cláusula 18.2.3., por haber expirado el término para remediar por parte del Concesionario.**

91



No obstante a ello, previo a proceder con el ejercicio del Derecho a Terminar el Contrato de Concesión, considerando que ha transcurrido más de dos años del Aviso para Remediar en cuestión, se debería, desde el punto de vista técnico analizar si la documentación presentada por el Concesionario dentro de los 3 meses del plazo otorgado a razón del Aviso de Remediación, comprueba o no que el Concesionario efectivamente realizó sus mejores esfuerzos para remediar el incumplimiento notificado, de acuerdo a la cláusula 18.2.2. Aún y cuando ha quedado demostrado que la EPMSA, en su momento, no aprobó el Plan Maestro 2010-2015. En tal sentido, es necesario determinar si la EPMSA negó irrazonablemente la aprobación del Plan Maestro presentado por el Concesionario o simplemente éste no cumplió con su obligación contractual de actualizar el Plan Maestro 2010-2015."

Con respecto a este punto, a continuación se detallan las acciones o esfuerzos realizados por el concesionario, frente al referido aviso de remediación:

2.1.1 El 19 de junio de 2013, una vez abierto el AIMS, mediante oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13, la EPMSA notifica mediante un Aviso de Remediación al Concesionario para que se remedien los incumplimientos contractuales referentes a la Actualización del Plan Maestro, estipulados en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, en un plazo de 3 meses, es decir hasta el 19 septiembre de 2013, mismos que se detallan a continuación:

- "Mediante Oficio PRES-1422-11 de 5 de julio de 2011, Corporación Quiport envió a la EPMSA la Actualización del Plan Maestro; sin embargo, mediante Oficio No. DGAC-YA-2011-1412-O la Dirección de Aviación Civil informé a la EPMSA que el 1 de julio de 2011, Corporación Quiport envió la actualización del Plan Maestro para análisis de la autoridad."
- "A pesar de la falta de observación de los procedimientos establecidos contractualmente, la EPMSA mediante oficio No. EPM-GG-0207-0954-11 de 29 de noviembre de 2011, envió a Corporación Quiport una solicitud de las correcciones de carácter técnico a ser incorporadas en la Actualización del Plan Maestro, para una vez corregido dicho plan proceder a aprobarlo previo al envío a la dirección de Aviación Civil."

Referente a lo indicado en el párrafo anterior, mediante el oficio indicado, la EPMSA, hace las siguiente observación principal, siendo las demás de forma (ver oficio adjunto):

#### "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). 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. (Ver cuadro comparativo abajo). Lo cual nos lleva a suponer que, el número de pasajeros para el 2020 y 2030 serán diferentes a las consignadas en el estudio analizado.

	Proyectado 2010	Datos reales 2010	Porcentaje Incremento
<b>Pasajeros Anual</b>			
Internacional	1,528,000	1,1687,902	10,46%
Doméstico	3,086,000	3,421,635	10,88%
Tránsito	11,000	n/d	---
<b>Movimientos Anual</b>	<b>4,625,000</b>	<b>5,109,537</b>	<b>10,74%</b>

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 la proyecciones, para períodos de 5 años hasta completar el período de concesión.

Consecuentemente, los análisis y proyecciones de la Actualización del Plan Maestro, deberán ajustarse a este mandato, lo cual nos releva de hacer mayores comentarios de fondo al documento presentado."

- "Mediante Oficio No. EPMSA-GG-0075-0292-13 de 6 de marzo de 2013, se notificó a Corporación Quiport la inobservancia del debido proceso administrativo y contractual de autorización y envío de la Actualización del Plan Maestro del Proyecto Nuevo Aeropuerto de Quito; pues en el 2011, la Empresa de mi representación envió a Quiport las observaciones y comentarios para que las mismas sean incorporadas en el Plan Maestro para así dar cumplimiento a lo establecido contractualmente."

Referente a lo indicado en el párrafo anterior, mediante el oficio indicado, la EPMSA, hace las siguientes observaciones(ver oficio adjunto):

"El 5 de julio de 2011, mediante Oficio PRES-1422-11 Corporación Quiport entregó a la EPMSA la "Actualización del Plan Maestro" del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito. Sin embargo, mediante el Oficio No. DGAC-YA-2011-1412-O de 13 de octubre de 2011, el Director General de Aviación Civil, informa que mediante Oficio No. PRES-1423-11 Corporación Quiport entregó la mencionada actualización a la Autoridad Aeronáutica y que la misma está siendo analizada por los técnicos."



El Anexo 6 de la Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión establece en su parte final que "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 al Municipio o a la EPMSA para su revisión y aprobación antes de ser adoptado..." Es así, que mediante Oficio No. EPM-GG-0207-0954-11, el Gerente General de la EPMSA, en cumplimiento de los derechos y obligaciones contractuales, notificó a Corporación Quiport que realice las correcciones de carácter técnico que se adjuntan al mencionado Oficio para que, una vez realizadas las correcciones a la Actualización del Plan Maestro, la EPMSA proceda a la aprobación del documento y posterior envío a la Dirección General de Aviación Civil.

De lo expresado, Corporación Quiport S.A. inobservó el debido proceso administrativo contractual de autorización y envío de la Actualización del indicado Plan Maestro y hasta la presente fecha, no ha remitido a la EPMSA la actualización con los justificativos técnicos del referido documento con las correcciones solicitadas.

Por otro lado, se evidencia la construcción de edificaciones adicionales a las establecidas en el Plan Maestro y mejoras que no cumplen con lo establecido en la cláusula 7.2.12 de la Primera enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión.

Por lo expuesto, es necesario que Corporación Quiport S.A., realice las correcciones de la Actualización del Plan Maestro del proyecto Nuevo Aeropuerto, anteriormente solicitado por la EPMSA. Igualmente, Corporación Quiport 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 para su aprobación final."

- Adicionalmente, a la falta de cumplimiento de la cláusula 1.1 y del Anexo 6 del Contrato de Concesión, Corporación Quiport ha realizado mejoras en el sitio del Nuevo Aeropuerto y ha construido edificaciones adicionales a las establecidas en el Plan Maestro incumpliendo con lo establecido en la cláusula 7.2.12 del Contrato de Concesión. Quiport ha construido edificaciones contempladas y por lo tanto no autorizadas por el propietario del Aeropuerto, el Municipio del distrito Metropolitano de Quito, tales como: hangares, edificio de Centro Logístico TABACARCEN, edificio administrativo, edificios de renta de autos; entre otros, que no fueron puestas en consideración para aprobación previa de la EPMSA y no constan en el Plan Maestro ni en su actualización; así mismo, se han realizado mejoras y cambios no autorizados dentro del Edificio Terminal de Pasajeros, como la implementación de restaurantes, cocinas y despensas en el nivel 0 del terminal, sala VIP en otra ubicación; entre otros."



2.1.2 Mediante oficio PRES-408-13 de 28 de agosto de 2013, Quiport en referencia a los oficios EPMSA-GG-075-0292-13 y EPMSA-GG-0207-0954-11, indica lo siguiente:

- Oficio EPMSA-GG-075-0292-13

"En referencia a su comunicación enviada mediante oficio No. EPMSA-GG-075-0292-13, Corporación Quiport por medio de la presente, pone a su consideración las siguientes respuestas, las cuales han sido discutidas y acordadas en reuniones mantenidas con el equipo técnico de la EPMSA.

En respuesta a lo descrito, en relación al Anexo 6 de la Primera enmienda del Contrato de Concesión, Corporación Quiport ha llevado a cabo un extenso estudio de los procesos y capacidad en la Terminal de Pasajeros, para determinar las condiciones actuales de Nivel de Servicio provistas en las instalaciones. Para este estudio, se han tomado como base las estadísticas de tráfico y tiempos de procesos del Nuevo Aeropuerto, desde el inicio de sus operaciones, tomando en consideración todas las variables que inciden en las operaciones de las nuevas facilidades aeroportuarias.

En estos estudios se han enfocado en identificar los procesos y áreas críticas o que requieren especial atención, los resultados de los estudios reflejan a detalle los momentos en que estas áreas o procesos generan un impacto en los niveles de confort de los pasajeros y usuarios del de la Terminal. estos resultados han sido presentados y discutidos con el departamento técnico de la EPMSA, con el fin de relacionar directamente a su personal con los esfuerzos que lleva a cabo Corporación Quiport y alinear los criterios de medición y monitoreo de manera general.

Con este antecedente y haciendo referencia a las "mejoras" descritas en su comunicación, Corporación Quiport, en base a los análisis realizados sobre capacidad y nivel de servicio, ha tomado la decisión de iniciar los esfuerzos de planificación para la expansión de la terminal de pasajeros, enfocando los recursos en los procesos y áreas que requieren mayor atención. Este desarrollo se encuentra actualmente en fase de estudios y diseños, los cuales serán expuestos para revisión de EPMSA en los próximos días.

En el proceso de actualización de datos y pronósticos de crecimiento de tráfico de pasajeros y carga, Corporación Quiport ha desarrollado por medio de consultores especializados, documentos que incorporan todos los elementos y variables que permiten obtener de manera clara, los diferentes escenarios y horizontes, para los cuales se deben preparar las condiciones de servicio y capacidad del aeropuerto. Estos documentos han sido utilizados en combinación con las mediciones de capacidad y nivel de servicio, para dar paso a las propuestas de mejoras en la infraestructura existente."



- EPMSA-GG-0207-0954-11

"Y en referencia a su comunicación enviada mediante Oficio No. EPMSA-GG-0207-0954-11, en el cual se solicita se realicen las correcciones de carácter técnico al documento de Actualización de Plan Maestro, Corporación Quiport pone a su disposición la actualización puntual del capítulo 1 "Inventario", el cual describe los elementos de infraestructura y edificaciones adicionales que se han realizado o están en desarrollo por parte de Quiport o terceros dentro del área de concesión.

De igual manera, se incluye un capítulo inicial de "Introducción" de manera aclaratoria al proceso de actualización, el cual hace referencia al documento publicado en el año 2004, y se relación con el documento actualizado. Se adjuntan también el plano general de la fase I para referencia con lo descrito en los documentos."

**2.1.3** El 19 de septiembre de 2013, mediante oficio PRES-438-13, en respuesta al Aviso de Remediación Quiport, indica que: "es necesario realizar una nueva actualización del Plan Maestro a fin de solventar observaciones que se refieren entre otras, a diferencias sobre datos de tráfico y proyecciones. Por esta circunstancia Corporación Quiport solicita la extensión de plazo de remediación por un periodo adicional al periodo otorgado, de 90 días.", .

**2.1.4** El 30 de septiembre de 2013, mediando oficio EPMSA-GG-0191-1073-13, el Gerente General de la EPMSA, da respuesta al oficio PRES-438-13 de 19 de septiembre de 2013 y otorga la ampliación de plazo solicitada por el Concesionario para levantar el Aviso de Remediación notificado, en base a lo indicado en el mismo oficio:

"Me refiero a su Oficio No. PRES-438-13 de septiembre 19 de 2013 relacionado con el Aviso de Remediación para la presentación ante la Municipalidad, de la actualización del Plan Maestro del Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Antonio José de Sucre-NAIMS, Oficio en el que se solicita un plazo ampliatorio de 90 día para dicha presentación, en base a ciertos factores que Quiport considera que deben ser abordados, y las observaciones que la EPMSA realiza a dos documentos que le fueron presentados con anterioridad y que formarán parte de esta actualización.

Cabe indicar que como se menciona en líneas anteriores, nuestras observaciones solamente se refirieron al documento "introdutorio" del plan donde se había señalado que las condiciones originales del área donde se asienta el Nuevo Aeropuerto no habrían sufrido cambios desde el año 2004 hasta el presente 2013, frente a los cual la EPMSA sugirió se realice un análisis más profundo debido a que considera que si han existido cambios físicos en plataforma y en sus entorno referentes a variaciones topográficas de consideración (pista, Centro Logístico Tabacárcen) y la construcción de la nueva vía Collas que afectó en el entorno inmediato del área , existiendo otras consideraciones que también deben ser analizadas tales como los cambios territoriales de las parroquias nor-occidentales del Distrito y que constituyen su entorno mediato, tales como la nueva red vial implementada por el Gobierno Central, procesos de conurbación ocasionados por la presencia del NAIMS, incrementando población entre otros.



Dentro de este capítulo introductorio se mencionó también que no han habido variaciones desde el concepto de políticas institucionales, donde creemos que sí cabe señalar sobre la reestructuración de las áreas en concesión, que desde diciembre 13 de 2011 el Concejo Metropolitano modificó esas áreas, retirando de las concesión original, previa aceptación de Quiport, algo más de 300 has. que las ha entregado en usufructo a 8 instituciones distintas como Fuerzas Armadas, EEG, CNT, Policía, el derecho de la vía Collas y Zona Franca que revirtió en favor municipal.

Sobre el comentario referente a Tráfico y Proyecciones, no hay que olvidar que no es el documento de "actualización" del Plan Maestro que Quiport presentó en el año 2011 el que en esta ocasión se actualiza, en vista que ese documento presentado en 2011 fue observado por la EPMSA, de tal manera que el documento cuya actualización se presentará, tiene como base el documento original 2004 y que esta nueva versión a de ajustar las cifras con los conteos más recientes, estadísticas anteriores y proyecciones correspondientes, siendo este procedimiento sobre el cual la actualización del Plan Maestro se debe fundamentar, información que la EPMSA debe verificarla antes de emitir criterio.

Así mismo, y sobre la "introducción" presentada, se sugiere que ésta sea más amplia y explícita recogiendo antecedentes y justificando las demoras en este proceso de actualización del Plan que debió entregarse en el año 2010 pero que por razones relacionadas a la renegociación ha sido postergada, debiendo responderse también a las observaciones que hiciera la EPMSA en el 2011 a raíz de la presentación del documento de actualización que no fue aceptado.

Cabe señalar que no podía compararse el documento del Plan Maestro original del 2004 con la actualización presentada pero no aceptada en el 2011 por un cambio de parámetros que deben ser explicados (por favor revisar las observaciones que la EPMSA hizo al documento del 2011).

Con relación al "capítulo" de la infraestructura complementaria e inventario de todos los edificios construidos, en proceso o en apoyo del NAIMS debe justificarse por ejemplo el cambio de lugar de las instalaciones del SENAE hacia Tabacarcén, así como Protocolo, la ampliación del PTB con la nueva sala VIP internacional, Duty Free y Bodegas, o la ampliación del área de talleres del Hangar de Tame, ahora proyectadas también para oficinas de esa aerolínea, o el edificio adjunto al de la torre de control para radares de la DGAC, sobre los cuales no se encontró en el documento enviado.

Respecto a la ampliación del PTB, es indispensable comentar que de común acuerdo con la EPMSA se resolvió analizar y proyectar las fases "2A" y "2B", (la primera de carácter inmediato hacia el sur con salas de espera, corredor de mangas y carrusel de equipaje adicional, y la segunda hacia el norte para ampliar el hall de acceso a nuevos counters para el área internacional), aún cuando y de manera justificada, su construcción tenga distintas temporalidades, siendo éste un tema muy importante que debe estar considerado en la Actualización del Plan Maestro, incluso con cronogramas, fecha hito y justificativos necesarios para las fechas en que se proyecta contar ya con estas ampliaciones, cuyos diseños nos encontramos esperando sean presentados de acuerdo con el compromiso de Quiport en la reunión del mes de agosto pasado donde se analizaron estos temas.



Existen otros temas que consideramos debe incluirse dentro de la actualización del Plan Maestro y que tienen que ver ya con aspectos de carácter operativo, entre los que se incluye por ejemplo el tratamiento de residuos sólidos, sobre lo cual en este Plan debe existir al menos una referencia del plan específico que Quiport se ha comprometido a presentar a la Empresa Pública Metropolitana de Aseo y que constituye un proyecto que pretendería ser un ejemplo para la región.

Bajo estos criterios y otros que puedan surgir en el transcurso de la preparación de la actualización de este Plan Maestro, la EPMSA acepta la solicitud de la ampliación de plazo para la entrega del documento final y se compromete a coordinar con otros entes municipales para obtener planes referenciales como del Ordenamiento Territorial y el de Desarrollo proyectados hasta el año 2025."

En base a esto, la extensión de plazo de remediación, mismo que fue otorgado el 30 de septiembre de 2013, se extendió hasta el 30 de diciembre de 2013.

**2.1.5** Mediante oficio No. EPMSA-GSC-0122-1306-13 de 19 de diciembre de 2015, el Gerente de Seguimiento Contractual (e) indica:

"Adjunto se servirá encontrar nuestras observaciones al documento parcial remitido por correo, referente a la actualización del Plan Maestro del NAIMS, con la finalidad que sean tomadas en cuenta previo a la entrega oficial del Plan que debe realizarse por parte de Quiport en el presente mes de diciembre de 2013.

Adicionalmente por considerar necesario, se vuelve a enviar una copia del informe técnico enviado al Concesionario por parte de la EPMSA en el mes de octubre - noviembre de 2011, con la finalidad que sea también revisado de acuerdo con las conclusiones que remitimos en el documento enunciado re respuesta a su envío."

**2.1.6** El 23 de diciembre de 2013, en respuesta al Oficio No. EPMSA-GG-0207-0954-11 y Oficio No. EPMSA-GSC-0122-1306-13 descrito en el numeral 2.1.5 de este informe, mediante oficio DING-375-2013 de 23 de diciembre de 2013, el Concesionario a través de su Manager de Infraestructura e Ingeniería, remite al Gerente de Seguimiento Contractual (e) la información referente a las observaciones realizadas al documento de Actualización de Plan Maestro: "incluyendo información estadística, proyección de pasajeros, así como capítulos de enmienda sobre edificios adicionales e infraestructura complementaria", siendo esta entrega realizada dentro del plazo ampliatorio de los 90 días otorgado por mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13.

Mediante este oficio, se adjuntan los siguientes documentos

- "DRAFT REPORT Traffic Forecast Update" de 22 de Noviembre de 2013 realizado por ICF-SH&E, documento solicitado mediante Oficio No. EPM-GG-0207-0954-11 de 29 de noviembre de 2011, incluido en el Aviso de Remediación y que se encuentra descrito en el numeral 2.1.1 de este informe.



- Capítulos de enmienda: "INTRODUCCIÓN y "Capítulo" 1 de inventario de edificaciones; documentos en los cuales se incluyen las edificaciones y mejoras mencionadas en el Oficio No.EPMSA-GG-075-0292-13 de 6 de marzo de 2013 y en el aviso de Remediación descritos en el número 2.1.1 de este documento.

**2.1.7** El 3 de enero de 2014, mediante oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 dirigido al Gerente de Infraestructura e Ingeniería por el Gerente de Control de la Concesión, en respuesta a oficio DING-375-2013 del 23 de diciembre de 2013, indica: " *...se ha realizado la revisión de los documentos adjuntos encontrando solventadas las observaciones realizadas en los oficios anteriores; sin embargo se pide que en el capítulo 1.13 referente a la Terminal de Pasajeros, se considere dentro del análisis de la ampliación para los mostradores de chequeo, los puestos de servicios que se encuentran hacia los costados del hall, es decir, las ventanillas de venta de boletos aéreos y el local de comida, con la afectación de las filas de usuarios de estos espacios.*"

- *"Cabe insistir que con la finalidad de potenciar los espacios del hall de despedida, se deben eliminar las islas comerciales situadas en este hall (Happy Shop y Librimundi), así como el local de cambio de monedas, instalaciones realizadas sin consulta previa ni aceptadas por la EPMSA y que serán una condición básica para aprobar el proyecto de ampliación."*

Según lo indicado en los puntos anteriores, las observaciones realizadas por la EPMSA fueron solventadas, sin embargo no se hace referencia a los documentos mediante los cuales se indicaron las mismas. Adicionalmente, lo solicitado para el capítulo 1.13 indicado y las islas comerciales situadas en el hall de despedida, no se encuentran dentro del Aviso de Remediación emitido."

- *Adicionalmente, pedimos se entregue el documento impreso del Plan Maestro en su versión completa y no solamente los capítulos de enmienda."*

En referencia a lo indicado en este punto, el Anexo 6 del Contrato de Concesión, indica que: "*...Un informe del Plan Maestro que contenga las proyecciones actualizadas y las revisiones propuestas a los planos del aeropuerto será sometido a CORPAQ para su revisión y aprobación antes de ser adoptado....*", sin embargo, no se indica que este documento debe entregarse parcialmente o solamente los "capítulos de enmienda".

**2.1.8** El 16 de enero de 2014, mediante oficio DING-018-2014 el Gerente de Infraestructura e Ingeniería del concesionario, indica que:

- *"En referencia a su oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 me permito indicar que se ha tomado en cuenta su observación de considerar en el plan maestro las filas de los counters de venta de boletos y del local de comida hacia el hall público de despedida de pasajeros.*
- *Con respecto a la observación de las islas comerciales (Happy Shop y Librimundi) se las va a localizar en el espaldar de los check in counters hacia el hall público, liberando el área y permitiendo que exista una buena circulación de acuerdo a las*



necesidades del área. Estas observaciones han sido plasmadas en los planos entregados con el oficio No. DING-017-2014

Mediante oficio indicado en el párrafo anterior, el concesionario adjunta: "adjunto sírvase encontrar las plantas arquitectónicas de la ampliación de la Terminal, incluyendo las observaciones y necesidades de los diferentes grupos involucrados en este desarrollo, los que presentan la ubicación para los locales "Happy Shop" y "Librimundi" en la ubicación indicada, que en la actualidad no se encuentran en la ubicación indicada, sin embargo esta observación no se encuentra incluido a en el Aviso de Remediación. .

- "De acuerdo a su requerimiento del plan maestro adjunto se encuentra el documento completo."

En lo referente a este punto, se entrega el documento completo de la Actualización del Plan Maestro.

**2.1.9** Mediante oficio No. EPMSA-GCC-0041-0306-14 de 17 de marzo de 2014, la EPMSA da respuesta al oficio DING-018-2014 indicando que se han encontrado nuevas observaciones a la versión parcial del Plan Maestro del AIMS y reitera su solicitud de incorporar al documento requerimientos realizados anteriormente solicitando: "Pedimos por lo tanto, realizar estas correcciones y reenviar el documento para su revisión y aceptación". El subrayado me corresponde. A continuación se indican las imprecisiones encontradas en el documento y los requerimientos de la EPMSA en este oficio:

- "En la numeración de páginas (1-2, 1-1) y el inicio de la descripción del texto sin un referente ni secuencia anterior (página 1-2 literal 1.12 sin que existan numerales tales como 1.1 al 1.1.1)."
- "Pie de Página con leyendas diferentes ("Junio 2011-Draft Mayo 2011)."
- "Nombrar un cuadro referencial o un plano inexistente ("Figura 1.3")"

"Referencia de construcciones posteriores a la fecha del documento (2011) como elementos presentes; o la referencia de espacios futuros (línea de parqueaderos frente al terminal), sin considerar el edificio administrativo ya descrito dentro del inventario de edificios."

Las observaciones anteriores, son de forma y no se encuentran dentro del Aviso de Remediación notificado.

- "Adicionalmente, y respecto a la justificación de la ampliación de la Terminal de Pasajeros, hay que mencionar que en el Capítulo 1 (1.13) se menciona como Fase 2-A, únicamente a la ampliación del área y mostradores del chequeo de boletos (Check-in), así como a la integración del edificio Administrativo hacia la Terminal (PTB), sin embargo no incluye como parte de esta fase, la ampliación de salas de embarque hacia el lado sur, ampliación que posteriormente se lo menciona en el Capítulo 3 (página 3-25) como expansión para el año 2017, cuando lo convenido es identificarlo como "Ampliación Fase 2-A", aunque ésta esté justificada, según proyecciones para el año 2017."



Esta observación está relacionada con la realizada por la EPMSA mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13 en el cual y en base a lo expuesto en el mismo, la Gerencia General de la EPMSA otorga una extensión en el plazo para realizar la remediación de 90 días adicionales. Este documento se describe en el numeral 2.1.4 de este informe.

- "Es recomendable y así se solicita, adjuntar un glosario de términos utilizados en el documento para hacerlo más legible."

Esta observación, es adicional a lo indicado, tanto en el Aviso de Remediación descrito en el numeral 2.1.1 y como en el oficio mediante el cual la EPMSA otorga una extensión en el plazo para levantar el Aviso de remediación descrito en el numeral 2.1.4.

- "... cabe recordar que se ha solicitado en varias ocasiones que se incluya en la redacción de la introducción del documento presentado, como un "primer producto" de la nueva actualización del Plan Maestro del NAIMS que la Corporación Quiport S.A. se ha comprometido presentar oficialmente en el año 2015."

Para esta observación, no se indican los documentos mediante los cuales se las realiza, sin embargo, no se encuentra descrita en los documentos de Aviso de Remediación y en el de extensión de plazo de los numerales 2.1.1 y 2.1.4 de este informe.

**2.1.10** Finalmente, mediante oficio No. EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014 en base a las Comisiones de Plan Maestro, la Gerencia General de la EPMSA pone en conocimiento a Quiport 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 la Coporación 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, para lo cual se deja constancia del compromiso de mi representada para colaborar con todos los lineamientos necesarios para corregir este producto como fruto de nuestra relación de aliados estratégicos. "



**2.2. CONCLUSIÓN 1 Párrafo 2 "Por otra parte, se debe verificar si los incumplimientos relativos a la infraestructura señalados en el Aviso de Remediación subsisten o no."**

En lo referente a este punto se indica lo siguiente:

**2.2.1 Oficio No. EPMSA -GG-0152-0688-13 Aviso de Remediación**

**2.2.1.1** Mediante oficio DING-375-2013 de 23 de diciembre de 2013 descrito en el numeral 2.1.6 de este informe, el Concesionario a través de su Manager de Infraestructura e Ingeniería, remite al Gerente de Seguimiento Contractual (e) la información referente a las observaciones realizadas al documento de Actualización de Plan Maestro incluyendo información estadística, proyección de pasajeros, capítulos de enmienda sobre edificios adicionales e infraestructura complementaria, dando éste respuesta mediante oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 descrito en el numeral 2.1.7 de este informe, indicando que: "*...se ha realizado la revisión de los documentos adjuntos encontrando solventadas las observaciones realizadas en los oficios anteriores;...*"; entendiéndose que se han incluido la observaciones realizadas por la EPMSA en cuanto a la infraestructura descrita en el Aviso de Remediación.

**2.2.1.2** En lo referente a las mejoras indicadas en el Aviso de Remediación, se indica lo siguiente:

La cláusula "7.2. Concesionario indica que:"*...por medio de este instrumento el Concesionario acuerda...(b)mejorar el Nuevo Aeropuerto de conformidad con la 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."*

La cláusula 7.2.12 Mejoras del Contrato de Concesión indica que: "*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, si el concesionario desea implementarla, el Concesionario tendrá el derecho de ejecutarla, con sujeción al consentimiento escrito previo de CORPAQ aprobando los términos y condiciones de tal mejora...*"

La cláusula 7.2.14 Niveles de Servicio del Aeropuerto indica que: (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...."*

**"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"*

Según las cláusulas indicadas anteriormente, toda mejora de cualquier parte del Aeropuerto, debe realizarse según el Plan Maestro, por lo que las mejoras no aprobadas



por la EPMSA, indicadas en el Aviso de Remediación debieron ser realizadas según este documento, exceptuando los desarrollos que se deban llevar a cabo en base a la cláusula 7.2.14 referente a Nivel de Servicio, por lo que debieron estar incluidas en el Plan Maestro para su ejecución, observación que se entendería fue absuelta mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014 del Gerente de Control de la Concesión, al haber sido incluidas las edificaciones y mejoras en la Actualización del Plan Maestro.

### **3. BASE LEGAL**

#### **3.1. PRIMERA ENMIENDA Y REFORMULACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN**

**"7.2. Concesionario:**...por medio de este instrumento el Concesionario acuerda...(b)mejorar el Nuevo Aeropuerto de conformidad con la 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."

**"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, si el concesionario desea implementarla, el Concesionario tendrá el derecho de ejecutarla, con sujeción al consentimiento escrito previo de CORPAQ aprobando los términos y condiciones de tal mejora..."

**"7.2.14 Niveles de Servicio del 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...."

**"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"**

**"18.2 Terminación por parte de CORPAQ: 18.2.1 Derecho a Terminar:** CORPAQ tendrá derecho a terminar este Contrato de Concesión al ocurrir cualquiera de los siguientes eventos:... (b) 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 2, 7, 9, 13 Y 15, incumplimiento que haya continuado sin remediación durante diez (10) días o más;..."

**"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."

"ANEXO 6 al Contrato de Concesión

#### **PLAN MAESTRO**

"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 Clausula 7.2.13 relativas al nivel de servicios, y otros cambios de las 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 las 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 períodos de tiempo de cinco, diez y veinte años subsiguiente."

#### **4. CONCLUSIONES**

##### **Aviso de Remediación Plan Maestro**

En base al análisis de la documentación presentada, se concluye lo siguiente con respecto al Aviso de Remediación emitido mediante Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13:

- Mediante oficio DING-375-2013 de 23 de diciembre de 2013, el Concesionario a través de su Manager de Infraestructura e Ingeniería, remite al Gerente de Seguimiento Contractual (e) la información indicada en el Aviso de remediación dentro del plazo ampliatorio de los 90 días otorgado mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13 descrito en el numeral 2.1.4 de este informe, habiendo realizado los esfuerzos indicados en este documento para remediar el incumplimiento dentro del plazo otorgado.
- Mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, por el Gerente de Control de la Concesión, en respuesta a oficio DING-375-2013 del 23 de diciembre de 2013, indica que : " ...se ha realizado la revisión de los documentos adjuntos encontrando solventadas las observaciones realizadas en los oficios anteriores;" por lo que se entendería que el Gerente de Control de la Concesión de ese entonces, da por solventadas las observaciones realizadas en el Aviso de Remediación e inclusive las realizadas mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13 descrito en el numeral 2.1.4 de este informe.
- Según las cláusulas indicadas en el numeral 2.2.1.2, toda mejora de cualquier parte del Aeropuerto, debe realizarse según el Plan Maestro, por lo que las mejoras no aprobadas por la EPMSA, indicadas en el Aviso de Remediación debieron ser realizadas según este documento, exceptuando los desarrollos que se deban llevar

a cabo en base a la cláusula 7.2.14 referente a Nivel de Servicio, por lo que debieron estar incluidas en el Plan Maestro para su ejecución, observación que se entendería absuelta mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014 del Gerente de Control de la Concesión, al haber sido incluidas las edificaciones y mejoras en la Actualización del Plan Maestro.

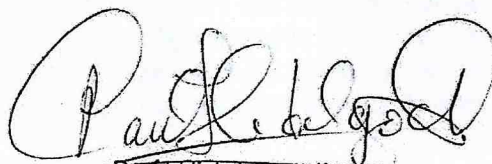
- Mediante Oficio No. EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014, y en base a las Comisiones de Plan Maestro, la EPMSA da por recibida la actualización del Plan Maestro 2010, sin embargo ésta no aprueba dicha actualización del Plan por haberse presentado extemporáneamente, por asuntos ajenos a esta administración y sobre las cuales no cabe subsanación, exhortando a la Corporación Quiport S.A. a trabajar en la en la actualización del Plan Maestro 2015 para su aprobación dentro de los primeros días hábiles del 2015.

## 5. RECOMENDACIONES

En base a la documentación presentada en este informe referentes, salvo su mejor criterio, se recomienda que:

- Solicitar a la Gerencia Jurídica su pronunciamiento legal según lo indicado en este informe a fin de conocer las acciones a ser tomadas contractualmente, toda vez que existe un Aviso de Remediación emitido mediante Oficio No. EPMSA-GCC-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, como ya se solicitó mediante memorando No. EPMSA-GCC-0455-6466-15 de 8 de octubre de 2015.

Elaborado por:



Raúl Hidalgo Artieda  
**DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA**

Adjunto: Documentos indicados.



MEMORANDO No. EPMSA-GJ-0633-8190-15

10413

**PARA:** Ing. Katya Bastidas.  
**GERENTE DE CONTROL DE LA CONCESIÓN**

**DE:** Abg. Dafne Domínguez Sosa.  
**GERENTE JURÍDICA (E)**

**ASUNTO:** Aviso de Remediación Plan Maestro 2010-2015.

**FECHA:** Quito, 21 de diciembre de 2015.

En atención a su Memorando No. EPMSA-GCC-0595-8161-15 de 21 de diciembre del 2015, en el cual consta adjunto el Informe Técnico 158-EPMSA-GCC-DI-15 de igual fecha emitido por el Director de Infraestructura, mediante el que solicita a la Gerencia Jurídica el pronunciamiento legal sobre la pertinencia del Aviso de Remediación respecto al Plan Maestro denominado 2010-2015, mismo que fuera notificado al Concesionario mediante Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, ante los incumplimientos indicados en el mismo, y que se indiquen las acciones a ser tomadas contractualmente; al respecto me permito exponer lo siguiente:

**1.- BASE LEGAL:**

**1.1. Decreto Ejecutivo No. 885 de 23 de octubre de 2000.-**

Mediante Decreto Ejecutivo No. 885 del 23 de octubre del 2000, publicado en el Registro Oficial No. 198 de 7 de noviembre de 2000, el Presidente Constitucional de la República, en su artículo 1 autorizó al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) la construcción, administración y mantenimiento del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, incluyendo la vías de acceso y las obras complementarias relacionadas.

**1.2. Sucesión jurídica de la EPMSA.-**

a) El Concejo Metropolitano de Quito mediante Resolución No. 114 constituyó la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (CORPAQ), la que fue aprobada mediante Acuerdo Ministerial No. 2000541 de 30 de octubre del 2000, expedido por el Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca. CORPAQ fue constituida como entidad jurídica de derecho privado, con finalidad social, sin fines de lucro, la cual sujetó a normas y leyes de la República del Ecuador y a su Estatuto.

El literal a) del art. 3 del Estatuto dice: "La construcción, operación, administración y mantenimiento del nuevo aeropuerto internacional de Quito, incluyendo vías de acceso y obras complementarias y conexas;"

b) La Ordenanza Metropolitana No. 0289 de 17 de noviembre de 2008, publicada en el Registro Oficial No. 0628 de 7 de julio del 2009, creó la Empresa Municipal Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (CORPAQ), la cual asumió todos los derechos y obligaciones de la ex CORPAQ, constando dentro de sus fines primordiales el de: "Construir, operar y mantener el Nuevo aeropuerto Internacional de Quito, incluyendo obras complementarias y conexas;"

c) Mediante Ordenanza Metropolitana No. 0309 de 16 de abril de 2010, el Concejo Metropolitano creó la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales (EPMSA), persona jurídica de derecho público, sujeta a las disposiciones de la Ley Orgánica de Empresas Públicas; y que, en virtud de su Disposición General Tercera, sucede jurídicamente a la Empresa Municipal Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito -CORPAQ-. Dentro de su objeto principal está el de: "Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general explotar la infraestructura aeroportuaria del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;"

**1.3 Corte Constitucional.-**

**Sentencia de la Corte Constitucional para el Periodo de Transición (Sentencia No. 003-SIN-CC de 23 de julio de 2009)**



La Corte en la sentencia interpretativa, la cual determinó de manera clara y precisa que las tasas aeroportuarias tendrán el carácter de recursos públicos con independencia de la entidad que los administre, fue más allá por cuanto consideró necesario remitirse a nociones básicas inherentes a la naturaleza de un contrato de concesión, y cito textual su análisis:

*"(...) e. Control.- Siendo el contrato de concesión una delegación de actividad, el control de dicha actividad por el concedente es un elemento esencial, el que se manifiesta en la posibilidad de reglamentación y de vigilancia y es consecuencia de que el concedente necesita uniformar la actividad del concesionario y por tal razón se reserva la facultad de controlarlo, así como también la de modificar las condiciones en que presta la actividad en ciertos aspectos."*

A pesar de que el contenido de la sentencia interpretativa es referente a las tasas aeroportuarias, en su análisis al respecto describe al Municipio como Concedente en la concesión aeroportuaria. Igualmente ordenó en su numeral 8) que: *"(...) que los poderes públicos e interesados adecuen 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."*

**Comentario:** La sentencia de la Corte marco el inicio para la negociación del Contrato de Concesión y los instrumentos relacionados.

#### **1.4. Ordenanza Metropolitana No. 335 publicada en el Registro Oficial de 8 de enero del 2011.-**

El art. Innumerado (3) "De la Unidad de Gestión" dice: *"Con las reservas previstas en este Título, para el ejercicio de las competencias y atribuciones que le corresponden al Municipio 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."*

La Disposición Transitoria Única dispone que: *"El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito reasume las competencias y facultades que tiene atribuidas con respecto a los Aeropuertos y, en tal virtud, en su calidad de Concedente respecto de la concesión vigente a la fecha de expedición de esta norma, sustituye en derechos y obligaciones a la EPMSA, que se limitará a actuar en calidad de Unidad de Gestión en los términos previstos en este título hasta la fecha de Conclusión de la Concesión."*

Por otra parte, la propia norma metropolitana establece en su artículo innumerado (5), en el numeral 7 lo siguiente:

*"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. (...)"*

#### **1.5 Estatuto de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales (Resolución No. EPMSA-SD-0002-2010 de 26-05-2010, expedida por el Directorio).-**

Dentro del Objeto Principal de la EPMSA establecido en el artículo Tercero del Estatuto de la Empresa, en los literales a), c), d) y e) se establece lo siguiente:

*"1. El objeto principal de la empresa pública metropolitana, es el siguiente:*

*a) Diseñar, planificar, construir, mantener, operar, y, en general, explotar la infraestructura aeroportuaria del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;(...)*

*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 del 23 de octubre de 2000, publicado en el Registro Oficial No. 198 de 7 de noviembre de 2000, o el régimen que le sustituya; y,*

*e) Las demás actividades operativas, complementarias y de prestación de servicios relativas a las competencias que le corresponden 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*



regímenes especiales.”

**1.6 Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales (Resolución No. 02-07-2014 de 11-11-2014, expedida por el Directorio).-**

En su articulado, en especial en lo referente a la Misión y Visión, la EPMSA deberá asegurar el cumplimiento de servicios aeroportuarios de excelencia y desarrollar la zona franca del Distrito Metropolitano de Quito.

En particular, la Gerencia Jurídica, es responsable de asesorar en la correcta aplicación de la normativa vigente, inclusive aquella aplicada a los temas relacionados con los acuerdos o contratos celebrados con el concesionario. La Gerencia Jurídica, de conformidad con el artículo 18, literal d), numeral 2), del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional, emite informes jurídicos referentes a los contratos de la Concesión, solicitados por la Gerencia General y las demás gerencias competentes.

**2.- DOCUMENTOS CONTRACTUALES:**

**2.1 Contrato de Concesión del Proyecto del Aeropuerto Internacional de Quito, celebrado entre Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito y Canadian Commercial Corporation (16 de septiembre de 2002).-**

La CORPAQ otorga al Concesionario, por el período de la Concesión, el derecho y la obligación de (i) operar, administrar, dirigir, mejorar y mantener el 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.

**2.2 Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión del proyecto del Aeropuerto internacional de Quito, entre CORPAQ y Canadian Commercial Corporation. (22 de junio de 2005).-**

La Cláusula 1. "Definiciones e Interpretación" establece el siguiente concepto aplicable al presente criterio:

**"Plan Maestro:** 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;"

En lo que respecta a la Operación y Mantenimiento de los Aeropuertos en la cláusula 2.3.1, las partes estipulan, en su parte respectiva:

**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 subrayado me corresponde)

Por otra parte, de acuerdo con la cláusula 7.2 literal (b) establece como obligación del Concesionario la siguiente: **"(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 subrayado me corresponde)

Otra de las obligaciones contractuales del Concesionario relacionada estrechamente con el cumplimiento del Plan Maestro es la determinada en la cláusula 7.2.13 que dice en su parte respectiva:

**"El Concesionario deberá, a su costo y expensas: a) emplear en los Aeropuertos, o hacer que se emplee en los Aeropuertos, un número suficiente de empleados capacitados y con experiencia para operar los Aeropuertos, proporcionar los Servicios Aeroportuarios, y operar los Desarrollos del Aeropuerto, de acuerdo con los Estándares, el Plan Maestro, y el Acuerdo de Operación y Mantenimiento; (...)"** (El subrayado me corresponde)

Respecto al desarrollo aeroportuario de cómo debe ejecutarse éste la cláusula 12.4.1 estipula que deberá realizarse bajo las siguientes condiciones:

**"(a) no interferir con las operaciones normales del Aeropuerto; (b) no interferir con los requerimientos de los Estándares, (c) llevarse a cabo en cumplimiento con el Plan Maestro; y, (d) no interferir con ninguna mejora requerida según los términos de este Contrato de Concesión."** (El subrayado me corresponde)



Así mismo, la obligación del Concesionario de observar lo establecido en el Plan Maestro se reitera en la cláusula 13 que expresa:

**"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;"** (El subrayado me corresponde)

Adicionalmente, el Anexo No. 6 del Contrato de Concesión relativo al "PLAN MAESTRO" en su parte respectiva establece que:

*"El Plan Maestro será actualizado por el Concesionario de 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 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."* (Subrayado y negrilla me corresponde)

La Cláusula 18. 2.2 en lo relativo al Aviso de Remediación, establece que:

*"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."*

El Aviso de Remediación, constituye un trámite previo que las partes deberán cumplir, en este caso que examinamos, la EPMSA ejerza el Derecho a Terminar por incumplimiento del Concesionario, considerándola como advertencia de incumplimiento contractual atribuible al Concesionario, análisis que efectuó para un mejor entendimiento de dicha figura sin atentar las reglas interpretativas del Contrato de Concesión que la instituye. El aviso de remediación permite a la parte incumplida, en este momento el Concesionario, remediar los incumplimientos notificados en el plazo otorgado, de conformidad con la naturaleza de dichas desviaciones contractuales.

Los plazos que se otorgan para remediar, sean bajo la condición de Aviso por Emergencia (no mayor a 10 días), o el plazo ordinario de no menor a 3 meses, en el caso de no ser considerado como Emergencia, deberán observar la naturaleza del incumplimiento. La determinación de la naturaleza del incumplimiento, debe ser analizada en el informe técnico; no obstante a ello, en este caso en particular no configura el llamado Aviso por Emergencia por lo que correspondería el plazo ordinario debe ser de no menor a 3 meses.

En el sentido del párrafo anterior, luego de activar el mecanismo contractual anunciado en el párrafo anterior, la cláusula 18.2.3 "Aviso de Terminación" establece que:

*"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 par 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 par escrito al Concesionario.(...)"*

### **2.3 Acuerdo de Alianza Estratégica.-**

Acuerdo de Alianza Estratégica, suscrita por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales y Quiport S.A. (9 de agosto de 2010)



La Cláusula Tres "Objeto de la Alianza Estratégica", específicamente la Tres punto Uno literal (b), las partes estipulan:

*"(...) (b) Por medio de este instrumento, las Partes reconocen y convienen que, para el propósito de llevar a cabo el Proyecto: (i) el Municipio, en su calidad correspondiente de Institución Estatal competente con relación al Proyecto de conformidad con las leyes ecuatorianas, será concedente de los Derechos de concesión bajo el Contrato de Concesión, asumiendo todas las funciones, obligaciones y derechos establecidos en este Acuerdo y en los demás Documentos de la Transacción (en calidad, el "Concedente"); (ii) la Unidad de Gestión, en su calidad de entidad de nivel operativo y delegado del Municipio, servirá como unidad de gestión a nombre del Municipio, cumpliendo algunas de las funciones, obligaciones y derechos del municipio establecidos en este Acuerdo y en los demás Documentos de la Transacción; (...)"*

La propia cláusula enunciada en su literal (d) dice:

*"Conforme a los Acuerdos Maestros del Municipio, la Unidad de Gestión cederá al Municipio, en su calidad de Concedente, todos los derechos y obligaciones de la Unidad de Gestión bajo los Documentos de la Transacción de los cuales es parte, incluyendo sin limitación, el Contrato de Concesión; y el Municipio, en su calidad de Concedente, asumirá todos esos derechos y obligaciones, incluyendo, sin limitación, todos los derechos y obligaciones de la Unidad de Gestión como concedente original de los Derechos de Concesión para todos los propósitos de los Documentos de la Transacción y el proyecto, en cada caso, sujeto a los términos y condiciones de los mismos."*

La fecha efectiva del documento en cuestión es el 04 de febrero de 2011, según el Certificado de la Fecha Efectiva.

#### **2.4 Segunda Enmienda al Contrato de Concesión.-**

Segunda Enmienda al Contrato de Concesión del Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito otorgada por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y Corporación QUIPORT S.A. (9 de agosto de 2010).

La segunda enmienda en su Cláusula Uno punto seis "EL ACUERDO MAESTRO DEL MUNICIPIO" expresa:

*"(a) El Municipio, mediante un acto público pertinente, reasumió todas las competencias que previamente había delegado a Unidad de Gestión (como SUCESOR DE LA CORPAQ PUBLICA Y LA CORPAQ PRIVADA) con relación al Proyecto, lo que incluye sin limitación, las competencias para actuar como concedente de los Derechos de Concesión bajo el Contrato de Concesión para todos los propósitos de los Documentos de la Transacción y del Proyecto; (b) De conformidad con los Acuerdos Maestros del Municipio, entre el Municipio, la Unidad de Gestión, Quiport y los otros Participantes del Proyecto (como está definido en dichos instrumentos) (cada uno de los acuerdos, "ACUERDO MAESTRO DEL MUNICIPIO"), la Unidad de Gestión cedió sus derechos y obligaciones bajo el Contrato de Concesión y cada Documento Cedido (como se define en el correspondiente Acuerdo Maestro del Municipio) al Municipio; y el Municipio, en calidad de Concedente (según está definido en el Acuerdo de Alianza Estratégica), asumió tales derechos y Obligaciones."*

#### **3. ANTECEDENTES DE ACTUALIZACIÓN DEL PLAN MAESTRO 2010-2015:**

- Mediante Oficio No. PRES-402-10 de 16 de julio de 2010, el Presidente del concesionario indicó al Gerente General de CORPAQ 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.
- Con Oficio No. EPM-GG-0066-0266-10 de 26 de julio de 2010, el Gerente General de la EPMSA, envió al Director General de Aviación Civil, tres ejemplares del Plan Maestro del Nuevo Aeropuerto de Quito, Actualización 2010, en los capítulos correspondientes, mencionando que el Plan Maestro ha sido actualizado a base de las observaciones emitidas por funcionarios de la Dirección General de Aviación Civil, CORPAQ y Quiport.
- Con Oficio No. EPM-GG-0075-0338-10 de 11 de agosto de 2010, el Gerente General de la EPMSA, comunicó al Presidente y Director General del Concesionario, 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.

- Mediante Oficio No. PRES-1422-11 de 1 de julio de 2011, el Director General del concesionario, remitió al Gerente General de la EPMSA, 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.
- Con Oficio No. EPM-GG-0174-0789-11 de 29 de septiembre de 2011, el Gerente General de la EPMSA, informó al Director General del Concesionario, las observaciones a la actualización del Plan Maestro planteadas en la reunión efectuada el 28 de septiembre de 2011, y le puso en conocimiento 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.
- Mediante Memorando No. EPM-GG-0041-1522-11 de 25 de octubre de 2011, el Asesor Técnico de la entidad informó al Gerente General de la EPMSA, sobre la revisión del Plan Maestro, señalando que el documento se estructura en siete capítulos, sobre los cuales se puntualizan varios comentarios producto de la revisión efectuada, que en su parte pertinente señala:

*"...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). 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... Primera Enmienda y reformulación del Contrato de Concesión. Versión en idioma Inglés. Anexo 6. Plan Maestro...-*

	Proyectado 2010	Datos Reales 2010	Porcentaje Incremento
<i>Pasajeros Anual</i>			
<i>Internacional</i>	1,528,000	1,687,902	10,46%
<i>Doméstico</i>	3,086,000	3,421,635	10,88%
<i>Tránsito</i>	11,000	n/d	---
<i>Movimiento Anual</i>	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..."*

- Mediante Oficio No. EPM-GG-0207-0954-11 de 29 de noviembre de 2011, el Gerente General de la EPMSA notificó al Director General del concesionario, 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.
- Con Oficio No. PRES-476-2012 de 14 de septiembre de 2012, el Presidente del concesionario informó al Gerente General de la EPMSA que en respuesta al Oficio No. EPM-GG-0174-0789-11 de 29 de septiembre de 2011, se han mantenido reuniones entre la EPMSA y su representada, a fin de dar explicaciones sobre las observaciones para llegar a un acuerdo sobre las mismas.



- Mediante Oficio No. EPMSA-GG-0075-0292-13 de 6 de marzo de 2013, el Gerente General de la EPMSA, comunicó al Presidente del concesionario, 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..."*
- Con Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, el Gerente General de la EPMSA, notificó al Presidente del concesionario, 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 descritos 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.
- Mediante Oficio No. PRES-438-1319 de 19 de septiembre de 2013, el Presidente del concesionario informó al Gerente General de la EPMSA, 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 aéreo y proyecciones, por lo que solicitó la extensión del plazo de remediación por un período adicional de 90 días.
- Con Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13 de 30 de septiembre de 2013, el Gerente General de la EPMSA, comunicó al Presidente del concesionario, que las observaciones se refirieron al documento "introductorio" 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. Así como existen otros temas que se consideró debían incluirse en el Plan Maestro, como el tratamiento de residuos sólidos. Y finalmente se concluyó el documento, mencionando que bajo los criterios señalados, la EPMSA acepta la solicitud de ampliación de plazo, para la entrega del documento final.
- Oficio No. DING-375-2013 de 23 de diciembre de 2013, el Gerente de Infraestructura e Ingeniería del concesionario remitió al Gerente de Seguimiento Contractual encargado de la EPMSA, la 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 DGAC y ACD&HAS, durante un periodo de seis meses, con lo cual, quedaron consensuados los métodos utilizados.
- Mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, comunicó al Gerente de Infraestructura e Ingeniería del concesionario, 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.
- Mediante Oficio No. EPMSA-GCC-0043-0308-14 de 17 de marzo de 2014, el Gerente General de la EPMSA, informó al Presidente del concesionario, 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.

- Con Oficio No. EPMSA-GCC-0124-0717-14 de 27 de junio de 2014, la Gerente General de la EPMSA, solicitó al Presidente del concesionario, que se remita el oficio mediante el cual, la entidad aprobó la actualización del Plan Maestro.
- Mediante Oficio No. PRES-253-2014 de 10 de julio de 2014, el Presidente del concesionario, informó a la Gerente General de la EPMSA, que 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 No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, por cuanto se han solventado las observaciones realizadas en oficios anteriores, lo que constituye una aprobación al Plan Maestro.
- Con Oficio No. EPMSA-GCC-0178-0950-14 de 31 de julio de 2014, la Gerente General de la EPMSA, comunicó al Presidente del concesionario, que en referencia al proceso seguido para obtener la aprobación de la actualización del Plan Maestro, se le hizo conocer que no se 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, el cual, hasta la fecha, no ha sido formalmente levantado, razón por la cual, dicho incumplimiento sigue vigente hasta la fecha.
- Mediante Oficio No. DING-303-2014 de 21 de agosto de 2014, el Gerente de Ingeniería e Infraestructura del concesionario, comunicó a la Gerente General de la EPMSA, que en atención a lo requerido en las reuniones de la Comisión de Plan Maestro, remite la actualización del Plan Maestro íntegro, con los comentarios y observaciones incluidas.
- Con oficio No. EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014, la Gerente General de la EPMSA, comunicó al Presidente del concesionario, que:

*"...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..."*

#### **4.- AVISO DE REMEDIACIÓN PLANTEADO SOBRE EL PLAN MAESTRO 2010-2015 DE FECHA 19 DE JUNIO DE 2013:**

**4.1** El Aviso de Remediación notificado al Concesionario por EPMSA, mediante oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, argumenta el incumplimiento indicando que: *"Adicionalmente, a la falta de cumplimiento de la cláusula 1.1 y del Anexo 6 del Contrato de Concesión, Corporación Quiport ha realizado mejoras en el sitio del Nuevo Aeropuerto y ha construido edificaciones adicionales a las establecidas en el Plan Maestro incumpliendo con lo establecido en la cláusula 7.2.12 del Contrato de Concesión. Quiport ha construido edificaciones no contempladas y por lo tanto no autorizadas por el propietario del Aeropuerto, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, tales como: hangares, edificio de Centro Logístico TABACARCEN, edificio administrativo, edificios de renta de autos; entre otros, que no fueron puestas en consideración para aprobación previa de la EPMSA y no constan en el Plan Maestro ni en su actualización; así mismo, se han realizado mejoras y cambios no autorizados dentro del Edificio Terminal de Pasajeros, como la implementación de restaurantes, cocinas y despensas en el nivel cero del terminal, sala VIP en otra ubicación; entre otros."*

Este aviso para remediar consideró el plazo de 3 meses desde la recepción del oficio para que el Concesionario absolviera los incumplimientos señalados.

Documentalmente, esta Gerencia Jurídica no ha constatado que exista el cierre de este aviso de remediación mediante la notificación respectiva.



4.2 Mediante Memorando No. EPMSA-GJ-0618-7860-15 de 04 de diciembre de 2015, la Gerente Jurídica (e) remitió a la Gerente de Control de la Concesión el pronunciamiento respecto al Aviso de Remediación, en el que concluye en su parte respectiva lo siguiente:

**“(E) CONCLUSIÓN:**

Con los elementos expuestos, en atención a las recomendaciones constantes en el informe técnico, esta Gerencia Jurídica se pronuncia en el siguiente sentido:

1.- La persistencia en el tiempo del Aviso de Remediación notificado mediante Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, sin que hasta la fecha se adoptara la decisión de desistir de dicho aviso o de ejercer el Derecho a Terminar de conformidad con la cláusula 18.2.3 del Contrato de Concesión, ha originado que dicho mecanismo contractual se encuentre en vigencia.

Sin embargo de ello, de acuerdo con lo constante en el Informe Técnico emitido por el Director de Infraestructura, el Plan Maestro no fue aprobado efectivamente por la EPMSA, lo cual demuestra la sostenibilidad del incumplimiento notificado hasta la presente fecha, debiéndose haber ejercido el Derecho a Terminar oportunamente de conformidad con la cláusula 18.2.3., por haber expirado el término para remediar por parte del Concesionario.

No obstante a ello, previo a proceder con el ejercicio del Derecho a Terminar el Contrato de Concesión, considerando que ha transcurrido más de dos años del Aviso para Remediar en cuestión, se debería, desde el punto de vista técnico analizar si la documentación presentada por el Concesionario dentro de los 3 meses del plazo otorgado a razón del Aviso de Remediación, comprueba o no que el Concesionario efectivamente realizó sus mejores esfuerzos para remediar el incumplimiento notificado, de acuerdo a la cláusula 18.2.2. Aún y cuando ha quedado demostrado que la EPMSA, en su momento, no aprobó el Plan Maestro 2010-2015. En tal sentido, es necesario determinar si la EPMSA negó irrazonablemente la aprobación del Plan Maestro presentado por el Concesionario o simplemente éste no cumplió con su obligación contractual de actualizar el Plan Maestro 2010-2015.

Por otra parte, se debe verificar si los incumplimientos relativos a la infraestructura señalados en el Aviso de Remediación subsisten o no”.

**5.- COMUNICACIÓN AL DIRECTORIO RESPECTO DEL PLAN MAESTRO 2010-2015**

Mediante Memorando No. EPMSA-GCC-0118-2744-15 de 14 de mayo de 2015, el Gerente de Control de la Concesión informó a la Gerente General que conforme lo discutido en el Punto VARIOS de la Sesión Ordinaria de Directorio de la EPMSA, celebrada el 06 de febrero de 2015, conformándose varias comisiones de trabajo con el Concesionario y que en el primer punto señala: “La Comisión del Plan Maestro, en el cual se trató la actualización del Plan Maestro que debió haber sido presentada en el año 2010, conforme el anexo 6 del Contrato de Concesión, tuvo como resultado la emisión del oficio No. EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014, con el cual se notificó al concesionario que la EPMSA, a esa fecha, daba por recibida la actualización del Plan Maestro, no aprobaba la misma por haberse presentado extemporáneamente, por asuntos ajenos a esta administración y sobre los cuales no cabe subsanación, y se dejó expresa constancia que el contrato de la concesión se realizará sobre la base del Plan Maestro contractual, esto es, el del año 2005.”

Actualmente, se encuentra en discusión la actualización del Plan Maestro correspondiente al año 2015 y tanto la EPMSA como distintos stakeholders han emitido sus observaciones al respecto, a fin de contribuir a la adecuada socialización conjunta con actores aeroportuarios con el objetivo que dicha actualización plasme las necesidades que estos puedan tener, así como aquellos del Eje de Desarrollo Productivo, en beneficio del desarrollo de nuestro Aeropuerto”. (Las negrillas y subrayado fuera de texto original)

En Sesión Ordinaria de la EPMSA de 19 de mayo de 2015, el Directorio en el numeral 4 “Conocimiento y resolución respecto del informe de control de la concesión” resolvió en lo que concierne al informe presentado por la Gerencia de Control de la Concesión, contentivo de los incumplimientos del Concesionario, lo siguiente:

**“Resolución No. 04-05-2015:** Dar por conocido el informe presentado por el Gerente de Control de la Concesión referente los incumplimientos respecto a la Concesión Aeroportuaria. Esta resolución entrará en vigencia de manera inmediata sin necesidad de que se apruebe el acta”.



**6.- BORRADOR DEL INFORME DEL 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.**

En lo que se refiere a que no se aprobó la actualización del Plan Maestro del nuevo aeropuerto internacional de Quito, para el quinquenio 2010-2015, en sus conclusiones en su parte pertinente manifiesta:

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

- c) *Al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito le asistía el derecho a terminar inmediatamente 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, en razón de que 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 la EPMSA, en sus respectivos períodos de gestión, hayan informado del particular al Directorio de la entidad, y a través de éste, al Concejo Metropolitano de Quito y al Alcalde Metropolitano."* (...)

**7.- INFORME TÉCNICO DE LA GERENCIA DE CONTROL DE LA CONCESIÓN**

Mediante Memorando No. EPMSA-GCC-0595-8161-15 de 21 de Diciembre del 2015, la Gerencia de Control de la Concesión remitió a esta Gerencia el Informe Técnico No. 158-EPMSA-GCC-DI-15 de 21 de diciembre de 2015, en el que concluye lo siguiente:

**"4. CONCLUSIONES**

**Aviso de Remediación Plan Maestro**

En base al análisis de la documentación presentada, se concluye lo siguiente con respecto al Aviso de Remediación emitido mediante Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13:

- *Mediante oficio DING-375-2013 de 23 de diciembre de 2013, el Concesionario a través de su Manager de Infraestructura e Ingeniería, remite al Gerente de Seguimiento Contractual (e) la información indicada en el Aviso de remediación dentro del plazo ampliatorio de los 90 días otorgado mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13 descrito en el numeral 2.1.4 de este informe, habiendo realizado los esfuerzos indicados en este documento para remediar el incumplimiento dentro del plazo otorgado.*
- *Mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, por el Gerente de Control de la Concesión, en respuesta a oficio DING-375-2013 del 23 de diciembre de 2013, indica que: "...se ha realizado la revisión de los documentos adjuntos encontrando solventadas las observaciones realizadas en los oficios anteriores;" por lo que se entendería que el Gerente de Control de la Concesión de ese entonces, da por solventadas las observaciones realizadas en el Aviso de Remediación e inclusive las realizadas mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13 descrito en el numeral 2.1.4 de este informe.*
- *Según las cláusulas indicadas en el numeral 2.2.1.2, toda mejora de cualquier parte del Aeropuerto, debe realizarse según el Plan Maestro, por lo que las mejoras no aprobadas por la EPMSA, indicadas en el Aviso de Remediación debieron ser realizadas según este documento, exceptuando los desarrollos que se deban llevar a cabo en base a la cláusula 7.2.14 referente a Nivel de Servicio, por lo que debieron estar incluidas en el Plan Maestro para su ejecución, observación que se entendería absuelta mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014 del Gerente de Control de la Concesión, al haber sido incluidas las edificaciones y mejoras en la Actualización del Plan Maestro.*
- *Mediante Oficio No. EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014, y en base a las Comisiones de Plan Maestro, la EPMSA da por recibida la actualización del Plan Maestro 2010, sin embargo ésta no aprueba dicha actualización del Plan por haberse presentado extemporáneamente, por asuntos ajenos a esta administración y sobre las cuales no cabe subsanación, exhortando a la Corporación Quiport S.A. a trabajar en la actualización del Plan Maestro 2015 para su aprobación dentro de los primeros días hábiles del 2015.*



## 5. RECOMENDACIONES

En base a la documentación presentada en este informe referentes, salvo su mejor criterio, se recomienda que:

- Solicitar a la Gerencia Jurídica su pronunciamiento legal según lo indicado en este informe a fin de conocer las acciones a ser tomadas contractualmente, toda vez que existe un Aviso de Remediación emitido mediante Oficio No. EPMSA-GCC-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, como ya se solicitó mediante memorando No. EPMSA-GCC-0455-6466-15 de 8 de octubre de 2015."

## 8.- ANÁLISIS:

Con los elementos expuestos, en especial el informe técnico presentado por la Gerencia de Control de la Concesión, mediante memorando No. EPMSA-GCC-0595-8161-15 de 21 de Diciembre del 2015, esta Gerencia Jurídica se pronuncia respecto la actualización del Plan Maestro 2010-2015, en el siguiente sentido:

- El artículo 233 de la Constitución de la República señala que, ninguna servidora ni servidor público estará exento de **responsabilidades por los actos realizados en el ejercicio de sus funciones, o por sus omisiones, y serán responsables administrativa, civil y penalmente por el manejo y administración de fondos, bienes o recursos públicos.**
- Como se deja expresado en este informe, existieron varias comunicaciones que señalaron las observaciones sobre el Plan Maestro 2010-2015, y que de las mismas se desprende que no fue aprobado formalmente por la EPMSA, razón por la cual se notificó al Concesionario con un Aviso de Remediación, concediéndole el plazo de tres meses para su cumplimiento; y adicionalmente se le otorgó 90 días por petición del Concesionario.
- En este sentido, la Gerente General de la EPMSA, mediante Oficio No. EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014, comunicó al Presidente del Concesionario, sobre la extemporaneidad de entrega del Plan Maestro, razón por lo que no se aprueba el mismo y se da por recibido.

Conforme lo señala el informe técnico de la Gerencia de Control de la Concesión, objeto del presente análisis, es necesario realizar las siguientes apreciaciones:

1.- El Concesionario mediante oficio DING-375-2013 de 23 de diciembre de 2013, remitió al Gerente de Seguimiento Contractual (e) la información indicada en el Aviso de Remediación dentro del plazo ampliatorio de los 90 días otorgado mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13, conforme lo expresa el informe técnico de la Gerencia de Control de la Concesión en el que manifiesta que el Concesionario ha realizado los esfuerzos indicados para remediar el incumplimiento dentro del plazo otorgado conforme lo señala el Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, que menciona textualmente: "...se ha realizado la revisión de los documentos adjuntos encontrando solventadas las observaciones realizadas en los oficios anteriores;" por lo que se concluye que el Gerente de Control de la Concesión de ese entonces, se entenderían solventadas las observaciones realizadas en el Aviso de Remediación e inclusive las realizadas mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13 descrito en el numeral 2.14 de este informe". Y que a manera de conclusión el Informe técnico señala: "Según las cláusulas indicadas en el numeral 2.2.1.2, toda mejora de cualquier parte del Aeropuerto, debe realizarse según el Plan Maestro, por lo que las mejoras no aprobadas por la EPMSA, indicadas en el Aviso de Remediación debieron ser realizadas según este documento, exceptuando los desarrollos que se deban llevar a cabo en base a la cláusula 7.2.14 referente a Nivel de Servicio, por lo que debieron estar incluidas en el Plan Maestro para su ejecución, observación que se entendería absuelta mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014 del Gerente de Control de la Concesión, al haber sido incluidas las edificaciones y mejoras en la Actualización del Plan Maestro."

**Comentario:** Respecto a la legitimidad del plazo adicional otorgado al aviso de remediación, esta Gerencia no se pronuncia, dicho plazo generó un derecho al Concesionario, dentro del cual solventó los incumplimientos notificados, con posterioridad al plazo inicialmente otorgado, emitido por la autoridad competente en su momento. En este sentido, se entendería que el Concesionario realizó los esfuerzos que a bien consideró para eliminar las causales que fueron objeto de remediación constantes en la Notificación del Aviso para Remediar. Todo lo cual es concordante con el Informe Técnico de Control de la Concesión que concluye que el Aviso de Remediación ha sido solventado.



Conforme corresponde estatutariamente a esta Gerencia el asesorar en temas de la concesión, es importante indicar que el mismo es un proceso habilitante y no agregador de valor, por lo que la asesoría se constituye en un criterio sobre una consulta puntual en el ámbito legal solicitado por las diferentes áreas de la EPMSA, como es el criterio solicitado en el memorando de referencia emitido por la Gerencia de Control de la Concesión.

Siendo así, en el caso que nos ocupa, el informe técnico objeto de este análisis, ha desvirtuado el sustento técnico, para mantener el aviso de remediación ya que el Concesionario dentro del tiempo concedido por la EPMSA, sin analizar la legitimidad del plazo adicional otorgado y al haberse generado un derecho al Concesionario, este último entregó las observaciones realizadas por esta Empresa a través de la Gerencia de Control de la Concesión, Gerencia que mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, aceptó las correcciones del Concesionario, solicitadas en el Aviso de Remediación, y realizó nuevas observaciones a la actualización del Plan Maestro de 2010-2015, al margen de lo indicado en el Aviso para Remediar.

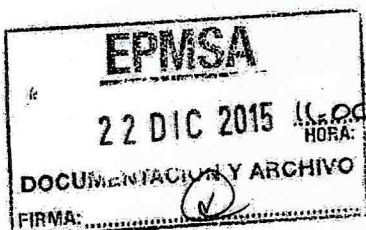
Al no mantenerse las causales del Aviso de Remediación constante en el Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, las cuales fueron solventadas por el Concesionario en el tiempo otorgado por la EPMSA, (plazo inicial y su extensión), no se cuenta con el sustento técnico a la presente fecha, en razón de que las causales notificadas en dicho aviso de remediación fueron solventadas de acuerdo al informe técnico. Cabe indicar que el derecho de terminación debió haber sido ejercido, considerando los informes técnicos y jurídicos respectivos, con la oportunidad del caso y por las actuantes en la fecha de expiración del plazo otorgado.

Finalmente, con respecto al informe borrador notificado por el órgano de control en lo referente a la actualización del Plan Maestro 2010-2015, se puso en conocimiento y resolución del Directorio lo concerniente al informe presentado por la Gerencia de Control de la Concesión, contenido de los incumplimientos del Concesionario, expidiendo el siguiente acto: **"Resolución No. 04-05-2015: Dar por conocido el informe presentado por el Gerente de Control de la Concesión referente los incumplimientos respecto a la Concesión Aeroportuaria. Esta resolución entrará en vigencia de manera inmediata sin necesidad de que se apruebe el acta"**:

El presente criterio se circunscribe solo al análisis de los documentos puestos a consideración de esta Gerencia y no es análogo a otros temas similares.

Atentamente,

  
Abg. Dafne Domínguez Sosa.  
GERENTE JURÍDICA (E)





Quito, 23 de Diciembre, 2013  
DING-375-2013

Señor  
**Arq. Oswaldo Granda**  
Gerente de Seguimiento Contractual ( e )  
Empresa Pública de Servicios Aeroportuarios  
Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales  
Presente.-

Referencia: EPM-GG-0207-095411  
EPMSA-GSC-0122-1306-13

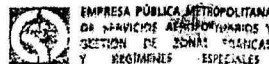
En referencia a correspondencia enviada a Corporación Quiport, describiendo las observaciones realizadas al documento de Actualización de Plan Maestro, emitido el 1 de Julio del 2011, y comentarios específicos sobre el documento emitidos el 19 de Diciembre de 2013, se ha procedido a preparar la información solicitada en sus comunicaciones, la cual se adjunta a la presente, incluyendo, tanto, información estadística y de proyección de pasajeros, así como los capítulos de enmienda sobre los edificios adicionales e infraestructura complementaria.

De igual manera se incluye un capítulo introductorio, el cual describe el proceso de actualización y su relación con el documento original, de acuerdo a lo recomendado por el departamento técnico de la Empresa Publica Metropolitana de Servicios Aeroportuarios.

En referencia al Memorando EPM-GG-0041-1522-11, se realizó el análisis en donde se encuentra que la tabla presentada por EPM-MM en la que se basa el informe, muestra datos diferentes sobre el movimiento de pasajeros en 2010, por lo que podría asumir que la fuente de esta información no es la adecuada para el análisis comparativo. La diferencia entre los datos proyectados y los datos reales de tráfico en 2010, muestran una diferencia del 4,5% que se considera aceptable como proyección de tráfico para efectos de planificación aeroportuaria.

El proceso de actualización de datos para el documento Plan Maestro 2010, fue realizado en coordinación con el departamento de Aeropuertos DGAC, el departamento de estadísticas DGAC y ADC&HAS, durante un periodo de 6 meses, en los cuales se revisaron a detalle las fuentes de información, posteriormente revisando los métodos de proyección y pronósticos. De esta manera quedaron consensuados los métodos utilizados.

Presidencia y sede de la Secretaría Regional del Consejo  
Internacional de Aeropuertos de América Latina y El Caribe.



FECHA 23 DIC 2013 10:43  
HORA

RECEPCIÓN

RECIBIDO POR: José Osorio



Premio NACIONES UNIDAS Sostenibilidad  
Ambiental Quiport - 2009

032



CORPORACIÓN QUIPORT S.A.

Atentamente,

A handwritten signature in black ink that reads 'W Gonzalez'.

William Gonzalez  
Infrastructure & Engineering Manager  
CORPORACIÓN QUIPORT S.A.

CC: José Luis Romero Quiport



Presidencia y sede de la Secretaría Regional del Consejo  
Internacional de Aeropuertos de América Latina y El Caribe.



Premio NACIONES UNIDAS Sostenibilidad  
Ambiental Quiport -2009

Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre • Quito - Ecuador • 3er. Piso, Salida Internacional.

Telfs: (593-2) 2944 978 • 2944 948 • 2944 900 • [www.quiport.com](http://www.quiport.com)



# INTRODUCCION

## ACTUALIZACION DE PLAN MAESTRO

### Antecedentes

El presente documento tiene como finalidad, presentar una descripción actualizada de las condiciones del Aeropuerto en función a los cambios que se han generado desde la publicación del documento de Plan Maestro del 2004.

La información básica sobre las condiciones geográficas, geológicas y políticas sobre la plataforma de Tababela, se mantienen según lo descrito en el documento original, ya que durante el periodo de construcción y desarrollo, no se han modificado de manera general, sin embargo, se han producido cambios en la topografía del sector nor occidental de la meseta y sus pendientes, debido a la construcción de la ruta Collas-Aeropuerto. La construcción de esta vía ha requerido de un gran corte de tierra para estabilizar las pendientes y permitir su construcción, lo cual impacta y modifica el contorno de la plataforma, tanto por los cortes generados, como por las zonas para escombreras ubicadas en las quebradas circundantes en las laderas de los ríos Urvia y Guayllabamba.

La descripción sobre la ubicación del aeropuerto y sus características con relación al contexto aeroportuario nacional se considera vigente en su contenido, por lo que se omite una actualización de estos capítulos.

Los datos de tráfico y proyecciones para movimientos de pasajeros y aeronaves, han sido revisados y ajustados en este documento como actualización al Plan Maestro, información que ha sido verificada por parte de la Autoridad Aeronáutica. Las proyecciones realizadas en esta actualización, incorporan las variables que se han presentado en el tráfico tendencias del mercado aeronáutico en el país, las cuales se aproximan a la realidad operacional del aeropuerto de Quito.

Las fases de expansión del aeropuerto se proyectan de acuerdo a lo descrito en este documento, considerando que los factores que determinen las fechas estimadas para dichas expansiones, se basaran en el incremento de tráfico y demanda. El proceso de definición de las posibles expansiones será analizado desde los puntos de vista operacionales y de infraestructura, con el fin de implementar procedimientos y soluciones administrativas para optimizar las facilidades, previo a la ejecución de obras de ampliación.

Las mediciones de tráfico en el aeropuerto se realizan periódicamente para determinar la demanda y capacidad del mismo, con información actualizada, se verifican los niveles de servicio y se identifican las áreas que requieren atención.

## Tráfico y Proyecciones

Las proyecciones de tráfico de pasajeros según lo descrito en este documento, han sido verificadas con datos estadísticos de los años anteriores hasta el 2012, coincidiendo con las cifras con variaciones menores al 1%.

Para efecto de planificación aeroportuaria y desarrollo de Plan Maestro, la información de tráfico de pasajeros y predicciones, es aplicable y consolida las bases para la proyección de las futuras fases de desarrollo del Aeropuerto.

Los documentos de referencia que colectan la información estadística y de proyecciones son elaborados en base a fuentes directas del departamento estadísticas del operador del Aeropuerto, validados por DGAC, estos pasan a manos de una firma especializada para el proceso de proyecciones de tráfico, las cuales generan los horizontes de futuro desarrollo en función del tráfico proyectado.

De acuerdo a los lineamientos originales de crecimiento de las instalaciones de terminal de pasajeros, la expansión inmediata consiste en la extensión de áreas de pre embarque hacia el sur de la terminal, area que permite un incremento de las condiciones de capacidad y nivel de servicio para manejo de pasajeros en horas pico. Este desarrollo, proyectado para un horizonte de tráfico para el 2017, se plantea adelantarlo para ponerlo en operación para el 2015, incrementando las facilidades de pre embarque y abordaje de acuerdo a la demanda actual, y proyectando la holgura necesaria para mantener los niveles de servicio requeridos hasta que se establezcan las fechas de la siguiente fase de expansión, inicialmente proyectadas para el 2022

Las mediciones de tráfico, tiempos de procesos y niveles de servicio, se realizan periódicamente para obtener datos actualizados dependiendo de cada temporada y su demanda de servicios. Estos datos son comparados con los datos obtenidos anteriormente, para poder proyectar la tendencia del nivel de servicio, y solventar los problemas operativos, donde estos se generen.

Cabe mencionar que todas las propuestas de mejoras de infraestructura, planteadas en los diseños de expansión de la terminal de pasajeros, son directamente relacionados con los resultados de las mediciones de nivel de servicio, enfocando los esfuerzos y recursos en las áreas donde se requiere la intervención o construcción de facilidades adicionales.

Cabe mencionar con estos antecedentes, que el principal desfase entre las proyecciones de pasajeros proyectados y las condiciones reales de apertura del aeropuerto, ocurre el proceso de re negociación del contrato de concesión entre la municipalidad de Quito y el concesionario del aeropuerto. Durante este periodo, se genera una variación importante en las tendencias de demanda de servicios aeroportuarios, el tráfico aciende superando las proyecciones, y las operaciones previstas para el aeropuerto en su periodo de apertura, se ven directamente afectadas. Debido a que el contrato de construcción del aeropuerto se desarrollo con diseños establecidos desde el inicio de la concesión, no pudiendo estos ser modificados o ampliados, debido a situaciones de costos directos, el proyecto avanza en su ejecución, abriendo sus operaciones con un importante retraso y con un tráfico de pasajeros superior al proyectado para este periodo.



**Tabla 1-1 INVENTARIO DE EDIFICIOS**

EDIFICIO	NOMBRE	AREA	OCUPANTE (S)
		(m2)	
A-1	Terminal de Mantenimiento de Aviones	5.010	Aerolíneas
A-2	Terminales de Mantenimiento de Aviones	14.800	Aerolíneas
C-1	Carga Internacional	14.442	Varios
C-2	Carga Doméstica	7.000	Varios
C-3	Centro Logístico de Carga	80.000	Varios
G-1	Terminal de Aviación General	1.000	Varios
G-2	Hangares de Aviación General	8.400	Operadores Privados
D-1	Edificio Administrativo	13.800	Varios
E-1	Cafetería de Empleados	760	Operadores Privados
E-2	Estacionamiento de Empleados	12.000	Varios
H-1	Hotel	19.600	Varios
P-1	Oficina Control de estacionamiento	100	Operadores Privados
S-1	Torre de Control de Tráfico Aéreo	1.675	DGAC
S-2	Cocinas de Vuelo (2) (Catering)	2.114 x 2	Operadores Privados
S-3	Planta de Tratamiento de Agua	990	
S-4	GSE (Equipos de Apoyo Terrestre) Mantenimiento	2.650	Operadores Privados
S-5	Instalaciones de SEI/ Edificio de Mantenimiento Aeroportuario	2.781	Quiport
S-6	Estación de Policía	700	Policia
S-7	Tanques de Combustible	271.481	Operadores Privados
S-8	Planta de Tratamiento Sanitario	522	
S-9	Ingenierador	TBD	Quiport
S-10	Instalaciones de Entrenamiento de Bomberos	631	Quiport
S-12	GSE (Equipos de Apoyo Terrestre) Mantenimiento Adicional	5.000	Operadores Privados
S-11	Estación de Servicio y renta de vehículos	11.100	Operadores Privados
T-1	Terminal de Pasajeros	38.050	Varios
S-1a	Edificio Control Radar	352	DGAC

	Edificios Principales
	Infraestructura complementaria en desarrollo

Notas: 1 - Incluye superficie total de la instalación, no la construcción.

2- Nomenclatura de referencia en este capítulo

Fuente: Aeropuerto, Landrum & Brown Análisis



## **1.12 Infraestructura Complementaria – Edificios Auxiliares**

Como parte del desarrollo de infraestructura aeroportuaria, se plantea la promoción de inversión por parte de terceros para el incremento de facilidades complementarias a las existentes dentro del plan original del Aeropuerto.

Se ha identificado dentro del Plan Maestro, diferentes lotes para el desarrollo de edificaciones auxiliares, que corresponden a las áreas localizadas en los planos referidos en este documento, estas ubicaciones en algunos casos han sido creadas para generar mayores oportunidades de crecimiento en función de las necesidades cambiantes del Aeropuerto.

### **1.12.1 Centro Logístico de Carga**

Con el objetivo de optimizar los procesos de carga aeroportuaria, para importaciones y exportaciones, se introduce como una gran oportunidad la de implantar en el área ubicada al extremo sur del aeropuerto, facilidades para el manejo logístico de carga aérea. En un lote de 80.000m<sup>2</sup> se emplazan dos naves de aproximadamente 10.000 m<sup>2</sup> cada una, una de ellas para el manejo de carga de importación, control de aduanas, almacenamiento temporal, Courier y despacho de carga. El edificio de importaciones compuesto de 3 bloques principales para manejo por parte de operadores especializados en brindar este servicio, cuenta con un mezzanine para la implantación de oficinas operativas y administrativas. El Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador ha sido provista de todas las facilidades necesarias para su gestión dentro del proceso de carga aeroportuaria; opera en coordinación con el aeropuerto y sus operadores, cuenta con áreas de proceso, despaletización, pesaje, aforo, bodegas, áreas de servicio al público, oficinas administrativas y operativas, parqueaderos públicos y de camiones.

La nave de exportaciones se compone principalmente de una estructura que acoge cuartos fríos para el proceso de recepción de flores, consolidación y despacho. Este ha sido seccionado en varios bloques para el uso de diferentes operadores especializados en estos procesos, el cual cuenta también con un nivel de mezzanine para funcionamiento de oficinas administrativas y operativas.

El Centro Logístico de Carga cuenta con las facilidades para maniobra de camiones, parqueaderos públicos y accesibilidad desde la vía principal del Aeropuerto, de igual manera se tiene proyectado una vía interna para la conexión del área de aduanas con el "lado aire" del aeropuerto. El proyecto cuenta con la infraestructura necesaria y servicios básicos para su adecuado funcionamiento.

De acuerdo a los requerimientos de proceso del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), el espacio asignado para aforo y almacén temporal de mercadería de importación debe mantenerse en Zona Primaria, con accesibilidad desde lado aire y principalmente desde la plataforma de carga.



De igual manera las oficinas operativas y administrativas requieren estar directamente relacionadas con el proceso de aforo, almacén temporal y despacho. Por estos motivos, se trabaja directamente con personal técnico de SENAE, para definir la ubicación definitiva de las oficinas y áreas de proceso de SENAE, dentro de las instalaciones del Centro Logístico de Carga, de esta manera se optimizan los procesos de carga de importación y se facilita el uso de mayor espacio para estos procesos.

Las instalaciones del Centro Logístico de Carga se muestran en la **Figura 1.3**, Inventario de Edificios del Aeropuerto y en la **Tabla 1-1**, Inventario de Edificios, edificio C - 3

### **1.12.2 Terminal de Carga Nacional**

Se identifica un lote 7.000m<sup>2</sup> para la implantación de una terminal de carga nacional como un edificio principal del aeropuerto, pero no incluido en el contrato original de construcción, esta instalación integra facilidades necesarias para el proceso de recepción y despacho de carga nacional, compuesta por diferentes bodegas y oficinas operativas para las aerolíneas nacionales responsables de este proceso. El beneficio de consolidar la operación de carga doméstica por una sola terminal se presenta al evitar que cada aerolínea procese su carga disgregadamente por facilidades no adecuadas para prestar este servicio.

El edificio de carga nacional tiene acceso desde "lado tierra" desde la vía principal del aeropuerto, cuenta con estacionamiento público y área de maniobra para camiones. Desde "lado aire" tiene frente hacia la plataforma de aeronaves y vías de servicio, que permiten el traslado de carga desde y hacia la terminal de carga.

El edificio se encuentra próximo al Terminal de Carga Internacional, consolidando la actividad carguera en el mismo sector.

Las instalaciones de Carga Doméstica se muestran en la **Figura 1.3**, Inventario de Edificios del Aeropuerto y en la **Tabla 1-1**, Inventario de Edificios, edificio C - 2

### **1.12.3 Hangares de Mantenimiento de Aviación General**

Como parte del desarrollo del aeropuerto y el área de Aviación General, se ha asignado un espacio con lotes definidos para la implantación de Hangares de mantenimiento para aeronaves de aviación menor. Estos lotes tienen un área de aproximadamente 1.200m<sup>2</sup> cada uno, donde se están construyendo las facilidades necesarias para mantenimiento y parqueo nocturno de aeronaves, estos lotes se encuentran ubicados dentro del "lado aire" y acceso vehicular desde "lado tierra" pasando por un control de seguridad previo, sin embargo se analizara la alternativa de re ubicar el punto de control de seguridad hacia el extremo sur de la vía de acceso hacia Lado Aire.

La construcción de hangares se realizara por parte de terceros, en base a requerimientos específicos de cada operador, en casos especiales se puede hacer uso de dos o más lotes para un solo proyecto.

Las instalaciones de Hangares de Aviación General se muestran en la **Figura 1.3**, Inventario de Edificios del Aeropuerto y en la **Tabla 1-1**, Inventario de Edificios, edificio G – 2

Entre estos hangares se encuentran incluidos:

- Hangar Petroecuador (Petroamazonas)
- Hangar de Coca Cola (Corbantrade)
- Hangar Banco del Pichincha (Corbantrade)
- Hangar La Favorita (Corbantrade)
- Hangar Teojama Comercial

#### **1.12.4 Hangares de Mantenimiento de Aerolíneas**

En adición al Hangar de mantenimiento desarrollado en la fase inicial del aeropuerto, aerolíneas que requieren estación de mantenimiento en Quito, han desarrollado proyectos individuales para la construcción de facilidades de mantenimiento de Aeronaves de pasajeros. Los lotes asignados para estos desarrollos han sido ubicados en un área específica para esta actividad, frente a una calle de rodaje dedicada para este acceso y equipada con una barrera difusora de chorro para prueba de motores. Los lotes para estos hangares varían entre 5.200 y 9.600m<sup>2</sup> para acomodar hangares para aeronaves Código C y D (OACI). El desarrollo de las facilidades de hangares se basa en requerimientos específicos de cada aerolínea, pudiendo ejecutarse estos por etapas.

Dentro del contrato de construcción del aeropuerto, se incluyó la construcción de un hangar de mantenimiento de aeronaves (OACI Código C) asignado a una aerolínea doméstica con requerimientos de mantenimiento en Quito. Los requerimientos del usuario de este hangar, incluyeron la incorporación de áreas adicionales para funciones administrativas y operativas, lo cual requirió de la construcción de áreas adyacentes y una redistribución del espacio interior del hangar, para permitir adecuar las funciones del hangar de mantenimiento, con los requerimientos específicos de este usuario. Las modificaciones efectuadas a las edificaciones existentes del aeropuerto, han seguido un proceso de revisión de diseños y especificaciones técnicas para asegurar la integridad de los sistemas y mantener la calidad de los edificios aeroportuarios.



Las instalaciones de Hangares de Mantenimiento de Aerolíneas se muestran en la **Figura 1.3**, Inventario de Edificios del Aeropuerto y en la **Tabla 1-1**, Inventario de Edificios, edificio A-2

Entre estos hangares se encuentran:

- Hangar Avianca –Taca –Aerogal
- Hangar LAN

### **1.12.5 Edificio Administrativo**

Como complemento a las facilidades para oficinas administrativas y áreas comerciales, se desarrolló un concepto de integración de un edificio ubicado al costado oeste de la Terminal de Pasajeros. El edificio Administrativo tiene como objetivo brindar al pasajero y visitante una mayor oferta de servicios, desde facilidades para transporte terrestre y servicio al cliente, como servicios de comidas y áreas públicas. En el edificio se disponen área para oficinas administrativas, las cuales serán asignadas a diversas entidades encargadas de la operación y administración del aeropuerto. La estructura se emplaza en un área ubicada en el estacionamiento público del aeropuerto, que permite una conexión directa desde la terminal de pasajeros hasta el estacionamiento, prestando todas las facilidades que puedan ser requeridas por el pasajero dentro del aeropuerto, y conectándolo con todos los servicios de transporte terrestre y comercial.

El Edificio Administrativo se integra con la Terminal de pasajeros por medio de dos puentes peatonales ubicados en el nivel de salidas, los cuales conectan hacia las puertas de acceso de la Terminal, facilitando el flujo de visitantes y pasajeros desde y hacia la Terminal. Se emplaza en un área de 4.600m<sup>2</sup> y se distribuye en 4 plantas, que cuentan con todos los servicios complementarios y de apoyo a las operaciones de la Terminal de Pasajeros.

El beneficio que brinda el Edificio Administrativo al aeropuerto y sobre todo a la terminal de pasajeros, es principalmente el de integrarse al área de circulación y espera de pasajeros en el área pública, lo que permite una descongestión muy importante de esta zona, dando paso a la oportunidad de extensión de las islas de mostradores de chequeo hacia el este, de esta manera se optimiza el espacio existente en el hall público, y se incrementa significativamente la oferta de mostradores para aerolíneas. Con esta infraestructura se prevé un incremento inmediato en el nivel de servicio y capacidad de procesos, permitiendo una flexibilidad operacional que suplirá la demanda de estos servicios mientras las futuras etapas de expansión se concretan.

Las instalaciones del Edificio Administrativo se muestran en la **Figura 1.3**, Inventario de Edificios del Aeropuerto y en la **Tabla 1-1**, Inventario de Edificios, edificio D-1

### **1.12.6 Estación de Servicio y Renta de Vehículos**

Se identifica un área de desarrollo ubicada al costado oeste junto a la vía de acceso al aeropuerto, en esta área se ha previsto para el desarrollo de facilidades vehiculares, tales como una estación de servicio de abastecimiento de combustible para vehículos públicos, con servicios auxiliares y un área asignada para la construcción de facilidades para operadores de Renta de Vehículos, los cuales contarán con oficinas operativas y patios de estacionamiento de vehículos.

Este lote tiene un área aproximada de 11.100m<sup>2</sup> y se ubica próximo al redondel de conexión con la ruta Collas, el cual tendrá acceso por una vía paralela desde la vía principal del aeropuerto para facilitar el acceso y salida de vehículos sin interferir con el flujo vehicular de la vía.

Las instalaciones de la Estación de Servicio y Renta de vehículos se muestran en la **Figura 1.3**, Inventario de Edificios del Aeropuerto y en la **Tabla 1-1**, Inventario de Edificios, edificio S-11

### **1.12.7 Hotel**

Dentro del diseño del aeropuerto, se han considerado varias opciones para la implantación de un Hotel, en un área de aproximadamente 19.600 m<sup>2</sup> definida para este proyecto se ubica en el sector sur occidental del aeropuerto frente al área de Hangares de Mantenimiento. El área destinada a este emprendimiento es apta para acomodar un proyecto con varias plantas para habitaciones, ya que se encuentra fuera de las zonas críticas de incidencia aeronáutica como la restricción de altura por línea de vista desde torre de control.

El Hotel brindará todos los servicios de hospedaje para pasajeros, tripulaciones y usuarios que requieran acomodaciones por cortos periodos de tiempo dentro de las inmediaciones del aeropuerto. Contempla un acceso vehicular desde la vía principal del Aeropuerto y estará próxima al redondel de acceso desde la ruta Collas.

El área de desarrollo del hotel brindará la posibilidad de ejecutarlo por etapas en caso de que se requiera; y, será impulsado por parte de inversiones externas al Concesionario del aeropuerto.

Las instalaciones del Hotel se muestran en la **Figura 1.3**, Inventario de Edificios del Aeropuerto y en la **Tabla 1-1**, Inventario de Edificios, edificio H – 1



### 1.12.8 Cafetería de Empleados

Como una necesidad básica para las operaciones del aeropuerto, se incorpora al plano general del Aeropuerto, un área ubicada de manera estratégica para la implantación de una estructura con facilidades para proveer servicio de alimentación para personal operativo del aeropuerto.

El lote se ubica en el área de estacionamiento público y estacionamiento de taxis, lugar céntrico para el acceso de personal que labora en las inmediaciones del área de terminal de pasajeros.

El área que ocupa la estructura es de aproximadamente 760m<sup>2</sup>, distribuidos en áreas de cocinas, bodegas y área de servicio, estas se integran al área de estacionamientos por medio de accesos peatonales directos desde el estacionamiento.

Las instalaciones de la cafetería de empleados se muestran en la *Figura 1.3*, Inventario de Edificios del Aeropuerto y en la *Tabla 1-1*, Inventario de Edificios, edificio E - 1

### 1.12.9 Estacionamiento de Empleados

Debido a la alta demanda de estacionamientos para el aeropuerto, se identifican áreas de desarrollo que se asignan para la construcción de estacionamientos adicionales.

Una de estas áreas se localiza al costado occidental del complejo aeroportuario, asignada para el estacionamiento de empleados del aeropuerto, aerolíneas y otras entidades que operan el aeropuerto. Esta área permite una gran capacidad de plazas de estacionamiento, evitando el uso de estos dentro de las áreas de estacionamiento público, lo que permite una oferta mayor para pasajeros, incrementando la capacidad y nivel de servicio en estas áreas.

El área del estacionamiento de empleados cubre una superficie de 12.000m<sup>2</sup>, la cual podrá incorporar futuros desarrollos de acuerdo al crecimiento y necesidades del aeropuerto a mediano o largo plazo.

Las instalaciones del Estacionamiento de Empleados se muestran en la *Figura 1.3*, Inventario de Edificios del Aeropuerto y en la *Tabla 1-1*, Inventario de Edificios, edificio E - 2.

### 1.12.10 Oficina de Control de Estacionamiento

Como parte de la puesta en marcha de las operaciones aeroportuarias y de sus facilidades de estacionamiento, se implanta en un área de 100m<sup>2</sup> una oficina de control de operaciones del estacionamiento, desde donde se monitorea y controla las operaciones y seguridad dentro de las vías internas y espacios de estacionamiento.

Las instalaciones de la Oficina de Control de Estacionamientos se muestran en la **Figura 1.3**, Inventario de Edificios del Aeropuerto y en la **Tabla 1-1**, Inventario de Edificios, edificio P-1.

#### **1.12.11 Apoyo en Rampa**

Se han identificado áreas para el desarrollo de facilidades para apoyo en rampa para aeronaves, una de estas se ha asignado a una empresa independiente para su desarrollo y prestación de servicios en plataforma. El área cuenta con aproximadamente 5.000m<sup>2</sup> ubicados frente a la plataforma de pasajeros con acceso desde "lado tierra" junto al edificio de Apoyo en Rampa construido inicialmente dentro del contrato de construcción del aeropuerto.

Las instalaciones del GSE se muestran en la **Figura 1.3**, Inventario de Edificios del Aeropuerto y en la **Tabla 1-1**, Inventario de Edificios, edificio S-12.

#### **1.12.12 Edificio Control Radar**

Como requerimiento complementario por parte de la DGAC, se implanta en un área de terreno frente a la Torre de Control, un edificio de 352m<sup>2</sup> para monitoreo auxiliar del sistema de radares de control de tráfico aéreo. Esta facilidad con todas las instalaciones y equipamiento necesario para la supervisión y recopilación de información de los sistemas de radar. Edificación de una planta distribuida de manera funcional diseñada específicamente para cumplir con los requerimientos de la autoridad aeronáutica.

#### **1.12.13 Vías**

Como parte del desarrollo integral de las facilidades operativas dentro del aeropuerto, se han planteado algunas alternativas de accesos a las diferentes áreas.

Para el desarrollo del Centro Logístico de Carga **1.12.1** se requiere por parte del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, que para mantener las operaciones de procesos de carga de importación en Zona Primaria, en el lado estéril del Aeropuerto, de una conexión directa desde la plataforma de aeronaves de carga, hacia las facilidades de proceso aduanero y bodegas de Almaceneras Temporales.

La vía interna se desarrolla como una extensión de la vía perimetral hacia el extremo sur – oriental del aeropuerto, proyectándose hacia el centro logístico para permitir el ingreso y retorno de equipos de carga y vehículos de operación aeroportuaria. La vía cuenta con un cerramiento perimetral para mantener la seguridad de las operaciones aeroportuarias en este tramo, considerando las especificaciones de seguridad establecidas.



### **1.12.14 Vías de Acceso al Aeropuerto**

Se plantea por parte del Ministerio de Obras Públicas, un acceso alternativo para el Aeropuerto desde Collas a Tababela, por el sector norte de la plataforma, conectando a la Panamericana Norte con el acceso hacia el aeropuerto. El trazado de esta vía empata en el aeropuerto en una rotonda, la cual integrará el tráfico vehicular con la vía de acceso principal desde el Conector Alpachaca. Para el desarrollo de esta vía, se respeta un Derecho de Vía, que atraviesa de Norte a Sur la plataforma del aeropuerto, dividiendo así el área de futuro desarrollo, del área del complejo aeroportuario. Mantener un acceso hacia el área de futuro desarrollo del aeropuerto permitirá mantener el control de esta zona y sus laderas para prevención de incendios, monitoreo ambiental y desarrollo constructivo.

De igual manera, se desarrolla por parte del Municipio de Quito, el proyecto de conexión vial principal desde la ciudad y los valles, denominado como Ruta Viva, la que integra el sistema vial desde la ciudad hacia el aeropuerto, incluyendo la construcción de un nuevo puente sobre la quebrada del río Chiche. La Vía E-35, actual de acceso desde Quito al aeropuerto, ha sido mejorada en sección, permitiendo 4 carriles desde Puembo hacia Tababela, donde se conecta por medio de un redondel con el conector Alpachaca. La ampliación de la vía desde Sangolquí hasta Sta Rosa de Cusubamba también se encuentra en un proceso de mejora y ampliación, la cual facilitará el acceso al aeropuerto al tránsito vehicular ligero y pesado desde los extremos norte y sur del Distrito Metropolitano de Quito.

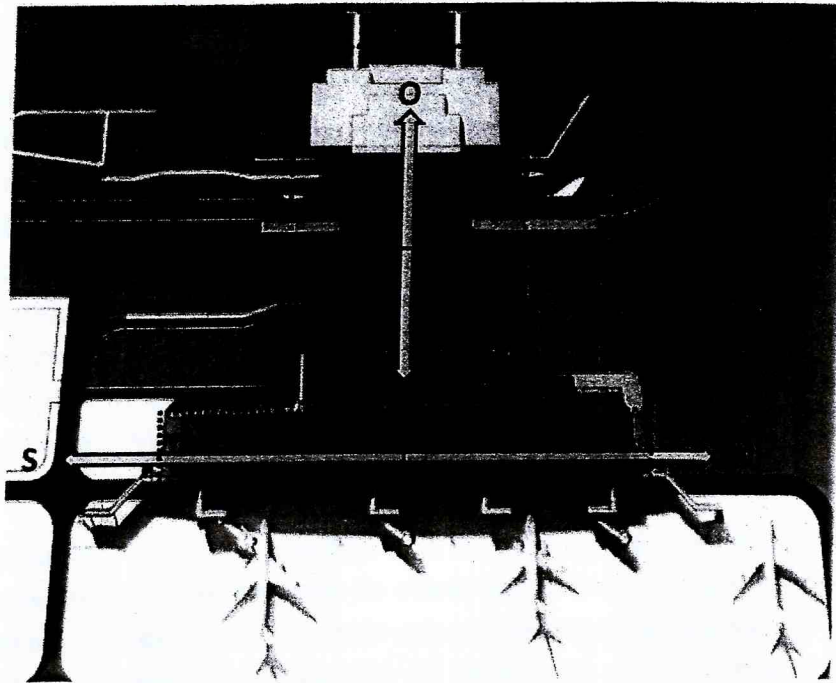
Como parte de iniciativas de inversión privada, se han revisado y evaluado propuestas de implementación de proyectos de transporte por medio de sistemas de teleférico, las cuales podrán complementar el servicio aeroportuario, para trasladar a empleados y pasajeros hacia y desde el aeropuerto, como alternativa de transporte de servicio directo. La proyección de un sistema de teleférico en el aeropuerto se ha definido como viable, consolidando el sistema de servicio de transporte multimodal, fortaleciendo y asegurando el transporte hacia el aeropuerto, reduciendo los tiempos de traslado por situaciones de tráfico o complicaciones en las vías. La estación de embarque y desembarque del sistema de teleférico, se integrará desde el sector occidental del complejo de terminal de pasajeros, permitiendo una conexión directa hacia el nivel de salidas de la Terminal.

## **1.13 Terminal de Pasajeros**

### **1.13.1 Mostradores de Chequeo – Fase 2A**

Durante el proceso de construcción del Aeropuerto, se llevaron a cabo varios análisis de diseño detallados sobre las posibilidades futuras para ampliar la capacidad de la Terminal de Pasajeros. En el año 2007, surgió la propuesta formal para la implantación de un complejo administrativo y comercial, frente a la Terminal de pasajeros, facilidad que proveería tanto

servicios adicionales como capacidad para espacios públicos y administrativos. Las áreas públicas de la terminal de pasajeros, se conectaría directamente con el nivel de mayor oferta de espacios y servicios del nuevo proyecto, para complementar y adicionar capacidad a la demanda generada, tanto por pasajeros, como por un alto número de visitantes previstos en el Aeropuerto. Al incorporarse un proyecto destinado para captar la mayor parte de visitantes y público de la Terminal de Pasajeros, se prevé una importante descongestión dentro del hall de salidas de la terminal, área en la cual, actualmente se genera congestión, debido a que no existe otro espacio de permanencia disponible, problema que será solventado con las nuevas instalaciones frente a la Terminal.



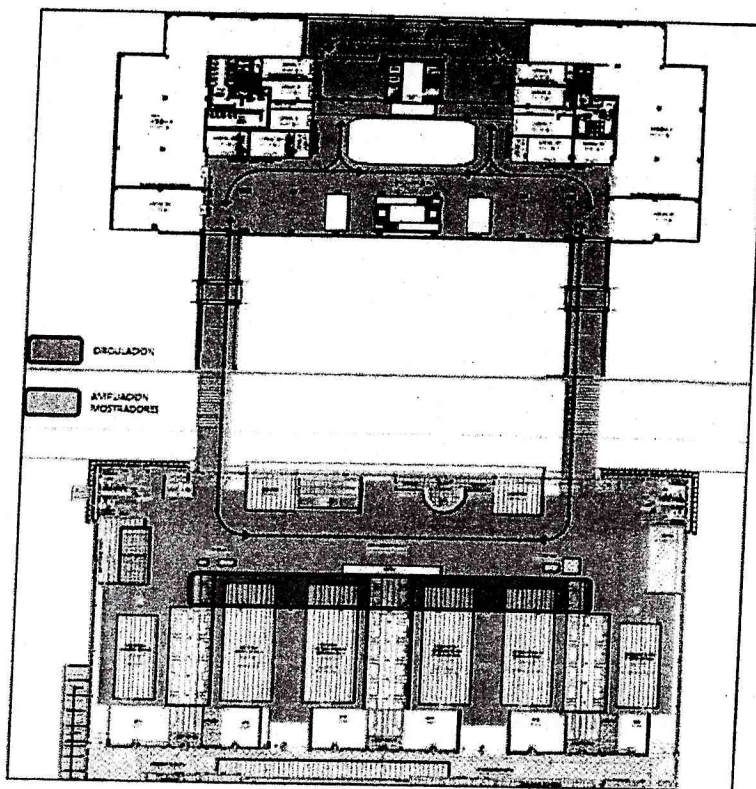
*Dadas las condiciones de crecimiento previsto para la terminal de pasajeros, en sentido Norte-Sur, se introduce la alternativa de fortalecer un eje transversal de crecimiento en sentido Este-Oeste, integrando de manera sucesiva las funciones de la terminal de pasajeros, con los proyectos complementarios desarrollados para este efecto.*

Al integrar las áreas públicas y de circulación entre la terminal de Pasajeros y el edificio Administrativo, se adicionan aproximadamente 2.000m<sup>2</sup> para el nivel de salidas, lo cual incrementa significativamente la capacidad y nivel de servicio de la Terminal.

Una de las ventajas principales que se logra con este desarrollo, es la posibilidad de flexibilizar el interior de la terminal de pasajeros, para acomodarse a las nuevas condiciones de comportamiento de usuarios y demanda de pasajeros y aerolíneas, en relación a la infraestructura aeroportuaria, principalmente en mostradores de chequeo para aerolíneas, tanto nacionales como internacionales.



De acuerdo al requerimiento actual y el interés presentado por parte de nuevas aerolíneas para operar desde y hacia Quito, se integra la factibilidad de incrementar el número de mostradores de chequeo, extendiendo las filas de mostradores hacia el oeste, con un número máximo de 4 posiciones por frente, de esta manera no generar impacto en el flujo de pasajeros y visitantes en hall público. Con esta propuesta, se incrementa un total 16 mostradores adicionales y aumenta la capacidad adicional de 240m<sup>2</sup> para el área de filas para pasajeros, área que es compensada extensamente en el área publica del edificio administrativo.



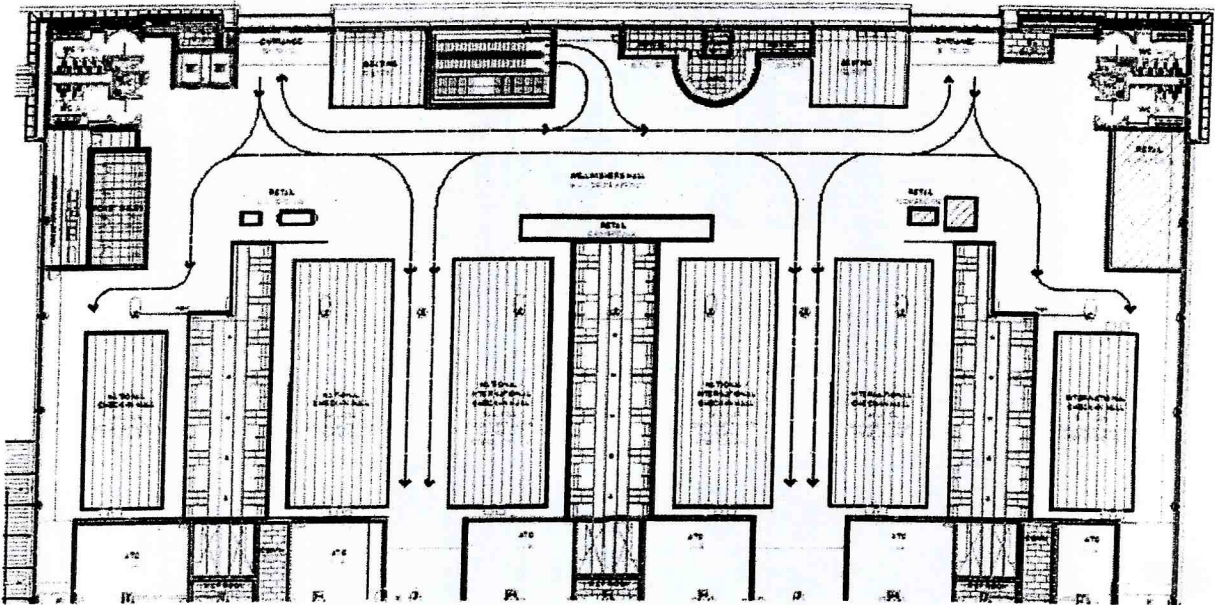
*Si se toma el area actual en el hall publico y se resta el area de mostradores adicionales, se reduce en un 17% la capacidad de esta, sin embargo esta es ampliamente compensada en un 142% adicional al integrar el area del edificio administrativo destinada para atencion al publico.*

Una vez que se ha podido verificar el comportamiento de los pasajeros y visitantes en el hall publico, se comprueba que la permanencia de los misos en este espacio se debe a que no existe otra opcion para que estos puedan despalzarse y acceder a otros servicios necesarios.

En el momento en que se descongestione el hall publico y el interes del visitante sea atraido por los servicios del edificio administrativo, la posibilidad de ocupar una parte de este espacio sera viable. Para esto se han realizado todos los estudios necesarios para comprobar que este espacio mantendra su funcionalidad y se optimizara el mismo, de acuerdo a su nueva configuracion.

De acuerdo al análisis actual de tráfico y las proyecciones realizadas para los siguientes 10 años, esta opción se convierte en la más adecuada para acomodar las necesidades de la terminal de pasajeros, optimizando los recursos para el mejor funcionamiento del aeropuerto y sus servicios

El sistema de equipaje ha sido analizado en conjunto con la propuesta y la factibilidad de este, para manejar el equipaje adicional ha resultado positivo para el sistema de bandas existente, con la instalación de un equipo adicional de rayos x.



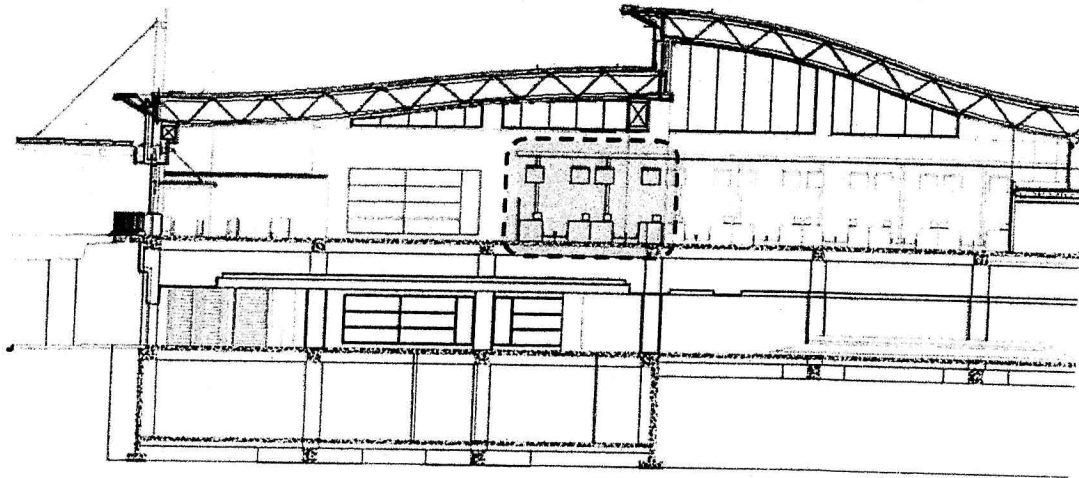
Las áreas asignadas para espera se mantienen identificadas, las áreas comerciales y sus frentes se respetan como áreas de permanencia y se segregan los flujos de manera independiente. Al ampliar las áreas de mostradores y filas, se agrupa de mejor manera al pasajero en proceso de chequeo y se evita la congestión entre pasajeros y visitantes, de esta manera se optimiza el espacio y se direcciona mejor al pasajero, mejorando su percepción de servicio.

La implementación de esta propuesta, pondrá a punto las operaciones de la Terminal de Pasajeros en cuanto a capacidad y nivel de servicio. La integridad de los sistemas se mantendrá intacta en la intervención, garantizando la continuidad de las operaciones.

El costo de esta solución es significativamente reducida en comparación con una ampliación física del edificio y su área de procesador, dejando la necesidad de ampliar el edificio para una fase posterior. De igual manera se optimizan los recursos de inversión para desarrollar otros frentes críticos que requieren atención y solución.



*Los plazos de implementación de esta solución serán reducidos, para proporcionar a corto plazo la infraestructura necesaria para estabilizar las operaciones y suplir la demanda actual de aerolíneas y pasajeros.*



Sección del edificio Terminal de pasajeros – Área de mostradores de chequeo

### 1.13.2 Expansiones Iniciales

En la fase inicial de operación del aeropuerto, se presenta la oportunidad de generar áreas adicionales de servicios comerciales para a terminal de pasajeros. En el costado norte, junto al area original de Duty free, se proyecto una extension del edificio, contemplando una ampliacion directa del area de duty free, integrada al area existente, y ofreciendo accesos adicional hacia el corredor de salas de pre embarque desde las areas comerciales. Como parte del proyecto de expansion inicial de estas areas comerciales, se aprovecha la oportunidad para crear espacio en planta baja, para la ubicación de bodegas de equipaje para aerolíneas, bodegas para los locales comerciales, principalmente de duty free, y oficinas operativas de dichos locales, estas areas de apoyo se encuentran ubicadas en lado aire y requieren de todos los procesos de seguridad para acceder a los mismos.

En el tercer nivel de esta expansion, se ubica una nueva sala VIP internacional, esta nueva ubicación, permite una mayor capacidad y mejores servicios, esta modificacion, presenta la oportunidad de liberar el espacio anterior de la sala VIP, para incrementar area de pre embarque en este sector, junto con servicios comerciales complementarios.

Como parte del desarrollo comercial inicial, dentro de la terminal de pasajeros, se generaron varios cambios en la distribucion general de espacios, para permitir una adecuada integracion entre los conceptos comerciales, con los espacios disponibles y las operaciones aeroportuarias previstas en el

edificio. Uno de estos cambios consistió en la re ubicación del area destinada para manejo de pasajeros de protocolo, hacia la Terminal de Aviacion General, de tal manera que el area existente, se incorporo al area comercial adyacente, para permitir la implantacion de un local comercial con requerimientos especiales. Con este mismo concepto, se re ubico el area de equipaje rezagado de aerolineas, para permitir la ampliacion del area de duty free de arribo internacional. Las modificaciones proyectadas o realizadas durante la fase inicial de operaciones, son debidamente estudiadas y analizadas para generar el menor impacto posible a las operaciones de la terminal de pasajeros.





**Empresa Pública  
Metropolitana de  
Servicios  
Aeroportuarios**

**OFICIO No. EPMSA-GSC-0003-0010-14**  
Quito DM, 3 de enero de 2014

Ingeniero  
William González  
**Gerente de Infraestructura e Ingeniería**  
**Corporación Quiport S.A.**  
Presente.

De mi consideración:

En respuesta a su oficio DING-375-2013, del 23 de diciembre de 2013, que se refiere a la respuesta de las observaciones del Plan Maestro, se ha realizado la revisión de los documentos adjuntos encontrando solventadas las observaciones realizadas en los oficios anteriores; sin embargo se pide que en el capítulo 1.13 referente a la Terminal de Pasajeros, se considere dentro del análisis de la ampliación para los mostradores de chequeo, los puestos de servicios que se encuentran hacia los costados del hall, es decir, las ventanillas de venta de boletos aéreos y el local de comida, con la afectación de las filas de usuarios de estos espacios.

Cabe insistir que con la finalidad de potenciar los espacios del hall de despedida, se deben eliminar las islas comerciales situadas en este hall (Happy Shop y Librimundi), así como el local de cambio de monedas, instalaciones realizadas sin consulta previa ni aceptadas por la EPMSA y que serán una condición básica para aprobar el proyecto de ampliación.

Adicionalmente, pedimos se entregue el documento impreso del Plan Maestro en su versión completa y no solamente los capítulos de enmienda.

Agradeciendo de antemano por la atención presentada, me despido cordialmente.

Atentamente,

Oswaldo Granda Páez  
**Gerente de Control de la Concesión**  
**Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y**  
**Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales.**

cc: Arq. José Luis Romero

**Quiport**  
CORPORACIÓN QUIPORT S.A.

06 ENE 2014

**RECIBIDO**

HORA: 10:41 Fr: Paez

**Quito**  
DISTRITO  
METROPOLITANO

023

**MEMORANDO No. EPMSA-GAF-0993-2458-16**

**PARA:** Ing. María Isabel Real Gordon  
**GERENTE GENERAL EPMSA**

**DE:** Eco. Francisco Jarrín T.  
**Gerente administrativo financiero**

**ASUNTO:** Informe Económico financiero actualización Plan Maestro

**FECHA:** Quito, 5 de ABRIL del 2016

En referencia a la recomendación N° 2 del informe de examen especial al contrato de concesión relativo al proyecto del aeropuerto internacional de Quito y sus enmiendas, al cumplimiento al 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 EPMSA", por el período del 21 de agosto del 2010 y el 28 de febrero del 2015, recomendación que señala:

*"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 corresponda"*

Al respecto debo señalar que:

**DOCUMENTOS CONTRACTUALES:**

**1 Contrato de Concesión del Proyecto del Aeropuerto Internacional de Quito, celebrado entre Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito y Canadian Commercial Corporation (16 de septiembre de 2002).-**

*La CORPAQ otorga al Concesionario, por el período de la Concesión, el derecho y la obligación de (i) operar, administrar, dirigir, mejorar y mantener el 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.*

**2 Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión del proyecto del Aeropuerto internacional de Quito, entre CORPAQ y Canadian Commercial Corporation. (22 de junio de 2005).-**

La Cláusula 1. "Definiciones e Interpretación" establece el siguiente concepto aplicable al presente criterio:



**“Plan Maestro:** 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;”

En lo que respecta a la Operación y Mantenimiento de los Aeropuertos en la cláusula 2.3.1, las partes estipulan, en su parte respectiva:

“...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 subrayado me corresponde)

Por otra parte, de acuerdo con la cláusula 7.2 literal (b) establece como obligación del Concesionario la siguiente:

“(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 subrayado me corresponde)

Otra de las obligaciones contractuales del Concesionario relacionada estrechamente con el cumplimiento del Plan Maestro es la determinada en la cláusula 7.2.13 que dice en su parte respectiva:

“El Concesionario deberá, a su costo y expensas: a) emplear en los Aeropuertos, o hacer que se emplee en los Aeropuertos, un número suficiente de empleados capacitados y con experiencia para operar los Aeropuertos, proporcionar los Servicios Aeroportuarios, y operar los Desarrollos del Aeropuerto, de acuerdo con los Estándares, el Plan Maestro, y el Acuerdo de Operación y Mantenimiento; (...)” (El subrayado me corresponde)

Respecto al desarrollo aeroportuario de cómo debe ejecutarse éste la cláusula 12.4.1 estipula que deberá realizarse bajo las siguientes condiciones:

“(a) no interferir con las operaciones normales del Aeropuerto; (b) no interferir con los requerimientos de los Estándares, (c) llevarse a cabo en cumplimiento con el Plan Maestro; y, (d) no interferir con ninguna mejora requerida según los términos de este Contrato de Concesión.” (El subrayado me corresponde)

Así mismo, la obligación del Concesionario de observar lo establecido en el Plan Maestro se reitera en la cláusula 13 que expresa:

“**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.” (El subrayado me corresponde)

Adicionalmente, el Anexo No. 6 del Contrato de Concesión relativo al “PLAN MAESTRO” en su parte respectiva establece que:

“El Plan Maestro será actualizado por el Concesionario de 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 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." (Subrayado y negrilla me corresponde)

### **3 Acuerdo de Alianza Estratégica.-**

Acuerdo de Alianza Estratégica, suscrita por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales y Quiport S.A. (9 de agosto de 2010)

La Cláusula Tres "Objeto de la Alianza Estratégica", específicamente la Tres punto Uno literal (b), las partes estipulan:

"(...) (b) Por medio de este instrumento, las Partes reconocen y convienen que, para el propósito de llevar a cabo el Proyecto: (i) el Municipio, en su calidad correspondiente de Institución Estatal competente con relación al Proyecto de conformidad con las leyes ecuatorianas, será concedente de los Derechos de concesión bajo el Contrato de Concesión, asumiendo todas las funciones, obligaciones y derechos establecidos en este Acuerdo y en los demás Documentos de la Transacción (en calidad, el "Concedente"); (ii) la Unidad de Gestión, en su calidad de entidad de nivel operativo y delegado del Municipio, servirá como unidad de gestión a nombre del Municipio, cumpliendo algunas de las funciones, obligaciones y derechos del municipio establecidos en este Acuerdo y en los demás Documentos de la Transacción; (...)"

La propia cláusula enunciada en su literal (d) dice:

"Conforme a los Acuerdos Maestros del Municipio, la Unidad de Gestión cederá al Municipio, en su calidad de Concedente, todos los derechos y obligaciones de la Unidad de Gestión bajo los Documentos de la Transacción de los cuales es parte, incluyendo sin limitación, el Contrato de Concesión; y el Municipio, en su calidad de Concedente, asumirá todos esos derechos y obligaciones, incluyendo, sin limitación, todos los derechos y obligaciones de la Unidad de Gestión como concedente original de los Derechos de Concesión para todos los propósitos de los Documentos de la Transacción y el proyecto, en cada caso, sujeto a los términos y condiciones de los mismos."

La fecha efectiva del documento en cuestión es el 04 de febrero de 2011, según el Certificado de la Fecha Efectiva.

### **4 Segunda Enmienda al Contrato de Concesión.-**

Segunda Enmienda al Contrato de Concesión del Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito otorgada por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y Corporación QUIPORT S.A. (9 de agosto de 2010).

La segunda enmienda en su Cláusula Uno punto seis "EL ACUERDO MAESTRO DEL MUNICIPIO" expresa:

"(a) El Municipio, mediante un acto público pertinente, reasumió todas las competencias que previamente había delegado a Unidad de Gestión (como SUCESOR DE LA CORPAQ PUBLICA Y LA CORPAQ PRIVADA) con relación al Proyecto, lo que incluye sin limitación, las competencias para actuar como concedente

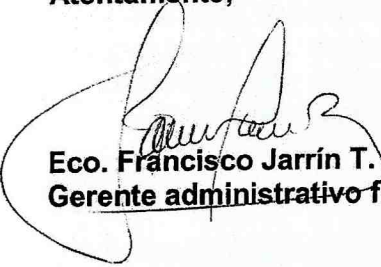



de los Derechos de Concesión bajo el Contrato de Concesión para todos los propósitos de los Documentos de la Transacción y del Proyecto; (b) De conformidad con los Acuerdos Maestros del Municipio, entre el Municipio, la Unidad de Gestión, Quiport y los otros Participantes del Proyecto (como está definido en dichos instrumentos) (cada uno de los acuerdos, "ACUERDO MAESTRO DEL MUNICIPIO"), la Unidad de Gestión cedió sus derechos y obligaciones bajo el Contrato de Concesión y cada Documento Cedido (como se define en el correspondiente Acuerdo Maestro del Municipio) al Municipio; y el Municipio, en calidad de Concedente (según está definido en el Acuerdo de Alianza Estratégica), asumió tales derechos y Obligaciones.-"

De conformidad a lo antes expuesto, desde el punto de vista contractual, cúmpleme poner en su conocimiento que el procedimiento en la actualización del Plan Maestro tiene una trascendencia técnica más no económica financiera, por cuanto contractualmente no se precisa la imposición de multas respecto de la aprobación o no de dicho plan; es por esto que el presente informe, no contiene un análisis económico financiero contractual de las posibles consecuencias de los señalamientos efectuados por la Contraloría General del Estado en el informe DAPyA-006-2016.

Particular que me permito poner en su conocimiento para los fines legales respectivos.

**Atentamente;**

  
**Eco. Francisco Jarrín T.**  
**Gerente administrativo financiero**

<b>EPMSA</b>	
5 ABR 2016	8:13 HORA:
DOCUMENTACION Y ARCHIVO	
FIRMA:	

**MEMORANDO No. EPMSA-GJ-0264-2870-16**

**PARA:** Ing. María Isabel Real G.  
**GERENTE GENERAL**

**DE:** Dr. Raúl A. Medina Jiménez  
**GERENTE JURÍDICO**

**ASUNTO:** Informe Actualización Plan Maestro 2010-2015.

**FECHA:** 18 de abril de 2016

3600

En atención al Memorando No. EPMSA-GG-0039-1019-16 de 12 de febrero de 2016, mediante el cual emite disposiciones respecto a las Recomendaciones de la Contraloría General del Estado constantes en el informe DAPyA-0006-2016, en especial la Disposición Seis; así como a los Memorandos No. EPMSA-GCC-0133-1674-16 y No. EPMSA-GAF-0993-2458-16, de 7 de marzo y 5 de abril de 2016, respectivamente, en los cuales la Gerente de Control de la Concesión y el Gerente Administrativo Financiero, emiten sus informes, técnico y financiero, en ese orden, respecto a la actualización del Plan Maestro 2010-2015, me permito informar lo siguiente:

**1.- ANTECEDENTES:**

**1.1. Informe DAPyA-0006-2016.**

**Recomendación No. 2**

*"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 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."*

**1.2.** El Alcalde Metropolitano de Quito mediante Oficio No. SPA-MEP-A0053 de 29 de febrero de 2016, dispuso que la Gerente General de la EPMSA adopte las acciones y prepare los justificativos que fueran necesarios para el cumplimiento de todas y cada una de las recomendaciones, a fin de informar a la autoridad de Control.

**1.3.** Mediante Memorando No. EPMSA-GG-0039-1019-16 de 12 de febrero de 2016, se dispuso por parte de la Gerencia General lo siguiente:

*"Respecto de la Recomendación 2 del Informe No. DAPyA-0006-2016:*

**DISPOSICIÓN SEIS.-**

*En razón del incumplimiento de la Concesionaria, respecto de la actualización del Plan Maestro 2010-2015, emitir 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 se tome las decisiones que contractualmente correspondan."*



**1.4.** La Gerencia de Control de la Concesión emitió su informe técnico signado con el No. 033-EPMSA-DI-16 de 7 de marzo de 2016, mismo que consta en el Memorando No. EPMSA-GCC-0133-1674-16 de 7 de marzo de 2016. Dicho informe en su parte pertinente señala:

**"4. CONCLUSIONES:**

**4.1 Proceso de actualización del Plan Maestro 2010-2015**

- *El proceso de actualización del Plan 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.*
- *No existe aprobada por la EPMSA una actualización del Plan Maestro para el año 2010.*
- *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 por la EPMSA, no tuvo cabida aprobar un documento extemporáneo una vez que una nueva actualización del Plan Maestro según el Contrato de Concesión debía realizarse en el año 2015.*

**4.2 Aviso de Remediación Plan Maestro AIMS 2010-2015**

- *El Concesionario realizó los esfuerzos que a bien consideró para eliminar las causales que fueron objeto de remediación constantes en la notificación del Aviso para Remediar mismas que se entendería fueron absueltas mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014 por el Gerente de Seguimiento Contractual de ese entonces.*
- *La Gerencia Jurídica (E) indicó mediante el criterio jurídico correspondiente, que al no mantenerse la causales del Aviso de Remediación constante en el Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, las cuales fueron solventadas por el Concesionario en el tiempo otorgado por la EPMSA, (plazo inicial y su extensión), no se cuenta con el sustento técnico a la presente fecha, en razón de que las causales notificadas en dicho aviso de remediación fueron solventadas de acuerdo al informe técnico.*

**5. RECOMENDACIONES**

- *Se recomienda, salvo su mejor criterio, poner este informe en conocimiento de la Gerencia General".*

**1.5.** La Gerencia Administrativa Financiera emitió su informe financiero constante en el Memorando No. EPMSA-GAF-0993-2458-16 de 5 de abril de 2016 en el que concluye:

*"[...] De conformidad a lo antes expuesto, desde el punto de vista contractual, cúpleme poner en su conocimiento que el procedimiento en la actualización del Plan Maestro tiene una trascendencia técnica más no económica financiera, por cuanto contractualmente no se precisa la imposición de multas respecto de la aprobación o no de dicho plan; es por esto que el presente informe, no contiene un análisis económico financiero contractual de las posibles consecuencias de los señalamientos efectuados por la Contraloría General del Estado en el informe DAPyA-006-2016."*

**2.- BASE JURÍDICA:**

**2.1. Decreto Ejecutivo No. 885 de 23 de octubre de 2000.-**

Mediante Decreto Ejecutivo No. 885 del 23 de octubre del 2000, publicado en el Registro Oficial No. 198 de 7 de noviembre de 2000, el Presidente Constitucional de la República, en su artículo 1 autorizó al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) la construcción, administración y mantenimiento del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, incluyendo la vías de acceso y las obras complementarias relacionadas, así como dispuso creó una Unidad de Gestión al desarrollo

de dichas facultades

## 2.2. Sucesión jurídica de la EPMSA.-

a) El Concejo Metropolitano de Quito mediante Resolución No. 114 constituyó la Unidad de Gestión, Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (CORPAQ), la que fue aprobada mediante Acuerdo Ministerial No. 2000541 de 30 de octubre del 2000, expedido por el Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca. CORPAQ fue constituida como entidad jurídica de derecho privado, con finalidad social, sin fines de lucro, la cual se sujetó a normas y leyes de la República del Ecuador y a su Estatuto.

b) La Ordenanza Metropolitana No. 0289 de 17 de noviembre de 2008, publicada en el Registro Oficial No. 0628 de 7 de julio del 2009, creó la Empresa Municipal Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (CORPAQ), la cual asumió todos los derechos y obligaciones de la ex CORPAQ.

c) Mediante Ordenanza Metropolitana No. 0309 publicada en el Registro Oficial No.186 del 05 de mayo de 2010, el Concejo Metropolitano creó la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales (EPMSA), persona jurídica de derecho público, sujeta a las disposiciones de la Ley Orgánica de Empresas Públicas; y que, en virtud de su Disposición General Tercera, sucede jurídicamente a la Empresa Municipal Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito -CORPAQ-.

## 2.3. Ordenanza Metropolitana No. 335 publicada en el Registro Oficial de 8 de enero del 2011.-

*"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 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."*

*"Art. ...(5).- Atribuciones de la Unidad de Gestión.- En representación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, le corresponde a la Unidad de Gestión:*

*[...] 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. [...]"*

## 3.- DOCUMENTOS CONTRACTUALES:

### 3.1 Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión del proyecto del Aeropuerto internacional de Quito, entre CORPAQ y Canadian Commercial Corporation (22 de junio de 2005).-

La Cláusula 1. "Definiciones e Interpretación" establece el siguiente concepto aplicable al presente criterio:

*"Plan Maestro: 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;"*

Además es necesario citar las siguientes cláusulas:

qui



**"2.3.1 Operación y Mantenimiento de los Aeropuertos [...]** 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 subrayado me corresponde)

**"7.2 Concesionario:** A excepción de la prestación de los Servicios de Tráfico Aéreo que serán proporcionados por la DGAC de conformidad con la Cláusula 7.1 y con el Acuerdo de Servicios de la DGAC, los otros Servicios Gubernamentales que serán proporcionados por las Autoridades Competentes de conformidad con los Acuerdos de Servicio Gubernamentales, y los Servicios de Seguridad que serán proporcionados por CORPAQ de conformidad con la Cláusula 7.3.1, por medio de este instrumento el Concesionario acuerda [...] **(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 subrayado me corresponde)

**"7.2.13 Personal:** El Concesionario deberá, a su costo y expensas: a) emplear en los Aeropuertos, o hacer que se emplee en los Aeropuertos, un número suficiente de empleados capacitados y con experiencia para operar los Aeropuertos, proporcionar los Servicios Aeroportuarios, y operar los Desarrollos del Aeropuerto, de acuerdo con los Estándares, el Plan Maestro, y el Acuerdo de Operación y Mantenimiento; [...]" (El subrayado me corresponde)

**"12.4.1 Cualquier Desarrollo del Aeropuerto deberá:** (a) no interferir con las operaciones normales del Aeropuerto; (b) no interferir con los requerimientos de los Estándares, (c) llevarse a cabo en cumplimiento con el Plan Maestro; y, (d) no interferir con ninguna mejora requerida según los términos de este Contrato de Concesión." (El subrayado me corresponde)

**"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"** (El subrayado me corresponde).

Adicionalmente, el Anexo No. 6 del Contrato de Concesión relativo al "PLAN MAESTRO" en su parte respectiva establece que:

**"[...] El Plan Maestro será actualizado por el Concesionario de 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 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."** (Subrayado y negrilla me corresponde)

**18.2. Terminación por parte de la Corpaq. Lit. (b)** señala: 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 Clausulas 2,7,9,13 y 15, incumplimiento que haya continuado sin remediación durante diez (10) días o más".

**"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."

**"18.2.3 Aviso de Terminación:** Si el incumplimiento u otras circunstancias con respecto de las Clausulas 18.2.1(a) hasta (h), inclusive) no son remediadas par el Concesionario a la expiración del periodo prescrito



par CORPAQ de conformidad con la Cláusula 18.2.2 o si el Concesionario no ha tornado 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.[...]"

### **3.3 Acuerdo de Alianza Estratégica.-**

Acuerdo de Alianza Estratégica, suscrita por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales y Quiport S.A. (9 de agosto de 2010)

**«TRES PUNTO UNO. Objeto de la Alianza Estratégica.-** [...] (b) Por medio de este instrumento, las Partes reconocen y convienen que, para el propósito de llevar a cabo el Proyecto: (i) el Municipio, en su calidad correspondiente de Institución Estatal competente con relación al Proyecto de conformidad con las leyes ecuatorianas, será concedente de los Derechos de concesión bajo el Contrato de Concesión, asumiendo todas las funciones, obligaciones y derechos establecidos en este Acuerdo y en los demás Documentos de la Transacción (en calidad, el "Concedente"); (ii) la Unidad de Gestión, en su calidad de entidad de nivel operativo y delegado del Municipio, servirá como unidad de gestión a nombre del Municipio, cumpliendo algunas de las funciones, obligaciones y derechos del municipio establecidos en este Acuerdo y en los demás Documentos de la Transacción; [...] (d) Conforme a los Acuerdos Maestros del Municipio, la Unidad de Gestión cederá al Municipio, en su calidad de Concedente, todos los derechos y obligaciones de la Unidad de Gestión bajo los Documentos de la Transacción de los cuales es parte, incluyendo sin limitación, el Contrato de Concesión; y el Municipio, en su calidad de Concedente, asumirá todos esos derechos y obligaciones, incluyendo, sin limitación, todos los derechos y obligaciones de la Unidad de Gestión como concedente original de los Derechos de Concesión para todos los propósitos de los Documentos de la Transacción y el proyecto, en cada caso, sujeto a los términos y condiciones de los mismos.»

### **3.4 Segunda Enmienda al Contrato de Concesión.-**

**«UNO PUNTO SEIS.- EL ACUERDO MAESTRO DEL MUNICIPIO.-** (a) El Municipio, mediante un acto público pertinente, reasumió todas las competencias que previamente había delegado a Unidad de Gestión (como SUCESOR DE LA CORPAQ PUBLICA Y LA CORPAQ PRIVADA) con relación al Proyecto, lo que incluye sin limitación, las competencias para actuar como concedente de los Derechos de Concesión bajo el Contrato de Concesión para todos los propósitos de los Documentos de la Transacción y del Proyecto; (b) De conformidad con los Acuerdos Maestros del Municipio, entre el Municipio, la Unidad de Gestión, Quiport y los otros Participantes del Proyecto (como está definido en dichos instrumentos) (cada uno de los acuerdos, "ACUERDO MAESTRO DEL MUNICIPIO"), la Unidad de Gestión cedió sus derechos y obligaciones bajo el Contrato de Concesión y cada Documento Cedido (como se define en el correspondiente Acuerdo Maestro del Municipio) al Municipio; y el Municipio, en calidad de Concedente (según está definido en el Acuerdo de Alianza Estratégica), asumió tales derechos y obligaciones.-»

## **4. ANTECEDENTES DE ACTUALIZACIÓN DEL PLAN MAESTRO 2010-2015<sup>1</sup>:**

- Mediante Oficio No. PRES-402-10 de 16 de julio de 2010, el Presidente del concesionario indicó al Gerente General de CORPAQ 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.
- Con Oficio No. EPM-GG-0066-0266-10 de 26 de julio de 2010, el Gerente General de la EPMSA, envió al Director General de Aviación Civil, tres ejemplares del Plan Maestro del Nuevo Aeropuerto de Quito, Actualización 2010, en los capítulos correspondientes, mencionando que

<sup>1</sup> Conforme se describe en el informe No. DAPyA-0006-2014, página 60 en adelante



el Plan Maestro ha sido actualizado a base de las observaciones emitidas por funcionarios de la Dirección General de Aviación Civil, CORPAQ y Quiport.

- Con Oficio No. EPM-GG-0075-0338-10 de 11 de agosto de 2010, el Gerente General de la EPMSA, comunicó al Presidente y Director General del Concesionario, 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.
- Mediante Oficio No. PRES-1422-11 de 1 de julio de 2011, el Director General del concesionario, remitió al Gerente General de la EPMSA, 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.
- Con Oficio No. EPM-GG-0174-0789-11 de 29 de septiembre de 2011, el Gerente General de la EPMSA, informó al Director General del Concesionario, las observaciones a la actualización del Plan Maestro planteadas en la reunión efectuada el 28 de septiembre de 2011, y le puso en conocimiento 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.
- Mediante Memorando No. EPM-GG-0041-1522-11 de 25 de octubre de 2011, el Asesor Técnico de la entidad informó al Gerente General de la EPMSA, sobre la revisión del Plan Maestro, señalando que el documento se estructura en siete capítulos, sobre los cuales se puntualizan varios comentarios producto de la revisión efectuada, que en su parte pertinente señala:

*"[...] 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). 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... Primera Enmienda y reformulación del Contrato de Concesión. Versión en idioma Inglés. Anexo 6. Plan Maestro [...]"*

	Proyectado 2010	Datos Reales 2010	Porcentaje Incremento
<i>Pasajeros Anual</i>			
<i>Internacional</i>	1,528,000	1,687,902	10,46%
<i>Doméstico</i>	3,086,000	3,421,635	10,88%
<i>Tránsito</i>	11,000	n/d	-----
<i>Movimiento Anual</i>	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 [...]"*.

- Mediante Oficio No. EPM-GG-0207-0954-11 de 29 de noviembre de 2011, el Gerente General de la EPMSA notificó al Director General del concesionario, 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.
- Con Oficio No. PRES-476-2012 de 14 de septiembre de 2012, el Presidente del concesionario informó al Gerente General de la EPMSA que en respuesta al Oficio No. EPM-GG-0174-0789-11 de 29 de septiembre de 2011, se han mantenido reuniones entre la EPMSA y su representada, a fin de dar explicaciones sobre las observaciones para llegar a un acuerdo sobre las mismas.
- Mediante Oficio No. EPMSA-GG-0075-0292-13 de 6 de marzo de 2013, el Gerente General de la EPMSA, comunicó al Presidente del concesionario, lo siguiente:

*"[...] que mediante Oficio No. EPM-GG-0207-0954-11, el Gerente General de la EPMSA, en cumplimiento de los derechos y obligaciones contractuales, notificó a Corporación Quiport que realice las correcciones de carácter técnico que se adjuntan al mencionado Oficio para que, una vez realizadas las correcciones a la Actualización del Plan Maestro, la EPMSA proceda a la aprobación del documento y posterior envío a la Dirección General de Aviación Civil.*

*"[...] Por lo expuesto, es necesario que Corporación Quiport S.A., realice las correcciones de la Actualización del Plan Maestro del Proyecto Nuevo Aeropuerto, anteriormente solicitado por la EPMSA. Igualmente Corporación Quiport 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 para su aprobación final."*

- Con Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de **19 de junio de 2013**, el Gerente General de la EPMSA, notificó al Presidente del concesionario, 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 descritos 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.
- Mediante Oficio No. PRES-438-1319 de 19 de septiembre de 2013, el Presidente del concesionario informó al Gerente General de la EPMSA, 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 aéreo y proyecciones, por lo que solicitó la extensión del plazo de remediación por un período adicional de 90 días.
- Con Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13 de **30 de septiembre de 2013**, el Gerente General de la EPMSA, comunicó al Presidente del concesionario, 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. Así como existen otros temas que se consideró debían incluirse en el Plan Maestro, como el tratamiento de residuos sólidos. Y finalmente se concluyó el documento, mencionando que bajo los criterios señalados, la EPMSA **acepta la solicitud de ampliación de plazo**, para la entrega del documento final.

- Oficio No. DING-375-2013 de 23 de diciembre de 2013, el Gerente de Infraestructura e Ingeniería del concesionario remitió al Gerente de Seguimiento Contractual encargado de la EPMSA, la 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 DGAC y ACD&HAS, durante un periodo de seis meses, con lo cual quedaron consensuados los métodos utilizados.
- Mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA, comunicó al Gerente de Infraestructura e Ingeniería del Concesionario, 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.
- Mediante Oficio No. EPMSA-GCC-0043-0308-14 de 17 de marzo de 2014, el Gerente General de la EPMSA, informó al Presidente del concesionario, 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.
- Con Oficio No. EPMSA-GCC-0124-0717-14 de 27 de junio de 2014, la Gerente General de la EPMSA, solicitó al Presidente del concesionario, que se remita el oficio mediante el cual, la entidad aprobó la actualización del Plan Maestro.
- Mediante Oficio No. PRES-253-2014 de 10 de julio de 2014, el Presidente del concesionario, informó a la Gerente General de la EPMSA, que 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 No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, por cuanto se han solventado las observaciones realizadas en oficios anteriores, lo que constituye una aprobación al Plan Maestro.
- Con Oficio No. EPMSA-GCC-0178-0950-14 de 31 de julio de 2014, la Gerente General de la EPMSA, comunicó al Presidente del concesionario, que en referencia al proceso seguido para obtener la aprobación de la actualización del Plan Maestro, se le hizo conocer que no se



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, el cual, hasta la fecha, no ha sido formalmente levantado, razón por la cual, dicho incumplimiento sigue vigente hasta la fecha.

- Mediante oficio DING-303-2014 de 21 de agosto de 2014, el Gerente de Ingeniería e Infraestructura del Concesionario, comunicó a la Gerente General de la EPMSA, que en atención a lo requerido en las reuniones de la Comisión de Plan Maestro, remite la actualización del Plan Maestro íntegro, con los comentarios y observaciones incluidas.
- Con oficio EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014, la Gerente General de la EPMSA, comunicó al Presidente del concesionario, que:

*"[...] 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 [...]"*

#### **5.- AVISO DE REMEDIACIÓN PLANTEADO SOBRE EL PLAN MAESTRO 2010-2015 DE FECHA 19 DE JUNIO DE 2013:**

**5.1** El Aviso de Remediación notificado al Concesionario por EPMSA, mediante oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, argumenta el incumplimiento indicando que: *"Adicionalmente, a la falta de cumplimiento de la cláusula 1.1 y del Anexo 6 del Contrato de Concesión, Corporación Quiport ha realizado mejoras en el sitio del Nuevo Aeropuerto y ha construido edificaciones adicionales a las establecidas en el Plan Maestro incumpliendo con lo establecido en la cláusula 7.2.12 del Contrato de Concesión. Quiport ha construido edificaciones no contempladas y por lo tanto no autorizadas por el propietario del Aeropuerto, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, tales como: hangares, edificio de Centro Logístico TABACARCEN, edificio administrativo, edificios de renta de autos; entre otros, que no fueron puestas en consideración para aprobación previa de la EPMSA y no constan en el Plan Maestro ni en su actualización; así mismo, se han realizado mejoras y cambios no autorizados dentro del Edificio Terminal de Pasajeros, como la implementación de restaurantes, cocinas y despensas en el nivel cero del terminal, sala VIP en otra ubicación; entre otros."*

Este aviso para remediar otorgó un plazo de 3 meses desde la recepción del oficio para que el Concesionario absolviera los incumplimientos señalados.

Documentalmente, esta Gerencia Jurídica no ha constatado que exista el cierre de este aviso de remediación mediante la notificación respectiva.

**5.2** Mediante Memorando No. EPMSA-GJ-0618-7860-15 de 04 de diciembre de 2015, la Gerente Jurídica (e) remitió a la Gerente de Control de la Concesión el pronunciamiento respecto al Aviso de Remediación, en el que concluye en su parte respectiva lo siguiente:

qui



#### **«(E) CONCLUSIÓN:**

*Con los elementos expuestos, en atención a las recomendaciones constantes en el informe técnico, esta Gerencia Jurídica se pronuncia en el siguiente sentido:*

*1.- La persistencia en el tiempo del Aviso de Remediación notificado mediante Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, sin que hasta la fecha se adoptara la decisión de desistir de dicho aviso o de ejercer el Derecho a Terminar de conformidad con la cláusula 18.2.3 del Contrato de Concesión, ha originado que dicho mecanismo contractual se encuentre en vigencia.*

*Sin embargo de ello, de acuerdo con lo constante en el Informe Técnico emitido por el Director de Infraestructura, el Plan Maestro no fue aprobado efectivamente por la EPMSA, lo cual demuestra la sostenibilidad del incumplimiento notificado hasta la presente fecha, debiéndose haber ejercido el Derecho a Terminar oportunamente de conformidad con la cláusula 18.2.3., por haber expirado el término para remediar por parte del Concesionario.*

*No obstante a ello, previo a proceder con el ejercicio del Derecho a Terminar el Contrato de Concesión, considerando que ha transcurrido más de dos años del Aviso para Remediar en cuestión, se debería, desde el punto de vista técnico analizar si la documentación presentada por el Concesionario dentro de los 3 meses del plazo otorgado a razón del Aviso de Remediación, comprueba o no que el Concesionario efectivamente realizó sus mejores esfuerzos para remediar el incumplimiento notificado, de acuerdo a la cláusula 18.2.2. Aún y cuando ha quedado demostrado que la EPMSA, en su momento, no aprobó el Plan Maestro 2010-2015. En tal sentido, es necesario determinar si la EPMSA negó irrazonablemente la aprobación del Plan Maestro presentado por el Concesionario o simplemente éste no cumplió con su obligación contractual de actualizar el Plan Maestro 2010-2015.*

*Por otra parte, se debe verificar si los incumplimientos relativos a la infraestructura señalados en el Aviso de Remediación subsisten o no”.*

**5.3.** Mediante Memorando No. EPMSA-GCC-0595-8161-15 de 21 de diciembre del 2015, la Gerencia de Control de la Concesión remitió a esta Gerencia el Informe Técnico No. 158-EPMSA-GCC-DI-15 de 21 de diciembre de 2015, en el que concluye lo siguiente:

#### **“4. CONCLUSIONES**

##### **Aviso de Remediación Plan Maestro**

*En base al análisis de la documentación presentada, se concluye los siguientes con respecto al Aviso de Remediación emitido mediante Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13:*

- *Mediante oficio DING-375-2013 de 23 de diciembre de 2013, el Concesionario a través de su Manager de Infraestructura e Ingeniería, remite al Gerente de Seguimiento Contractual (e) la información indicada en el Aviso de remediación dentro del plazo ampliatorio de los 90 días otorgado mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13 descrito en el numeral 2.1.4 de este informe, **habiendo realizado los esfuerzos indicados en este documento para remediar el incumplimiento dentro del plazo otorgado.***
- *Mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, por el Gerente de Control de la Concesión, en respuesta a oficio DING-375-2013 del 23 de diciembre de 2013, indica que: " ...se ha realizado la revisión de los documentos adjuntos encontrando solventadas las observaciones realizadas en los oficios anteriores;" por lo que se entendería que el Gerente de Control de la Concesión de ese entonces, da por solventadas las observaciones realizadas en el Aviso de Remediación e inclusive las realizadas mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13 descrito en el numeral 2.1.4 de este informe.*
- *Según las cláusulas indicadas en el numeral 2.2.1.2, toda mejora de cualquier parte del Aeropuerto, debe realizarse según el Plan Maestro, por lo que las mejoras no aprobadas por la EPMSA, indicadas en el Aviso de Remediación debieron ser realizadas según este documento, exceptuando los desarrollos que se deban llevar a cabo en base a la cláusula 7.2.14 referente a Nivel de Servicio, por lo que debieron estar*



*incluidas en el Plan Maestro para su ejecución, observación que se entendería absuelta mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014 del Gerente de Control de la Concesión, al haber sido incluidas las edificaciones y mejoras en la Actualización del Plan Maestro.*

- *Mediante Oficio No. EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014, y en base a las Comisiones de Plan Maestro, la EPMSA da por recibida la actualización del Plan Maestro 2010, sin embargo ésta no aprueba dicha actualización del Plan por haberse presentado extemporáneamente, por asuntos ajenos a esta administración y sobre los cuales no cabe subsanación, exhortando a la Corporación Quiport S.A. a trabajar en la en la actualización del Plan Maestro 2015 para su aprobación dentro de los primeros días hábiles del 2015.*

## **5. RECOMENDACIONES**

*En base a la documentación presentada en este informe referente, salvo su mejor criterio, se recomienda que:*

- *Solicitar a la Gerencia Jurídica su pronunciamiento legal según lo indicado en este informe a fin de conocer las acciones a ser tomadas contractualmente, toda vez que existe un Aviso de Remediación emitido mediante Oficio No. EPMSA-GCC-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, como ya se solicitó mediante memorando No. EPMSA-GCC-0455-6466-15 de 8 de octubre de 2015.»*

**5.3.** Mediante Memorando No. EPMSA-GJ-0633-8190-15 de 21 de diciembre del 2015, la Gerencia Jurídica emitió su informe en el cual indicó:

*«[...] Conforme lo señala el informe técnico de la Gerencia de Control de la Concesión, objeto del presente análisis, es necesario realizar las siguientes apreciaciones:*

*1.- El Concesionario mediante oficio DING-375-2013 de 23 de diciembre de 2013, remitió al Gerente de Seguimiento Contractual (e) la información indicada en el Aviso de Remediación dentro del plazo ampliatorio de los 90 días otorgado mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13, conforme lo expresa el informe técnico de la Gerencia de Control de la Concesión en el que manifiesta que el Concesionario ha realizado los esfuerzos indicados para remediar el incumplimiento dentro del plazo otorgado conforme lo señala el Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, que menciona textualmente: "...se ha realizado la revisión de los documentos adjuntos encontrando solventadas las observaciones realizadas en los oficios anteriores;" por lo que se concluye que el Gerente de Control de la Concesión de ese entonces, se entenderían solventadas las observaciones realizadas en el Aviso de Remediación e inclusive las realizadas mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13 descrito en el numeral 2.14 de este informe". Y que a manera de conclusión el Informe técnico señala: "Según las cláusulas indicadas en el numeral 2.2.1.2, toda mejora de cualquier parte del Aeropuerto, debe realizarse según el Plan Maestro, por lo que las mejoras no aprobadas por la EPMSA, indicadas en el Aviso de Remediación debieron ser realizadas según este documento, exceptuando los desarrollos que se deban llevar a cabo en base a la cláusula 7.2.14 referente a Nivel de Servicio, por lo que debieron estar incluidas en el Plan Maestro para su ejecución, observación que se entendería absuelta mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014 del Gerente de Control de la Concesión, al haber sido incluidas las edificaciones y mejoras en la Actualización del Plan Maestro."*

**Comentario:** *Respecto a la legitimidad del plazo adicional otorgado al aviso de remediación, esta Gerencia no se pronuncia, dicho plazo generó un derecho al Concesionario, dentro del cual solventó los incumplimientos notificados, con posterioridad al plazo inicialmente otorgado, emitido por la autoridad competente en su momento. En este sentido, se entendería que el Concesionario realizó los esfuerzos que a bien consideró para eliminar las causales que fueron objeto de remediación constantes en la Notificación del Aviso para Remediar. Todo lo cual es concordante con el Informe Técnico de Control de la Concesión que concluye que el Aviso de Remediación ha sido solventado.*

*Conforme corresponde estatutariamente a esta Gerencia el asesorar en temas de la concesión, es importante indicar que el mismo es un proceso habilitante y no agregador de valor, por lo que la asesoría*

*an*



se constituye en un criterio sobre una consulta puntual en el ámbito legal solicitado por las diferentes áreas de la EPMSA, como es el criterio solicitado en el memorando de referencia emitido por la Gerencia de Control de la Concesión.

Siendo así, en el caso que nos ocupa, el informe técnico objeto de este análisis, ha desvirtuado el sustento técnico, para mantener el aviso de remediación ya que el Concesionario dentro del tiempo concedido por la EPMSA, sin analizar la legitimidad del plazo adicional otorgado y al haberse generado un derecho al Concesionario, este último entregó las observaciones realizadas por esta Empresa a través de la Gerencia de Control de la Concesión, Gerencia que mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, aceptó las correcciones del Concesionario, solicitadas en el Aviso de Remediación, y realizó nuevas observaciones a la actualización del Plan Maestro de 2010-2015, al margen de lo indicado en el Aviso para Remediar.

Al no mantenerse las causales del Aviso de Remediación constante en el Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, las cuales fueron solventadas por el Concesionario en el tiempo otorgado por la EPMSA, (plazo inicial y su extensión), no se cuenta con el sustento técnico a la presente fecha, en razón de que las causales notificadas en dicho aviso de remediación fueron solventadas de acuerdo al informe técnico. Cabe indicar que el derecho de terminación debió haber sido ejercido, considerando los informes técnicos y jurídicos respectivos, con la oportunidad del caso y por las actantes en la fecha de expiración del plazo otorgado.

Finalmente, con respecto al informe borrador notificado por el órgano de control en lo referente a la actualización del Plan Maestro 2010-2015, se puso en conocimiento y resolución del Directorio lo concerniente al informe presentado por la Gerencia de Control de la Concesión, contenido de los incumplimientos del Concesionario, expidiendo el siguiente acto: **"Resolución No. 04-05-2015: Dar por conocido el informe presentado por el Gerente de Control de la Concesión referente los incumplimientos respecto a la Concesión Aeroportuaria. Esta resolución entrará en vigencia de manera inmediata sin necesidad de que se apruebe el acta"**.

## **6.- COMUNICACIÓN AL DIRECTORIO RESPECTO DEL PLAN MAESTRO 2010-2015**

Mediante Memorando No. EPMSA-GCC-0118-2744-15 de 14 de mayo de 2015, el Gerente de Control de la Concesión informó a la Gerente General, conforme lo discutido en el Punto VARIOS de la Sesión Ordinaria de Directorio de la EPMSA, celebrada el 06 de febrero de 2015, lo siguiente:

**"[...] La Comisión del Plan Maestro, en el cual se trató la actualización del Plan Maestro que debió haber sido presentada en el año 2010, conforme el anexo 6 del Contrato de Concesión, tuvo como resultado la emisión del oficio No. EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014, con el cual se notificó al concesionario que la EPMSA, a esa fecha, daba por recibida la actualización del Plan Maestro, no aprobaba la misma por haberse presentado extemporáneamente, por asuntos ajenos a esta administración y sobre los cuales no cabe subsanación, y se dejó expresa constancia que el contrato de la concesión se realizará sobre la base del Plan Maestro contractual, esto es, el del año 2005.**

Actualmente, se encuentra en discusión la actualización del Plan Maestro correspondiente al año 2015 y tanto la EPMSA como distintos stakeholders han emitido sus observaciones al respecto, a fin de contribuir a la adecuada socialización conjunta con actores aeroportuarios con el objetivo que dicha actualización plasme las necesidades que estos puedan tener, así como aquellos del Eje de Desarrollo Productivo, en beneficio del desarrollo de nuestro Aeropuerto". (Las negrillas y subrayado fuera de texto original)

En Sesión Ordinaria de la EPMSA de 19 de mayo de 2015, el Directorio en el numeral 4 "Conocimiento y resolución respecto del informe de control de la concesión" resolvió en lo que concierne al informe presentado por la Gerencia de Control de la Concesión, contenido de los incumplimientos del Concesionario, lo siguiente:

**"Resolución No. 04-05-2015: Dar por conocido el informe presentado por el Gerente de Control de la Concesión referente los incumplimientos respecto a la Concesión Aeroportuaria. Esta resolución entrará en vigencia de manera inmediata sin necesidad de que se apruebe el acta":**



**7.- ANÁLISIS:**

De conformidad con los informes técnicos y legales emitidos, mismos que han sido citados en el presente documento, en especial el Informe Técnico No. 033 de 7 de marzo de 2016, es criterio de esta Gerencia:

- a) El 19 de junio de 2013, la EPMSA emitió un Aviso para Remediar al Concesionario, en virtud de no haber presentado el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de Quito (NAIQ), a fin de que remedie los incumplimientos señalados 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, para lo cual le concedió un plazo de 3 meses, el mismo que fue prorrogado por un período adicional de 90 días, según consta en el oficio EPMSA-GG-0191-1073-13 de 30 de septiembre de 2013.

Es importante hacer notar que el oficio **EPMSA-GG-0075-0292-13** de 6 de marzo de 2013 constituye una insistencia del cumplimiento de las observaciones señaladas en el oficio **EPM-GG-0207-0954-11** de 29 de noviembre de 2011, pero además solicita al Concesionario que *"[...] en la actualización debe incluir todas las nuevas edificaciones que se encuentran en ejecución, aquellas que ha sido terminadas pero 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 [...]"*.

- b) Mediante oficio DING-375-2013 de 23 de diciembre de 2013, Corporación Quiport a través de su Infrastructure & Engineering Manager, haciendo referencia al oficio **EPM-GG-0207-0954-11** y al documento EPMSA-GSC-0122-1306-13, señala que *"[...] se ha procedido a preparar la información solicitada en sus comunicaciones, la cual se adjunta a la presente, incluyendo, tanto, información estadística y de proyección de pasajeros, así como los capítulos de enmienda sobre los edificios adicionales e infraestructura complementaria"*.
- c) Con oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, el Gerente de Control de la Concesión comunicó al Gerente de Infraestructura e Ingeniería de Quiport que *"[...] se ha realizado la revisión de los documentos adjuntos encontrando solventadas las observaciones realizadas en los oficios anteriores [...]"*, en el que además se presentaron otras observaciones y se solicitó la entrega del documento impreso del Plan Maestro en su versión completa y no solamente los capítulos de enmienda.
- d) A decir de la Concesionaria, el oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 constituye una aprobación del Plan Maestro, como así lo afirma en el oficio PRES-253-2014 de 10 de julio de 2014, remitido por el Presidente del concesionario:

*"Cabe mencionar que estas mejoras se hace siempre bajo el paraguas del Plan Maestro mismo que luego de varias revisiones y ajustes efectuados en atención a las observaciones de la EPMSA fue aprobado mediante Oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014. Esta comunicación conforme que se han solventado las observaciones realizadas en oficios anteriores, lo que consiguientemente constituye una aprobación al Plan Maestro"* (El resaltado es mío).

- e) Conforme lo señalado en el oficio EPMSA-GG-0352-1721-14 de 11 de noviembre de 2014, con el que la Gerencia General de la EPMSA comunicó al Presidente de Quiport, en dicha *"[...] 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 [...]"*.

qu



- f) De acuerdo con el memorando EPMSA-GCC-0595-8161-15 de 21 de diciembre del 2015 y el informe técnico 158-EPMSA-GCC-DI-15, la Gerencia de Control de la Concesión concluyó que Corporación Quiport S.A. habría *"[...] realizado los esfuerzos indicados en este documento para remediar el incumplimiento dentro del plazo otorgado [...]"*, que *"[...] se entendería que el Gerente de Control de la Concesión de ese entonces [con oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014], da por solventadas las observaciones realizadas en el Aviso de Remediación e inclusive las realizadas mediante Oficio No. EPMSA-GG-0191-1073-13 [...]"*.
- g) En el informe técnico N° 033-EPMSA-DI-16 de 7 la Dirección de Infraestructura, remitido a la Gerencia General con memorando EPMSA-GCC-0133-1674-16 de 7 de marzo de 2016 por la Gerencia de Control de la Concesión, se señaló que *"[...] no tuvo cabida aprobar un documento extemporáneo una vez que una nueva actualización del Plan Maestro según el Contrato de Concesión debía realizarse en el año 2015"*, que respecto del Aviso para Remediar del Plan Maestro 2010-2015 *"El Concesionario realizó los esfuerzos que a bien consideró para eliminar las causales que fueron objeto de remediación constantes en la notificación del Aviso para Remediar mismas que se entendería fueron absueltas mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014 por el Gerente de Seguimiento Contractual de ese entonces."*
- h) La Gerente Jurídica (E) con memorando EPMSA-GJ-0633-8190-15 de 21 de diciembre de 2015, concluyó que *"[...] el informe técnico [158-EPMSA-GCC-DI-15] objeto de este análisis, ha desvirtuado el sustento técnico, para mantener el aviso de remediación [...]"*, que *"[...] la Gerencia de Control de Concesión [...] mediante Oficio No. EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, aceptó las correcciones del Concesionario, solicitadas en el Aviso de Remediación [...]"* y que *"[...] Al no mantenerse las causales del Aviso de Remediación constante en el Oficio No. EPMSA-GG-0152-0688-13 de 19 de junio de 2013, las cuales fueron solventadas por el Concesionario en el tiempo otorgado por la EPMSA [...], no se cuenta con el sustento técnico a la presente fecha [...]"*.
- i) La Contraloría General del Estado, en el informe DAPyA-0006-2016 (pág. 97), señala que *"El concesionario, a la expiración del período descrito en el Aviso de Remediación, no solventó las observaciones hechas al documento presentado como actualización del Plan Maestro, situación que no ha sido resulta por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por cuanto [...] 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"*, por lo que recomienda que la Gerente General ponga en conocimiento del Concejo Metropolitano de Quito el referido incumplimiento.

#### **8.- OPINIÓN JURÍDICA:**

De lo expuesto se concluye que la Gerencia de Control de la Concesión, unidad a cargo del seguimiento y control de los contratos y acuerdos relacionados con la concesión, conforme el artículo 26 del Estatuto Orgánico de Procesos de la EPMSA, ha indicado en más de una ocasión la inexistencia de la causal para que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito active el mecanismo de Aviso para Terminar de la cláusula 18.2.3 de la Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión.

El sustento del área técnica se fundamenta, principalmente, en lo mencionado por el oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014, a través del cual, el Gerente de Control de la Concesión a esa fecha, comunicó a la Concesionaria que *"[...] se ha realizado la revisión de los documentos adjuntos encontrando solventadas las observaciones realizadas en los oficios anteriores [...]"*, pronunciamiento que fue recogido por el Concesionario en el oficio DING-375-2013 de 23 de diciembre de 2013.

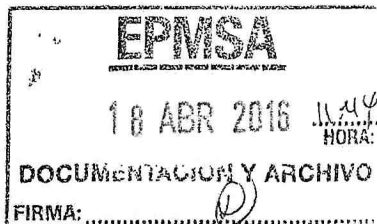
De la lectura de este documento, se puede colegir que el Gerente de Control de la Concesión de la EPMSA en efecto ha creado un derecho al favor del administrado (Corporación Quiport S.A.) al haber dado por solventadas las observaciones constantes en los *oficios anteriores*, que comprende el oficio **EPM-GG-0207-0954-11** de 29 de noviembre de 2011, mencionado expresamente en el Aviso para Remediar, así como en el oficio DING-375-2010 de Quiport que el Gerente de Control de la Concesión contesta en el oficio EPMSA-GSC-0003-0010-14 de 3 de enero de 2014. Asimismo, a decir de la Gerencia de Control de la Concesión, se entiende que el Concesionario atendió oportunamente las nuevas observaciones planteadas en el oficio **EPMSA-GG-0075-0292-13** de 6 de marzo de 2013 –que también es parte del Aviso para Remediar-, con relación a las construcciones, hecho que se evidencia, además, con la referencia que el Infrastructure & Engineering Manager de Quiport hace en su oficio DING-375-2010, al indicar que remite “[...] los capítulos de enmienda sobre los edificios adicionales e infraestructura complementaria”.

Este oficio que, repito, ha generado un derecho a favor del Concesionario, conforme la doctrina del Derecho Administrativo constituye un acto administrativo favorable, razón por la cual esta Gerencia considera que es improcedente técnica y contractualmente que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito continúe con el proceso de terminación señalado en la cláusula 18.2.3.

Sin embargo, con la finalidad de dar cumplimiento a la recomendación N° 2 del informe N° DAPyA-0006-2016 de la Contraloría General del Estado, se recomienda que los informes de la Gerencia de Control de Concesión (memorando EPMSA-GCC-0133-1674-16 e informe técnico 033-EPMSA-GCC-DI-16), de la Gerencia Administrativa Financiera (memorando EPMSA-GAF-0993-2458-16), y el presente informe jurídico, sean remitidos al señor Alcalde del Municipio del Distrito Metropolitano, para que sean puestos a consideración del Concejo Metropolitano, para su conocimiento y trámite pertinente.

Atentamente,

Dr. Raúl A. Medina Jiménez  
**GERENTE JURÍDICO**





2

Quito, 07 ABR. 2016

Oficio No. SPA-MEP- 01815

Doctor  
Gianni Frixone  
PROCURADOR METROPOLITANO (E)  
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO  
Presente.-

2016-05 2626.

Ref. Trámite No. 2016-01720

De mi consideración:

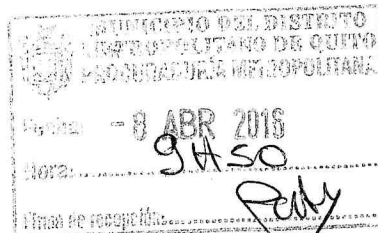
Adjunto al presente, se servirá encontrar el oficio No. EPMSA.GJ-0063-1021-16, suscrito por el Gerente General (s) de EPMSA, mediante el cual informa sobre el cumplimiento de recomendaciones formuladas por la Contraloría General del Estado al examen especial al "contrato de concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, al cumplimiento del acuerdo de alianza estratégica y demás documentos vinculados...", cuya recomendación No. 7 deberá ser cumplida por la Procuraduría Metropolitana.

En este contexto, me permito remitir a usted el trámite de la referencia, a fin de que se sirva disponer a quien corresponda, se proceda con el instrumento legal expresado en el oficio adjunto.

Por su gentil y oportuna atención, reitero a usted mi sentimiento de distinguida consideración.

Atentamente,

María Eugenia Pesántez  
Secretaria Particular  
Despacho Alcaldía  
/mep  
PS



Adjunto: lo indicado  
Trámite Original

OFICIO No. EPMSA-GJ-0063-1021-16  
Quito, 29 de MARZO del 2016

Doctor  
Mauricio Rodas Espinel  
Alcalde Metropolitano/Presidente del Directorio de la EPMSA  
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO  
Presente.-

De mi consideración:

La Contraloría General del Estado realizó un examen especial al "contrato de concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, al cumplimiento del acuerdo de alianza estratégica y demás documentos vinculados, y a la mejora, operación y mantenimiento del referido aeropuerto, bajo la gestión de QUIPORT, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y a 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, cuyos resultados constan en el Informe DAPyA-0006-2016.

Mediante Oficio No. SPA-MEP-A0053 de 29 de marzo de 2016, dispuso a esta empresa el cumplimiento de las recomendaciones del órgano de control.

La Recomendación No. 7 señala:

**«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 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.»

De acuerdo con la Ordenanza Metropolitana No. 335, publicada en el Registro Oficial de 8 de enero del 2011, establece a la Unidad de Gestión, es decir la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, en su artículo ...(5), número 7 se le confiere competencia para: "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 subrayado me corresponde)

Considerando dicha disposición, la empresa a mi cargo ha emitido en informe jurídico con relación a dicha recomendación, mediante Memorando No. EPMSA-GJ-0176-2004-16 de 17 de marzo de 2016, el cual expresa:

quis



*«Considerando los elementos expuestos, con el fin de dar cumplimiento la Recomendación 7 del Informe General DAPyA-0006-2016 –que es de carácter obligatorio- y a la disposición 11 contenida en el Memorando No. EPMSA-GG-0039-1019-16, la Gerencia Jurídica considera pertinente la eliminación del ámbito contractual de manera expresa de la cláusula 2.8.2 “Tarifas Reguladas” del Contrato de Concesión, aun cuando haya perdido vigencia y eficacia, conforme la sentencia interpretativa, al Acuerdo de Alianza Estratégica y a la Segunda Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión; además considera oportuna la modificación del Anexo 9 de la primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión, en consideración a lo establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 0335, tomando en cuenta que, en el marco contractual, la cláusula 23.4 del contrato de marras, permite las variaciones, modificaciones y enmiendas del contrato de concesión.*

*En tal virtud, es jurídicamente viable la modificación consensuada de la cláusula contractual y del Anexo 9, para lo cual recomiendo que este informe sea puesto en conocimiento del señor Alcalde Metropolitano a fin de que disponga al Procurador Metropolitano la elaboración del instrumento legal, en la forma señalada en la recomendación N° 7 del informe DAPyA-0006-2016.»*

En tal virtud, adjunto para su conocimiento y revisión el informe jurídico de la Gerencia Jurídica de mi representada.

De la misma manera el área jurídica brindará el soporte que se requiere a la Municipalidad dentro del proceso de enmienda contractual.

Consentimientos de estima y consideración,

  
Abg. Carlos Palma Gallo  
Gerente General (S)  
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA  
DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS  
Y GESTIÓN DE ZONAS FRANCAS Y REGÍMENES ESPECIALES

Adjunto: Copia de Memorando No. EPMSA-GJ-0176-2004-16 de 17 de marzo de 2016.

MEMORANDO No. EPMSA-GJ-0176-2004-16

2048

**PARA:** Ing. María Isabel Real G.  
**GERENTE GENERAL**

**DE:** Dr. Raúl A. Medina  
**GERENTE JURÍDICO**

**ASUNTO:** Informe DAPyA-0006-2016 del Examen Especial "Recomendación No. 7"

**FECHA:** Quito, 17 de marzo de 2016

Me refiero al memorando No. EPMSA-GG-0039-1019-16 de 12 de febrero de 2016, mediante el cual emite disposiciones respecto a las de Recomendaciones de la Contraloría General del Estado constantes en el Informe DAPyA-0006-2016, me refiero a la Recomendación 7 de dicho informe relacionada con la Disposición Once dada por usted. Al respecto me permito manifestar lo siguiente:

**(A) ANTECEDENTES:**

Recomendación No. 7 del Informe DAPyA-0006-2016:

*«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 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.»*

Disposición 11 del Memorando No. EPMSA-GG-0039-1019-16 de 12 de febrero de 2016:

*«Emitir un informe jurídico que coadyuve a la gestión que deba efectuar el Procurador Metropolitano para que previo consenso con el concesionario, se 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. »*

**(B) BASE JURÍDICA:**

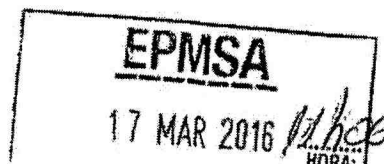
**1. Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado.-**

En su artículo 92 se establece la obligatoriedad e inmediatez que deben ser adoptadas las Recomendaciones de la Contraloría General del Estado y señala:

*"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."*

**2. Sucesión jurídica de la EPMSA.-**

qui





a) El Concejo Metropolitano de Quito mediante Resolución No. 114 constituyó la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (CORPAQ), la que fue aprobada mediante Acuerdo Ministerial No. 2000541 de 30 de octubre del 2000, expedido por el Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca. CORPAQ fue constituida como entidad jurídica de derecho privado, con finalidad social, sin fines de lucro, la cual se sujetó a normas y leyes de la República del Ecuador y a su Estatuto.

b) La Ordenanza Metropolitana No. 0289 de 17 de noviembre de 2008, publicada en el Registro Oficial No. 0628 de 7 de julio del 2009, creó la Empresa Municipal Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (CORPAQ), la cual asumió todos los derechos y obligaciones de la ex CORPAQ.

c) Mediante Ordenanza Metropolitana No. 0309 de 16 de abril de 2010, el Concejo Metropolitano creó la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales (EPMSA), persona jurídica de derecho público, sujeta a las disposiciones de la Ley Orgánica de Empresas Públicas; y que, en virtud de su Disposición General Tercera y Cuarta, sucede jurídicamente a la Empresa Municipal Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito -CORPAQ-.

### 3. Ordenanza Metropolitana No. 335 publicada en el Registro Oficial de 8 de enero del 2011.-

La expedición de esta Ordenanza tiene como antecedente la Sentencia Interpretativa No. 003-09-SIN-CC, misma que se encuentra publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 644 de 29 de julio de 2009 de la Corte Constitucional, como se menciona en el Considerando 7 de la misma, la que en relación al tema *sub lite*, dispone lo siguiente:

*"Art. ... (4).- 1. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Concejo Metropolitano de Quito, se reserva el ejercicio directo y exclusivo de las siguientes competencias y atribuciones, que no podrían ser asumidas por la Unidad de Gestión:*

*[...] (c) La autorización para la suscripción y la terminación de los contratos que se instrumenten en aplicación de la autorización conferida por el Gobierno central mediante el Decreto 885, sus reformas, o los instrumentos que los sustituyan o modifiquen, previo informe favorable de la Unidad de Gestión."* (El subrayado es mío)

*"Disposición Transitoria Única "El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito reasume las competencias y facultades que tiene atribuidas con respecto a los Aeropuertos y, en tal virtud, en su calidad de Concedente respecto de la concesión vigente a la fecha de expedición de esta norma, sustituye en derechos y obligaciones a la EPMSA, que se limitará a actuar en calidad de Unidad de Gestión en los términos previstos en este título hasta la fecha de Conclusión de la Concesión."*

Cabe señalar que el Capítulo IV "De los Servicios Aeroportuarios", de esta Ordenanza, contiene un listado de definiciones de los servicios aeroportuarios, mientras que el Capítulo V, establece el régimen tributario de "los cargos y tasas aeroportuarias", como hecho generador, sujeto activo y beneficio, sujeto pasivo, base imponible, etc., el cual fue modificado, por la Ordenanza Metropolitana No. 0338 publicada en el Suplemento Registro Oficial No. 869 de 12 de enero de 2013, en cuanto a establecimiento de una reducción o descuento y nivelación de la tasa de seguridad.

### 4. Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales (Resolución No. 02-07-2014 de 11-11-2014, expedida por el Directorio).-

En su articulado, en especial en lo referente a la Misión y Visión, establece que la EPMSA deberá asegurar el cumplimiento de servicios aeroportuarios de excelencia.



En particular, la Gerencia Jurídica, es responsable de asesorar en la correcta aplicación de la normativa vigente, inclusive aquella aplicada a los temas relacionados con los acuerdos o contratos celebrados con el concesionario. La Gerencia Jurídica, de conformidad con el artículo 18, literal d), numeral 2), del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional, emite informes jurídicos referentes a los contratos de la Concesión, solicitados por la Gerencia General y las demás gerencias competentes.

### **(C) DOCUMENTOS DE LA CONCESIÓN:**

#### **1. Contrato de Concesión.-**

El Contrato de Concesión del Proyecto del Aeropuerto Internacional de Quito, celebrado entre Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito y Canadian Commercial Corporation el 16 de septiembre de 2002, fue sustituido por la Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión, celebrada el 22 de junio de 2005, en la cual se establecieron las Tarifas Reguladas, y al respecto dicho instrumento contiene las siguientes cláusulas:

#### **Cláusula de 1.1 "Definiciones":**

*"Cargos Aeroportuarios: Significan las tarifas, tasas, cargos, impuestos u otras cargas de cualquier clase, que se cobren o reciban periódicamente por o a nombre del Concesionario o de cualquier Autoridad Competente, con respecto de los servicios realizados o de los bienes situados en o con relación a los Aeropuertos o al tráfico aéreo correspondiente, incluyendo, pero sin limitarse a ello, todos los cargos cobrados o recibidos periódicamente por o nombre del Concesionario con respecto de los Servicios Aeroportuarios (inclusive y sin limitación las Tarifas Reguladas) así como todas las demás rentas e ingresos generados por el Proyecto durante el Período de Concesión, pero, y para evitar toda duda, excluyendo los Cargos Reservados;*

*"Tarifas Reguladas": significa aquellos cargos descritos más ampliamente en el Anexo 9;"*

#### **Cláusula 2.1 "Otorgamiento de a Concesión":**

*"Por virtud de las facultades delegadas a CORPAQ como se indica en el Considerando (c), 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, (e) 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."*

Cláusula 2.8.2 relativa a las "Tarifas Reguladas" en la cual las partes estipulan la forma en que se establecerán las tarifas en los aeropuertos de Quito, así como el procedimiento para incrementos, descuentos, exenciones, entre otros, que fundamentalmente son facultades exclusivas del Concesionario, según el texto de dicha cláusula.

#### **Cláusula "23.4 Variaciones por escrito":**

*"Cualquiera y todos los aumentos, enmiendas y variaciones a este Contrato de Concesión serán legalmente vinculantes solo si están por escrito y firmados por los representantes debidamente autorizados de cada una de las Partes."*

### **2. Sentencia de la de la Corte Constitucional para el periodo de Transición (23 de julio de 2009):**



La Corte Constitucional se pronuncia respecto a las tarifas aeroportuarias en la Sentencia Interpretativa No. 003-09-SIN-CC, misma que se encuentra publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 644 de 29 de julio de 2009, en la que resuelve:

*"[...] Por la naturaleza del tributo tasa, de conformidad con el análisis precedente se torna necesaria que su creación, modificación y regulación se los haga vía ley, más aún si se considera que se trata de un servicio público esencial inherente al estado Central (Art.301 CRE). Por consiguiente, de conformidad con la Constitución de la República vigente, (artículo 261, numeral 10) los cargos aeroportuarios no pueden, bajo ningún concepto, ser creados, modificados o extinguidos vía contrato. [...]"*

*"[...] 5. Se ratifica el carácter público de los recursos derivados de los cobros de los distintos servicios aeroportuarios, tanto en el Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito, como en los demás aeropuertos del país, por cuanto dichos pagos corresponden a tasas conforme los términos establecidos en la parte considerativa de esta sentencia.*

*"[...] 7. Se declara que es inconstitucional crear, modificar, incrementar o extinguir tasas aeroportuarias vía 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. Sin perjuicio que, mientras no exista norma legal sobre este concepto, los Municipios reciban y administren las tasas que se encuentran vigentes que corresponden a la prestación de los siguientes servicios aeroportuarios: aterrizaje de aviones, salida internacional de pasajeros, salida doméstica de pasajeros, estacionamiento de avión, recargo por iluminación, puente de embarque, recargo de servicios CRF (Accidente de Fuego Rescate); y, recargo por equipaje ATC (Control de tráfico aéreo), los servicios de prestación de seguridad aeroportuaria y demás pertinentes al momento que asuman temporalmente la referida administración, sin que éstas puedan ser incrementadas hasta que se dicte la Ley respectiva. Igualmente podrán crear, si así lo requirieren, las unidades respectivas de gestión pública para la prestación eficiente de este servicio.*

*8. Se dispone que los poderes públicos e interesados adecuen 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 resaltado es mío).*

### 3. Acuerdo de Alianza Estratégica (AAE):

El instrumento de referencia, suscrito el 9 de agosto de 2010 entre el MDMQ, EPMSA y Corporación QUIPORT S.A., en correspondencia con la Sentencia de la Corte Constitucional para el Periodo de Transición y como resultado del proceso de negociación, las Partes Negociadoras y el MDMQ adecuaron los documentos contractuales y el Contrato de Concesión al mandato de la Sentencia de la Corte Constitucional; en tal sentido, sus cláusulas expresan:

#### Cláusula Tres Punto Tres "Clasificación y Distribución de los Ingresos del Proyecto":

*"[...] De conformidad con este pronunciamiento del señor Contralor General del Estado, los ingresos derivados de las operaciones del AIMS y el NAIQ se clasifican como sigue: (...) (a) AIMS (i) Las Tasas del AIMS son recursos públicos de propiedad del Municipio, incluyendo, sin limitación, todos los derechos, título y participación en y sobre dichas Tasas del AIMS, incluyendo, sin limitación, el derecho a recaudar, recibir, retener y disponer de dichas Tasas del AIMS, con sujeción a y de conformidad con este Acuerdo y con los demás Documentos de la Transacción y las disposiciones legales pertinentes. [...] (b) NAIQ. [...] (iii) Las Tasas del NAIQ son fondos públicos de titularidad del Municipio, incluyendo sin limitación, todos los derechos, título y participación en y sobre dichas Tasas del NAIQ incluyendo, sin limitación, el derecho a*

*aquí*



Por su parte la Cláusula Ocho "Misceláneos", establece que:

*"[...] (e) Esta Enmienda al Contrato de Concesión y cualquier Documento de la Transacción tal y como fuere modificada por el presente instrumento y por aquellos instrumentos, constituyen todo el acuerdo de las partes con relación al objeto del mismo y priman sobre cualquier y todos los acuerdos y entendimientos previos, verbales o escritos, relacionados al tema del mismo. La presente Enmienda al contrato de Concesión será vinculante y se adoptará en beneficio de las Partes y sus respectivos sucesores y cesionarios.- [...]"*

#### **(D) OPINIÓN JURÍDICA:**

Las "Tarifas Reguladas" se encuentran establecidas en el "Anexo 9 al Contrato de Concesión" cuyo procedimiento de establecimiento de las tarifas reguladas, facultad para conceder descuentos y reducción y otros aspectos relacionados, se encuentran previstos en la cláusula 2.8.2 de la Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión.

Conforme al análisis realizado por la Corte Constitucional para el Periodo de Transición, en la Sentencia Interpretativa No. 003-09-SIN-CC, no cabe que los cargos aeroportuarios puedan bajo ningún concepto ser creados, modificados o extinguidos vía contrato, debido a la naturaleza jurídica del servicio público que ostenta la actividad aeroportuaria.

A partir de la referida sentencia, el 9 de agosto de 2010 el Municipio, la Unidad de Gestión y el Concesionario suscribieron el Acuerdo de Alianza Estratégica y la Segunda Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión, los cuales tuvieron como objetivo, entre otros aspectos, el cumplimiento de la sentencia de la Corte Constitucional que, aunque no modificaron la cláusula 2.8.2 de la Primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión, sí terminaron reconociendo la competencia del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito de crear, modificar o extinguir las tasas "Tarifas Reguladas" a través de una Ordenanza "que permita la viabilidad financiera del proyecto".

Dicha Ordenanza Metropolitana es la No. 0335 (publicada en el Registro Oficial No. 358 de 8 de enero de 2011) en la cual, como lo mencionó, se establece el régimen impositivo total de los servicios públicos aeroportuarios.

De la lectura del Anexo 9 de la Primera Enmienda y reformulación del Contrato de Concesión, al cual se remite la definición de "Tarifa Regulada" de este contrato y la definición de "Cargo Regulados" de la Segunda Enmienda, se observa que su contenido no ha sido armonizado con lo previsto en la Ordenanza Metropolitana No. 335.

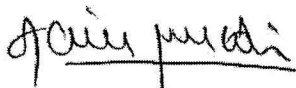
Considerando los elementos expuestos, con el fin de dar cumplimiento la Recomendación 7 del Informe General DAPyA-0006-2016 —que es de carácter obligatorio— y a la disposición 11 contenida en el Memorando No. EPMSA-GG-0039-1019-16, la Gerencia Jurídica considera pertinente la eliminación del ámbito contractual de manera expresa de la cláusula 2.8.2 "Tarifas Reguladas" del Contrato de Concesión, aun cuando haya perdido vigencia y eficacia, conforme la sentencia interpretativa, al Acuerdo de Alianza Estratégica y a la Segunda Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión; además considera oportuna la modificación del Anexo 9 de la primera Enmienda y Reformulación del Contrato de Concesión, en consideración a lo establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 0335, tomando en cuenta que, en el marco contractual, la cláusula 23.4 del contrato de marras, permite las variaciones, modificaciones y enmiendas del contrato de concesión.

En tal virtud, es jurídicamente viable la modificación consensuada de la cláusula contractual y del Anexo 9, para lo cual recomiendo que este informe sea puesto en conocimiento del señor Alcalde Metropolitano a fin



de que disponga al Procurador Metropolitano la elaboración del instrumento legal, en la forma señalada en la recomendación N° 7 del informe DAPyA-0006-2016.

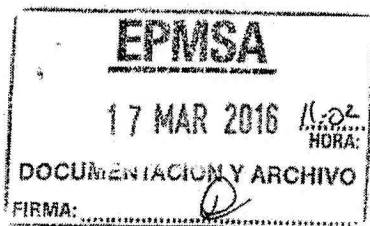
Atentamente,



Dr. Raúl A. Medina Jiménez

GERENTE JURIDICO

†



**ACTA DE REUNIÓN RESPECTO DE LOS PROCESO DE EXPROPIACIÓN DE LA VÍA GUALO-  
PUEMBO-NUEVO AEROPUERTO DE QUITO**

En la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a los 07 días del mes de enero de 2016, a las catorce horas treinta minutos (14h30), en la Sala No. 4 de Reuniones del Despacho de la Alcaldía del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para tratar el tema de los procesos de expropiación de la vía Gualo-Puembo, intervienen los siguientes servidores:

***Municipio del Distrito Metropolitano de Quito:***

- 1.- Dr. José Suing, Asesor del Alcalde Metropolitano de Quito.
- 2.- Dr. Gastón Vásquez, Procurador Metropolitano.
- 3.- Ec. Miguel Dávila, Administrador General.
- 4.- Shirley Ron, Asesora Administración General
- 5.- Abg. Johana Mogrovejo, Asesora de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.
- 6.- Ing. Esteban Loaiza, Director Metropolitano de Bienes Inmuebles.
- 7.- Sr. Martín Noboa, Funcionario de la Dirección Metropolitana de Bienes Inmuebles
- 8.- Dr. Edison Yopez, Procuraduría Metropolitana

***Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas:***

- 1.- Abg. Pamela Aguirre, Coordinadora Jurídica
- 2.- Abg. Belén Molina, Asesora Jurídica
- 3.- Abg. Aní Andrade

***Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales:***

- 1.- Abg. Carlos Palma, Asesor Gerencia General.
- 2.- Abg. Dafne Domínguez Sosa, Gerente Jurídica (E)
- 3.- Abg. Edison Rodríguez, Analista Jurídico.
- 4.- Abg. Patricia Padron, Analista Jurídica.

**Los comparecientes acuerdan:**

1. EPMSA realizará una ayuda memoria de los 71 lotes (sin perjuicio que el número varíe según el estado actual de los mismos) que existen con la conclusión del caso, con relación a la declaratoria de expropiación y estado de la causa.
2. En la próxima reunión a ser convocada, la EPMSA expondrá las razones para continuar o no con las expropiaciones dispuestas por el Concejo, sin perjuicio de conocer junto con el EPMMOP las razones técnicas de la vía respecto al proyecto aeropuerto.
3. Que se actualice el ayuda memoria de la EPMMOP del trazado vial de la Vía Gualo-Puembo.
4. Que verifique la EPMMOP los antecedentes técnicos de la referida vía y compartirlos con la EPMSA.

***Municipio del Distrito Metropolitano de Quito:***





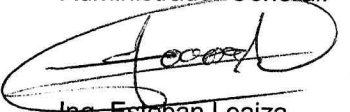
Dr. José Suing,  
Asesor del Alcalde Metropolitano de Quito.



Dr. Gastón Velásquez  
Procurador Metropolitano.



Ec. Miguel Dávila,  
Administrador General.



Ing. Esteban Loaiza,  
Director Metropolitano de Bienes Inmuebles.

**Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales:**



Abg. Carlos Palma  
Asesor Gerencia General.



Abg. Dafne Domínguez Sosa  
Gerente Jurídica (E)

**Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas:**



Abg. Belén Molina  
Asesora Jurídica

**Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda**



Abg. Yohana Mogrovejo  
Asesora