

# Renegociación del aeropuerto: lo mismo, con papas fritas

< POR ROSSANA ALBÁN >

En lo sustancial, no existen mayores cambios con relación a los contratos firmados en 2002 y reformulados en 2005.



Este 9 de agosto se suscribieron, con presencia del presidente de la República, **Rafael Correa**, los contratos renegociados de concesión, construcción y administración del nuevo aeropuerto de Quito, y tres semanas más tarde, el 30, en Tababela, con bombos y platillos, el aval o consentimiento del Estado ecuatoriano para dichos contratos, firmado esta vez por el ministro de Relaciones Exteriores, **Ricardo Patiño**, y el representante de Quiport, **Philippe Baril**.

Sin embargo de que han sido presentados como algo distinto, una comparación de los contratos, realizada por GESTIÓN con la ayuda de expertos legales y económicos, revela que no encierran novedades sustanciales.

Como se sabe, los contratos originales para realizar el proyecto del nuevo aeropuerto de Quito fueron suscritos en septiembre de 2002 y reformulados el 22 de junio de 2005, previo dic-

tamen favorable del procurador general del Estado. Los suscribieron, por una parte, la Municipalidad de Quito y su unidad de gestión Corpaq y, por otra, la Canadian Commercial Corporation (entidad oficial del Gobierno de Canadá) y Corporación Quiport S. A.

Fueron numerosos contratos, como es lo usual en una obra tan grande. Entre tales contratos estaban los de construcción, de concesión, la denominada Garantía Municipal, etc.

De entonces acá, sucedieron varias cosas: Quiport se hizo cargo del actual aeropuerto Mariscal Sucre y la construcción del nuevo aeropuerto avanzó sostenidamente hasta julio de 2009, habiéndose completado 70% de la obra. Pero entonces se paralizó porque la Corte Constitucional dictaminó que las tasas aeroportuarias, materia de la concesión, eran públicas y no privadas, como se consideraba en los contratos.

Eso llevó a que los concesionarios y prestamistas plantearan que se había suscitado un “evento político”, previsto entre las causales de caducidad del contrato. El proyecto estuvo a punto de naufragar.

## Ahora es la municipalidad y no Corpaq

En un proceso de un año, las actuales autoridades municipales renegociaron con los concesionarios y con los prestamistas, y el 9 de agosto de 2010, firmaron los nuevos contratos que cambian algunos términos y condiciones de los anteriores, que fueron aceptados por el Estado ecuatoriano el 30, igual que fueron los contratos anteriores.

Lo sustancial de la renegociación es que la municipalidad asume en forma

directa la calidad de concedente, antes ostentada por la unidad de gestión municipal Corpaq y, por tanto, asume en forma directa todos los derechos y obligaciones de los distintos contratos. Como la municipalidad es ahora obligada principal y ya no garante de Corpaq, se elimina la Garantía Municipal, pero no se altera la naturaleza de las obligaciones originales, relacionadas con la Garantía Municipal.

Que dichas obligaciones subsisten se consigna expresamente en los documentos suscritos, que constan de escritura pública suscrita ante el notario Dr. **Guillermo Buendía Endara**. Y, como dice uno de los abogados consultados por GESTIÓN: “Es lógico que así se haya procedido, porque la municipalidad garantizó las obligaciones contraídas por Corpaq, que eran de seguridad jurídica y de cumplimiento de pasos indispensables para la operación del aeropuerto, y que ni antes ni ahora, constituyen obligaciones de carácter financiero”.

Por considerar de carácter financiero a esta Garantía Municipal es que se sigue un proceso en que el fiscal de Pichincha acusa a los ex alcaldes **Paco Moncayo** y **Andrés Vallejo**, así como al ex procurador Municipal **Carlos Jaramillo**, mientras, tras la respectiva instrucción fiscal, dejó de acusar a 11 concejales. El proceso se sigue en una sala de lo penal de la Corte Provincial de Justicia.

## La alianza estratégica

El contrato ahora se llama de Alianza Estratégica. Pero esto tampoco modifica la esencia, naturaleza y más aspectos de los contratos de 2005 que, salvo por los cambios indicados, se ratifican en todo su contenido. No cambia el contrato de

concesión por uno distinto, sino que, en función de las normas de la Ley de Empresas Públicas promulgadas hace pocos meses, se utiliza la figura de la Alianza Estratégica —que antes no existía— y se modifica la participación económica de la municipalidad en los beneficios del proyecto del nuevo aeropuerto de Quito.

Se modifica el derecho de concesión que el concesionario debe pagar. Antes, existía un monto fijo y uno variable. Ahora solo uno variable, en función de los ingresos. Los montos que voceros municipales han dicho que Quito recibirá son proyecciones y no montos asegurados para la municipalidad, y son calculados a base del tráfico aéreo de pasajeros y carga actual, que es distinto a los imperantes en 2001 cuando se negociaron los contratos originales.

En efecto, en el contrato anterior, entre el variable y el fijo, se calculó que la municipalidad recibiría proximadamente 350 millones en el tiempo de la concesión. “El cálculo que las actuales autoridades promocionan habla de 877 millones, es decir, 520 millones más (aunque el presidente habla de 600 millones más), en los 30 años de concesión. Pero esto se hace en función de aumentar el número de pasajeros, lo que, de ser cierto, también habría aumentado la participación municipal con el modelo anterior”, dijo un experto financiero consultado por GESTIÓN.

“Además, si ese aumento de pasajeros se produce, serán indispensables nuevas grandes inversiones, en las cuales la municipalidad, probablemente, no podrá aportar, por lo que hay que suponer que su participación, calculada sobre un ‘aporte’ de las tasas del Mariscal Sucre, ya no podrá ser de 26% como se calcula ahora para asegurarle 11% de los ingresos”, añadió.

## No cambian ni la concesión ni el costo ni las tarifas

Como se dijo antes, la modificación de los contratos se hacía imperativa en función de la sentencia de la Corte Constitucional de 23 de julio de 2009, que declara que los ingresos provenientes de la operación del aeropuerto Mariscal Sucre son recursos públicos, contrariando de esa manera una resolución anterior del propio Tribunal Constitucional y el criterio sostenido por tres distintos procuradores generales del Estado, entre los que se encuentra el doctor **Diego García**, actual procurador, que sostuvieron que se trata de recursos privados, en función de lo cual se suscribieron los contratos.

Esa sentencia consta como antecedente de la modificación de la participación económica. Y no hay ningún cambio en el contrato de construcción, que se mantiene en los valores contratados originalmente (por tanto, no encontraron ningún sobreprecio), ni en las demás condiciones de los contratos originales, entre ellos, las tarifas que se mantienen en las mismas condiciones que en los contratos originales.

“Pero en la ecuación debería también entrar el perjuicio de haber retrasado la inauguración del aeropuerto al menos dos años”, recordó un economista. ¿A quién beneficia ese atraso? 

▶ **Intel se diversifica.** Intel, el fabricante más grande de microchips, reveló que comprará McAfee, un fabricante de *software* de seguridad por \$ 7.700 millones en un intento por diversificar su oferta de productos.

▶ **Mejor semestre para GM.** General Motors tuvo ganancias netas de \$ 1.300 millones en el segundo trimestre del año. Fue su mejor trimestre desde 2004, lo cual ha restado presión a la administración **Obama** respecto a su intervención en la anteriormente quebrada empresa.



▶ **Revisión a la baja del crecimiento de EEUU.** El Gobierno de EEUU revisó a la baja su estimación de crecimiento del PIB, en el segundo trimestre, de 2,4% a 1,6%. Esta baja en el crecimiento fue un baldazo de agua fría luego de cifras de 5% en el último trimestre de 2009 y 3,7% en el primer trimestre de 2010.

▶ **Basilea 3.** En noviembre se presentarán en la reunión del G20 en Corea del Sur las nuevas recomendaciones del Comité de Basilea, conocidas como Basilea 3. Más estrictas respecto a las reglas de capital y liquidez bancaria, se espera que Basilea 3 reduzca las probabilidades de nuevas crisis financieras.

▶ **Mayor aerolínea del mundo.** El Departamento de Justicia de EEUU aprobó la fusión de \$ 3.000 millones entre United Airlines y Continental Airlines el 27 de agosto. La nueva aerolínea, que será la mayor del mundo, conservará el nombre United (aunque todavía las dos aerolíneas seguirán volando con sus propios nombres durante un año) y sus operaciones tendrán su base en Chicago.

▶ **Retrasos en el Dreamliner.** Boeing retrasó la entrega de su primer 787 Dreamliner a mediados del primer trimestre de 2011, debido a un retraso en la disponibilidad de motores. El 787 Dreamliner es el primer avión construido en su mayor parte con materiales compuestos, siendo el más liviano y con menor consumo de combustible en el mundo hasta que su rival, Airbus, lance su alternativa en materiales compuestos en 2013. El nuevo retraso le cuesta a Boeing miles de millones de dólares y, además, 60 órdenes han sido canceladas. A pesar de las cancelaciones, el Dreamliner tiene aproximadamente 850 órdenes, más que cualquier otro avión comercial en la historia.