

OFICIO No. EPMSA-GG-0315-2965-17
Quito, 21 de septiembre de 2017

Señor
Marco Ponce Roosz
Concejal Metropolitano de Quito
Presente.-



De mi consideración:

En atención a su gentil oficio Nro. DC-MP-2017-339, de 15 de septiembre de 2017, mediante el cual se remitió una copia del documento suscrito por el Master Luis Endara, que hace referencia a las Zonas Francas del antiguo y nuevo aeropuerto de Quito y al desarrollo del proyecto de implantación de una Zona Especial de Desarrollo Económico, denominado ZEDE-QUITO, por medio del presente me permito remitir para su conocimiento, el análisis efectuado por parte de la Gerencia de Zona Franca y ZEDE de mi representada, mismo que explica detalladamente los temas planteados por el Master Luis Endara y cuyo contenido es acogido por esta Gerencia General.

Quedo al pendiente de cualquier aclaración o inquietud al respecto.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,




Ing. Catalina Sánchez
Gerente General (s)
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y GESTIÓN DE ZONAS FRANCAS Y REGÍMENES ESPECIALES
GF/RM/DM/IS
qui

Adj.: Memorando No. EPMSA-GZF-0247-7730-17 (Informe Nro. GZfZ-DM-040-2017)

C.C.: Dr. Mauricio Rodas Espinel, **Alcalde Metropolitano - MDMQ.**
Concejales Metropolitanos de Quito - MDMQ.
Ing. Álvaro Maldonado, **Secretario de Desarrollo Productivo y Competitividad.**

Informe Nro. GZFZ-DM-040-2017

Asunto: Informe sobre el Oficio s/n del señor Luis Endara

Fecha: 21 de septiembre de 2017.

En atención al oficio Nro. DC-MP-2017-339, de 15 de septiembre de 2017, el Sr. Marco Ponce Roosz, Concejal Metropolitano, "remite copia del documento (...) suscrito por el Master Luis Endara (...)"; mismo que hace referencia a las Zonas Francas administradas por la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas –EPMSA- y al desarrollo del proyecto de implantación de una Zona Especial de Desarrollo Económico junto al Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito, denominado ZEDE-QUITO.

Al ser un tema de competencia de la Gerencia de Zona Franca y ZEDE, se presenta el siguiente informe, mismo que para mayor claridad ha sido desarrollado bajo la siguiente metodología: Se citan los cuestionamientos realizados por el Master Luis Endara y se comenta y explica cada uno de ellos.

1. ANTECEDENTES

1.1. De la acreditación del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre como Zona Franca

- El Art. 10 de la derogada Codificación de la Ley de Zonas Francas establecía que el Presidente de la República mediante Decreto Ejecutivo determinará el área de la Zona Franca y otorgará a la empresa administradora la concesión para operar con el sistema creado en la Ley, previo dictamen del Consejo Nacional de Zonas Francas;
- El Decreto Ejecutivo Nro. 885, de 23 de octubre de 2000, publicado en el Registro Oficial Nro. 198 de 7 de noviembre de 2000, emitido por el Presidente Constitucional de la República, establece:

Art. 1. Por tratarse de una obra de urgencia y prioridad nacional, autorizase al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la construcción, administración y mantenimiento del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, incluyendo las vías de acceso y las obras complementarias relacionadas, así como la administración, mejoramiento y mantenimiento del aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, a cuyo efecto, la Municipalidad ejercerá estas facultades en forma directa o delegándolas a empresas mixtas, privadas o entidades de otra naturaleza jurídica mediante concesión, asociación, capitalización o cualquiera otra forma contractual prevista.

Así mismo, el artículo 10 del mencionado Decreto establece que:

En el área de los inmuebles adquiridos para la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, se establecerá una zona franca con observación a la Ley de Zonas Francas, administrada por la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, en la que, simultáneamente, se podrán desarrollar actividades industriales, comerciales, turísticas y de servicios internacionales, considerándose entre las actividades anteriores, la construcción del nuevo aeropuerto y sus instalaciones conexas.

- Mediante Decreto Ejecutivo Nro. 545 de 27 de septiembre de 2005, publicado en el Registro Oficial Nro. 121 de 10 de octubre de 2005, se otorgó a la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito, la autorización de concesión para la operación, establecimiento y administración de la Zona Franca **que abarcará todo el espacio físico del Nuevo Aeropuerto de Quito**, ubicada en la parroquia Tababela, en el cual se instalarán empresas industriales, comerciales, de servicios internacionales, educativas, turísticas y hospitalarias, **considerándose entre las actividades anteriores la construcción del nuevo aeropuerto y sus instalaciones conexas.**
- Mediante Decreto Ejecutivo Nro.2126, publicado en el Registro Oficial Nro. 416 de 13 de diciembre de 2006, el Presidente de la República de la época, otorgó a la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito -CORPAQ- la concesión para la operación, establecimiento y administración de **la Zona Franca Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, (antiguo aeropuerto)** en la cual se podían instalar empresas industriales, comerciales, turísticas y de servicios internacionales, considerándose entre las actividades anteriores, la construcción de nuevas terminales, el mejoramiento de las terminales existentes, así como de sus instalaciones y operaciones conexas;
- El Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre finalizó sus operaciones aeroportuarias el 19 de febrero de 2013, en tanto que el Nuevo Aeropuerto Mariscal Sucre- Tababela inició las propias el 20 de febrero de 2013.

1.2. De la calificación de usuarios de la Zona Franca del antiguo Aeropuerto de Quito

- Mediante Resolución del CONAZOFRA Nro. 7, publicada en el Registro Oficial Nro. 62, se calificó a la Empresa ADC & Has Management Ltd. como usuaria de la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito, CORPAQ, hasta el año 2010;
- Con Resolución del CONAZOFRA Nro. 2, publicada en Registro Oficial Suplemento 15 de 05 de febrero del 2007, se calificó a la Empresa Corporación Quiport S.A. como usuaria a establecerse en la Zona Franca del Aeropuerto, por un período de 5 años;
- Mediante Resolución CONAZOFRA No. 3, publicada en Registro Oficial Suplemento 15 del 05 de febrero del 2007, se calificó a la Empresa ADC & HAS Management Ecuador S.A. como usuaria a establecerse, por un periodo de 5 años;
- Mediante Resolución del Consejo Sectorial de la Producción adoptada el 30 de noviembre de 2011, se ratificó y amplió el plazo de la calificación de las usuarias del Aeropuerto Internacional de Quito "Mariscal Sucre" (antiguo aeropuerto) hasta el 31 de marzo del 2013.

Por lo tanto, todas las calificaciones de las empresas usuarias del antiguo Aeropuerto han culminado su vigencia. En virtud de lo cual, la Empresa Pública de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales solicitó la revocatoria voluntaria como administrador de dicha zona, autorizada mediante Decreto Ejecutivo No. 2126 y por lo tanto, que se disponga el cierre definitivo del área de la Zona Franca del Antiguo Aeropuerto. Este proceso aún está en trámite en el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO).

1.3. De la calificación de Usuarios de la Zona Franca del nuevo Aeropuerto de Quito.

- El CONAZOFRA mediante resoluciones No. 2005-13, 2005-14, 2005-15, 2005-16, 2005-17, 2005-18, 2005-19 publicadas en Registro Oficial No. 161 del 08 de diciembre de 2005, resolvió calificar

- a: CORPORACIÓN QUIPORT, CANADIAN COMMERCIAL CORPORATION, ADC & HAS MANAGEMENT LTD, FTZ DEVELOPMENT S.A, ADC MANAGEMENT LTD, ADC&HAS MANAGEMENT ECUADOR S.A y AECON AG CONSTRUCTORES S.A., respectivamente, como usuarios de la Zona Franca del Nuevo Aeropuerto de Quito.
- El CONAZOFRA mediante Resolución No. 2005-22, publicado en Registro Oficial No. 191 de 19 de enero de 2006, califica a la empresa ADC ENGENIERING S.A y con Resolución No. 2009-05, publicada en Registro Oficial No. 561 de 01 de abril de 2009, califica a la empresa AEROPIAGI TECHNOLOGI S.A.

2. CONTESTACIÓN PUNTO POR PUNTO

2.1. Puntos 1, 2, 3

1. *CORPAQ y QUIPORT me contrataron en su momento para realizar dos aplicaciones de ZONA FRANCA, la primera en TABABELA y la segunda en el antiguo aeropuertos [sic] Mariscal Sucre en Quito. Fue un proceso que nos tomó de [sic] 9 meses de trabajo intenso.*
2. *Para elaborar los estudios para la ZONA FRANCA, visite [sic] al menos unas 30 zonas francas en tres continentes, lo que me permitió presentar un proyecto real, ajustado a las necesidades de Ecuador y de bastante calidad.*
3. *Las dos aplicaciones presentadas al Ministerio respectivo fueron aprobadas y también logre [sic] exitosamente que fueran en [sic] ambas ZONAS FRANCAS autorizadas por Decreto del Presidente de la República como también expedidos y publicados en los respectivos registros oficiales. Cumplimos con todo el protocolo y requerimientos.*

Como bien se ha establecido en los antecedentes de este informe, efectivamente se emitieron dos Decretos Ejecutivos mediante los cuales se autorizaron las Zonas Francas del Nuevo y del Antiguo Aeropuerto de Quito, en ese orden.

2.2. Punto 4

4. *Quiero ser muy enfático en afirmar, que los beneficios que obtuvieron el grupo de QUIPORT, AEC, AECON, etc [sic], fueron reales tanto en el tema pago de impuestos a la renta como exoneraciones a aranceles a los equipos y materiales importados e IVA. Recuerdo que incluso CORPAQ se benefició de no pagar aranceles por la nueva motobomba que llegó [sic] de Canadá significando un ahorro importante a CORPAQ.*

La Codificación de la Ley de Zonas Francas en su artículo 5 establece que: "Se denomina usuarios de las zonas francas a las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que se instalen en las zonas francas para realizar las actividades debidamente autorizadas."

En los antecedentes de este informe constan las empresas que fueron calificadas como usuarias para el antiguo y nuevo Aeropuerto de Quito. De los nombres comerciales y denominaciones societarias de cada una de ellas, no figura una referida como "AEC", mas esta Gerencia deduce que el señor Endara hace referencia a ADC HAS MANAGMENT.

Aclarado lo anterior, es pertinente mencionar que el estar ubicado en una Zona Franca y realizar las inversiones y actividades autorizadas, implica la obtención de beneficios tributarios y arancelarios para los calificados como operadores y administradores, como es el caso de Quiport, ADC HAS y AECON, y en su momento CORPAQ, pues así lo contempló el artículo 12 de la Ley de Zonas Francas: " Art. 12.- Las actividades y operaciones, así como el régimen de excepción permitido por esta Ley especial,

sólo podrán beneficiar a las empresas administradoras y a los usuarios debidamente autorizados dentro del área de las respectivas zonas francas”.

Por lo tanto, es legítimo que los usuarios de las Zonas Francas hayan obtenido beneficios tributarios, por las actividades que les fueron aprobadas para desarrollar y por cada operación efectuada. Además, es importante aclarar que cada ingreso que se realiza, para fines tributarios y arancelarios, es verificado por la EPMSA como empresa administradora de la Zona Franca, reportado al Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, SENA, y a la Unidad Técnica de ZEDE del Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO).

Sobre el caso específico expuesto por el Sr. Luis Endara, quien manifiesta que *“incluso CORPAQ se benefició de no pagar aranceles por la nueva motobomba que llegó de Canadá significando un ahorro importante a CORPAQ”*; se reitera que la normativa legal vigente permite a los administradores gozar de los beneficios tributarios establecidos en la Ley de Zonas Francas, por lo tanto, el no pago de aranceles es un beneficio legítimo que tenía CORPAQ en su momento.

En este punto, y como antecedente, se considera adecuado hacer referencia al oficio s/n de 5 de marzo de 2015, mediante el cual el Sr. Endara informó a la Ing. María Isabel Real lo siguiente:

“Estando CORPAQ en el Mariscal Sucre se me pidió que les ayude con el CONAZOFRA a la autorización para la exoneración de más de US\$700.000 de una nueva motobomba que llegó (sic) desde Estados Unidos o Canadá, y en efecto se logró que se exoneren del pago por estar CORPAQ en el Mariscal Sucre como administrador de la Zona Franca y tenía derecho a dicha exoneración (...)”

En consecuencia, como el mismo señor ha manifestado en oficios anteriores dirigidos a esta Empresa Pública, al ser un usuario de la Zona Franca se tienen derecho a las exoneraciones de los tributos reconocidos por la normativa vigente en aquella época, mismos que continúan vigentes de conformidad a la Cláusula Transitoria Tercera del COPCI que determina *“Las Zonas Francas cuyas concesiones han sido otorgadas al amparo de la Ley de Zonas Francas, continuarán en operación bajo las condiciones vigentes al tiempo de su autorización por el plazo que dure la concesión”* No obstante, las empresas administradoras y usuarias de las actuales zonas francas deberán sujetarse administrativa y operativamente a las disposiciones del presente Código”

2.3. Punto 5

5. *Todos los privilegios y exenciones, como ahorros para QUIPORT que es el que tiene la concesión para la construcción del nuevo aeropuerto, fue [sic] dado con el COMPROMISO formal como está señalado en el proyecto y aprobado por el Gobierno de implementar las 200 hectáreas para ZONA FRANCA, el proyecto describe perfectamente todo lo que se debía implementar en esas 200 hectáreas, de las cuales 100 los [sic] desarrollaría CORPAQ y 100 por parte de QUIPORT, este compromiso era OBLIGATORIO, por eso recibieron durante el proceso muchos beneficios. No importa que ahora no exista CORPAQ sino EPMSA, eso no implica hacer ZEDE porque sigue siendo ZONA FRANCA TABABELA.*

Para analizar este punto, en primer lugar es necesario definir correctamente los términos legales que se utilizan. El *“compromiso formal”* al que creemos se refiere el Sr. Luis Endara, se podría tratar de tres documentos:

- i. La Resolución del CONAZOFRA en la se califica a QUIPORT como usuario de Zona Franca,
- ii. Al Acuerdo para la Zona Franca,
- iii. Solicitud de aplicación de la Zona Franca del Nuevo Aeropuerto de Quito, en el que consta el Proyecto de Factibilidad y su correspondiente aprobación mediante Decreto Ejecutivo Nro. 545. ⑤

Nos referiremos a los tres instrumentos.

i. Resolución del CONAZOFRA en la se califica a QUIPORT como usuario de Zona Franca

El CONAZOFRA mediante Resolución No. 2005-13, publicada en Registro Oficial No. 161 del 08 de diciembre de 2005, resolvió calificar a CORPORACIÓN QUIPORT, como usuario de la Zona Franca del Nuevo Aeropuerto de Quito. De conformidad con esta calificación la actividad autorizada para el usuario es la siguiente:

Art.2 (...) La actividad autorizada es usuario de servicios para la dirección, administración, supervisión de diseño y de construcción, puesta en marcha del nuevo aeropuerto. Concluida la construcción mantiene la responsabilidad de la administración y manejo del nuevo aeropuerto.

La Corporación Quiport ha estado realizando la actividad citada y cumpliendo con el plan de inversiones, propuesto en su solicitud de aplicación, con normalidad. Debiendo terminar con la totalidad de la inversión hasta el año 2025.

Sobre esto cabe agregar, que la Unidad Técnica del MIPRO ha realizado las evaluaciones que la normativa dispone, sin que hasta el momento se hayan reportado observaciones.

Por lo tanto, los beneficios tributarios y arancelarios que han sido otorgados a favor de QUIPORT se han dado en virtud de las actividades y operaciones de ingreso y salidas de mercancías, para el cumplimiento de la actividad citada.

ii. Acuerdo para la Zona Franca

El 27 de enero de 2006 fue suscrito el "Acuerdo para la Zona Franca", entre la ex CORPAQ y FTZ Development, mediante el cual se comprometieron a desarrollar individualmente, el área en la parte correspondiente de Zona Franca. Este acuerdo se dio por terminado el 18 de diciembre de 2014.

Por lo tanto, en virtud de la terminación de este Acuerdo, el Municipio pudo recuperar un espacio de 207.95 ha. para llevar adelante el proyecto de Zona Especial de Desarrollo Económico, ZEDE-QUITO, mismo que es de suma importancia para la ciudad. Esto se ve reflejado en la Resolución C793, adoptada por el Concejo Metropolitano de Quito, en sesión realizada el 8 de diciembre de 2011, en la que se dispuso la integración o unificación de los 149 lotes adquiridos por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para la construcción del Nuevo Aeropuerto y, el fraccionamiento del lote unificado resultante. En el artículo 3 de la mencionada Resolución, se autorizó a constituir sobre los lotes fraccionados, derecho real de usufructo a favor de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales (EPMSA) y, a su vez se autorizó para que ésta última ceda los derechos de usufructo del lote 1, con un total de 207,95 ha., para el Administrador de la Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE).

Por lo tanto, las "200 hectáreas" a las que hace referencia el Sr. Luis Endara, que en realidad son 207.95 ha. corresponden exclusivamente en usufructo a la EPMSA para el desarrollo de la Zona Especial de Desarrollo Económico, y en virtud de que en ésta área no se ha realizado actividad, QUIPORT no ha recibido beneficios tributarios y arancelarios para su desarrollo, como de forma errónea se establece en el escrito del interesado.



iii. **Solicitud de aplicación de la Zona Franca del Nuevo Aeropuerto de Quito, en el que consta el Proyecto de Factibilidad y su correspondiente aprobación mediante Decreto Ejecutivo Nro. 545**

Mediante Decreto Ejecutivo No. 545 de 27 de septiembre del 2005, publicado en el Registro Oficial No. 121 de 10 de octubre de 2005, se otorgó a la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (actual EPMSA), la autorización de concesión para la operación, establecimiento y administración de la Zona Franca que abarcará todo el espacio físico del Nuevo Aeropuerto Quito, ubicada en la parroquia Tababela, cantón Quito, provincia de Pichincha.

En el documento que sirvió de acreditación para la Zona Franca del Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito, consta un plan de inversión por un monto total de \$ 476.735.706,00 hasta el año 20, el cual según el mencionado documento se **estipula que será aporte del concesionario**. En este caso el concesionario es QUIPORT.

De acuerdo al mismo Decreto Ejecutivo, se establece que dentro del espacio se *"instalarán empresas industriales, comerciales, de servicios internacionales, educativas, turísticas y hospitalarias, considerándose entre las actividades anteriores la construcción del nuevo aeropuerto y sus instalaciones conexas"*.

Es decir que dentro de las actividades industriales, comerciales, de servicios, etc., están contempladas la construcción del aeropuerto y sus instalaciones, tanto hoteleras, de servicios, etc.; operaciones y servicios con lo que se ha cumplido, como se ha manifestado en repetidas ocasiones en este documento.

Ahora bien, en lo que sí acierta el interesado es en decir que las 207.09 hectáreas siguen siendo Zona Franca; efectivamente es así y el Municipio y la EPMSA no lo han desconocido. Sin embargo, en la solicitud de autorización para la acreditación del espacio como Zona Especial de Desarrollo Económico, se explicó al Consejo Sectorial de la Producción que dicha área aún no ha sido explotada, ante lo cual la Dirección de Seguimiento de Desarrollo Territorial Industrial de la Subsecretaría de Desarrollo Territorial Industrial, emitió un informe en el que concluye:

"No existe objeción o impedimento de carácter administrativo para que parte del territorio de la zona franca del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito y que no se encuentra utilizado en la actualidad para operaciones bajo el esquema de zona franca, sea retirado del referido esquema".

Por lo tanto, el problema que ha manifestado el Sr. Luis Endara, no existe y las características del proyecto ZEDE, incluido el detalle de que las 207.97 ha. Son actualmente Zona Franca, han sido conocidas a detalle por la autoridad rectora, esto es el Consejo Sectorial de la Producción y también por la Unidad Técnica de ZEDE, que es la Subsecretaría de Desarrollo Productivo del Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO).

2.4. Punto 6

6. *Lastimosamente y hasta la presente fecha, No [sic] se desarrolló la ZONA FRANCA, a este día creo que hay unos tres o cuatro usuarios dentro de la terminal actual y nada más.*

Conforme lo indicado, se debe ratificar que la Zona Franca del Aeropuerto de Quito se encuentra operando con normalidad y tiene vigente su calificación hasta el año 2025.

Se presenta un listado de los usuarios que han sido calificados y de aquellos que aún mantienen su calificación vigente, y las actividades que se han realizado:

- Corporación Quiport

M ⑤

- Canadian Comercial Corporation
- ADC & HAS Management Ltd.
- FTZ Development S.A.
- ADC Management Ltd
- ADC & HAS Management Ecuador S.A.
- AECON AG Constructores S.A.
- AEROPIAGI Technology S.A.
- Frio y Exportación S.A.
- ADC Engineering S.A.

2.5. Punto 7

7. *El Municipio de Quito tiene una obligación técnica, económica y moral de exigir a QUIPORT el desarrollo de las 200 hectáreas en el actual aeropuerto de TABABELA, y en mi entender y conocimiento no hay razones para que no se haya exigido de parte de la MUNICIPALIDAD, es más el Servicio de Rentas Internas tendría que observar o glosar o pedir incluso la devolución de los beneficios recibidos el [sic] grupo de QUIPORT si no se cumple con el desarrollo de la ZONA FRANCA en TABABELA, a menos que yo logre entender porque [sic] cambiar a ZEDE y no aprovechar lo que ahora es ZONA FRANCA, ¿?*

Se debe aclarar nuevamente que el Municipio de Quito no tiene la *obligación técnica, económica ni moral* de exigir el cumplimiento del desarrollo del lote 1 que se compone de 207.95 ha. Ya que, como se mencionó, el Acuerdo para la Zona Franca suscrito para dicho objeto, entre la ex CORPAQ y FTZ Development, se dio por terminado el 18 de diciembre de 2014, permitiendo a la ciudad recuperar este espacio.

Además la Resolución C793 del Concejo Metropolitano de Quito da en usufructo a la EPMSA el lote 1 para destinario al proyecto de Zona Especial de Desarrollo Económico, como efectivamente lo está haciendo.

Sin embargo, para las demás obligaciones que constan en la Resolución de calificación de QUIPORT como usuario de la Zona Franca; la EPMSA, el MIPRO y la SENA E a diario realizan inspecciones y autorizaciones para que los beneficios tributarios y arancelarios que se les apliquen, estén dirigidos a las actividades autorizadas. Hasta el momento y bajo la administración de la EPMSA se ha actuado conforme la Ley lo dispone. Por lo tanto, no se han otorgado, como erróneamente menciona el interesado, beneficios a QUIPORT por un desarrollo "de las 200 ha." que no ha realizado.

2.6. Punto 8

8. *No voy a referirme a los incumplimientos que se dieron en el antiguo aeropuerto que también si fue declarado como ZONA FRANCA por parte del Gobierno de Ecuador, incumplimientos en todo caso que era [sic] también obligación del Municipio de Quito de [sic] que se haga cumplir, exponer más detalles causaría más mal que bien lo que se dejó de hacer.*

Como ya se mencionó, actualmente la EPMSA ha presentado la solicitud de revocatoria como administradores de la Zona Franca del Antiguo Aeropuerto, sin que hasta el momento la autoridad competente se haya pronunciado sobre supuestas irregularidades para su cierre, por lo que se rechaza lo dicho por el señor Luis Endara, mas en caso de haber existido irregularidades que correspondan a la administración del Antiguo Aeropuerto de Quito, las mismas deberían ser canalizadas ante las autoridades competentes.

M

2.7. Punto 9

9. *Lo sorprendente es [sic] ahora que se quiere hacer ZEDE cuando no es conveniente, cuando la ZEDE tiene sustancialmente menos ventajas que una ZONA FRANCA. Vale la pena recordar que el actual Código Orgánico de la Producción, indica claramente [sic] las actuales zonas francas continuarán hasta que se termine el periodo por la cual fueron inicialmente aprobadas, en este caso es de 21 años para TABABELA, de lo cual aún le restaría al menos unos 14 años más de muchos beneficios a los USUARIOS que se establezcan en la misma, sin necesidad de hacer ahora una ZEDE. Respetuosamente No [sic] tiene señor Alcalde sentido lo que está deseando proponer, sería al contrario muy perjudicial para la ciudad de Quito. No se necesita transformarse incluso de ZONA FRANCA a ZEDE, sino por el contrario dejar como es ahora ZONA FRANCA y exigir, a QUIPORT y su grupo, que desarrollen las 200 hectáreas de ZONA FRANCA.*

Este párrafo contiene algunos errores que deben ser expuestos:

(...) hacer ZEDE cuando no es conveniente, cuando la ZEDE tiene sustancialmente menos ventajas que una ZONA FRANCA.

En el Ecuador la figura de Zona Franca se estableció en el año 1991 con la emisión de la Ley de Zonas Francas, misma que fue derogada en el año 2010 a partir de la vigencia del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), instrumento mediante el cual se instauró en el país la figura de Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE). Con este nuevo esquema, las Zonas Francas calificadas del Ecuador debieron iniciar un proceso para migrar a esta figura creada por el COPCI; no obstante, quienes deseaban podían continuar como Zonas Francas hasta que finalicen sus concesiones.

La diferencia entre estas dos figuras trasciende de una simple variación en su denominación, más bien se trata de un cambio integral, tanto de sus objetivos, incentivos, normativa aplicable, territorialidad, etc. De forma general se puede establecer que el esquema de Zona Franca estaba orientado al otorgamiento de incentivos de orden tributario; sin embargo la figura de ZEDE, además de incorporar incentivos, ha normado aspectos que permiten lograr los objetivos de desarrollo nacionales establecidos en el Plan Nacional del Buen Vivir, potenciando ventajas comparativas y la constitución de nuevos polos de desarrollo.

Al ser la ZEDE un espacio delimitado pero dentro del territorio nacional (a diferencia de la figura de Zona Franca), esto permite que los incentivos tributarios para nuevas inversiones que establece el Código de la Producción sean aplicables a los proyectos que se instalen en ZEDE, y no se limiten únicamente a los relacionados con esta estructura.

El COPCI contempla incentivos para inversiones nuevas y productivas, que destinen un flujo de recursos a la producción de bienes y servicios, a la ampliación de la capacidad productiva y sean generadoras de empleo. Los incentivos tributarios se dividen en 3: Generales, Sectoriales, Territoriales, además de incentivos Eco-eficiente, que puede relacionarse con los anteriores.

Por lo tanto, si bien es cierto la Ley de Zonas Francas establecía un alcance mayor a los beneficios tributarios, solo haciendo un análisis integral de las dos figuras, se podrá comprender que las Zonas Especiales de Desarrollo Económico tienen ventajas comparativas únicas que hacen de este espacio un esquema beneficioso.

(...) las actuales zonas francas continuarán hasta que se termine el periodo por la cual fueron inicialmente aprobadas, en este caso es de 21 años para TABABELA, de lo cual aún le restaría al menos unos 14 años

La Zona Franca del nuevo Aeropuerto se creó en 2005 por un periodo de 20 años. Esto quiere decir que en 2025 se extingue. Por lo tanto el tiempo restante sería menos de 8 años; de ahí que, el

“conminar a que hagan una Zona Franca”, hace que los inversionistas deban plantear sus inversiones a cortísimo plazo. Sobre esto se debe analizar que un proyecto de inversión se considera viable cuando los retornos del proyecto superan la inversión, dejando una rentabilidad al inversionista. En este sentido, en menos de 8 años, el Administrador de la Zona Franca tendría que realizar todos los estudios ambientales, de suelo y de ingenierías básicas y de detalle, y además realizar todas las inversiones en infraestructura básicas, edificaciones y espacios comunes para urbanizar un espacio de 207,95 ha. Y paralelamente, en menos de 8 años, las empresas usuarias de la Zona Franca deberán igualmente deberán recuperar su inversión y obtener un retorno razonable.

Resulta claro que un horizonte temporal de menos de 8 años es insuficiente, en razón de que las empresas que se instalen en el área no contarán con el tiempo requerido para que su negocio despegue y pueda obtener ganancias representativas con el mismo.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Mediante este informe se ha dado contestación punto por punto a cada uno de los argumentos del Sr. Luis Endara Yépez, demostrando de manera sustentada que varias de sus afirmaciones —en especial aquellas referentes a los supuestos incumplimientos de la EPMSA— no son verdaderas.
- Esta empresa pública en su calidad de administradora de la Zona Franca del Aeropuerto Internacional de Quito, ha cumplido a cabalidad con la normativa legal para el control de las operaciones de los usuarios de la Zona Franca. El control realizado ha sido además validado por las autoridades de regulación y control competentes como son el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO).
- Así mismo, el proyecto ZEDE-QUITO está siendo impulsado por el Concejo Metropolitano desde el año 2011, y los beneficios para el sector, para la ciudad y para el país son innumerables. El continuar, el desarrollo del espacio de 207,95 ha. como Zona Franca resulta inoportuno, ya que el tiempo de vigencia de la Zona Franca del Aeropuerto culmina en el 2025.

Se recomienda remitir el presente informe al Concejal Marco Ponce, para que de conformidad con lo aquí mencionado se comprenda la importancia del proyecto ZEDE-QUITO, y de ser necesario se exponga ante el Concejal los avances que se han logrado dentro de este importante proyecto.

Elaborado por:

Revisado y aprobado por:


Abg. Daniela Mahauad Burneo
Directora de Promoción de Inversiones


Econ. Juan Sebastián Salcedo
Gerente de Zona Franca y ZEDE

