

Tras medio siglo de planes
y esfuerzos

Nuevo aeropuerto empieza a servir a Quito

< POR GONZALO ORTIZ CRESPO* >



El nuevo Internacional Mariscal Sucre de Quito es el único aeropuerto en toda América que se ha construido desde cero en el siglo XXI. Pero no fue fácil llegar a su apertura, pues a lo largo medio siglo, hubo autoridades que conspiraron contra su realización, incluso en épocas recientes.

El único aeropuerto en toda América que se ha construido a partir de cero en el siglo XXI es el Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito (NAIQ), cuya apertura operativa el 20 de febrero culminó medio siglo de avatares de todo tipo.

A lo largo de su historia, ha habido intereses económicos y políticos muy fuertes que se han opuesto al proyecto y ha estado a punto de fracasar. Que haya salido adelante es un logro de cientos de personas que a lo largo de los años se empeñaron en este sueño. “El nuevo aeropuerto cambiará para siempre no solo el modelo de crecimiento urbano, sino la economía de Quito”, dice el exalcalde **Paco Moncayo**.

Una larga y convulsa historia

Ya en 1936 funcionaba en la planicie de Chaupicruz, junto al camino a Cotocollao, al norte de Quito, el llamado “campo de aviación”, con servicio de transporte aéreo. Antes de eso, en los años diez y veinte del siglo pasado, había aterrizado allí algún avión ocasional. La pista, de hierba, se asfaltó en los cuarenta, cuando también se construyó una pequeña terminal y una terraza desde donde ver los aviones, en el segundo Gobierno de **Velasco Ibarra**.

En el Gobierno de **Camilo Ponce** (1956-60), se alargó la pista asfaltada a 2.000 m (prolongaciones posteriores la llevarían a 3.100 m) y se construyó una nueva terminal de hormigón armado y aires modernistas. También se abrió una vía para facilitar el acceso.

No habría de pasar mucho tiempo, sin embargo, para que creciese el convencimiento de que el aeropuerto capitalino estaba mal situado: los barrios crecían a su alrededor, y tanto sus habitantes como el tráfico aéreo corrían riesgos, que se concretaron con la caída de algunos aviones y el trágico saldo humano consiguiente.

En el quinto Gobierno de **José María Velasco Ibarra** (1970-1972), la Junta de Planificación y la Dirección de Aviación Civil (DAC) contrataron estudios de prefactibilidad de un nuevo aeropuerto. En 1974, en el Gobierno del Gral. **Guiller-**

mo Rodríguez Lara, se contrataron los estudios de reubicación de los aeropuertos de Quito y Guayaquil con un consorcio formado por las firmas International Engineering Co. (IECO); Peat, Matwick & Mitchell; Helmuth, Obata & Kassenbaum y la nacional Consultores Asociados Ecuatorianos (CAE). El consorcio estudió una docena de posibles localizaciones en los alrededores de las dos ciudades. Analizó orografía, climatología, condiciones atmosféricas, accesibilidad, impacto ambiental, aeronavegabilidad, etc. Como conclusión, recomendó Puembo y Daular como los mejores sitios para los nuevos aeropuertos de Quito y Guayaquil.

El Gobierno de **Oswaldo Hurtado** (1981-84) declaró de utilidad pública 1.500 ha en Puembo, y una gran extensión en Daular. No se pudo avanzar más, pues el Estado carecía de recursos para construir los aeropuertos, quedando abandonados los terrenos, muchos de los cuales eran modelos de explotación agrícola, como la hacienda La Merced de Caraburo.

Por poco, el proyecto fracasa del todo cuando el presidente socialcristiano **León Febres Cordero** (1984-88) pretendió vender los terrenos al mejor postor. La opinión pública de Quito rechazó la maniobra con tal fuerza, que el gobernante se vio obligado a suspenderla.

El presidente **Rodrigo Borja** (1988-1992) formó una Comisión Especial para los Aeropuertos de Quito y Guayaquil, a cuya cabeza puso a **Luis Parodi**, vicepresidente de la República. La actualización de los estudios reconfirmó las ubicaciones de Caraburo y Daular. La activa búsqueda de financiamiento para la construcción de las terminales llevó a la conclusión de que el Ecuador, por el tamaño de su mercado y de su economía (el barril de petróleo estaba a \$ 12), solo podía financiar uno y no dos nuevos aeropuertos internacionales, nudo gordiano que políticamente no se podía resolver.

En los siguientes Gobiernos, la situación aeroportuaria se volvió cada vez más delicada, dado el acelerado crecimiento de Quito y el descuido del Mariscal Sucre por parte de la DAC, pues esta empleaba los rendimientos de su operación para mantener otros aeropuertos deficitarios del país.

Año 2000: los planes toman forma

En la campaña electoral de 2000, el alcalde **Roque Sevilla** que buscaba la reelección, planteó que Quito debía pedir al Estado la competencia para construir el nuevo aeropuerto. El candidato opositor, **Paco Moncayo**, secundó la



idea, y después de tomar posesión de la alcaldía, solicitó al presidente **Gustavo Noboa** (2000-2002) se transfiriera a la municipalidad la competencia de construir y operar el aeropuerto y, en consecuencia, la propiedad del terreno e infraestructura del Aeropuerto Mariscal Sucre y los terrenos de Caraburo. Noboa aceptó y, aunque Guayaquil no se lo había pedido, también dio la competencia a la municipalidad del puerto.

Que Guayaquil no lo hubiera pedido no era sino demostración de los distintos sentidos de urgencia de ambas ciudades: en Quito el aeropuerto de Chaupicruz estaba colapsando, mientras el Simón Bolívar funcionaba bien, aunque sin demasiado tráfico (75% de los pasajeros internacionales llegaban por Quito). Todo esto sucedía en momentos en que el país soportaba la más grave crisis económica en décadas, que imposibilitaba lograr que inversionistas aceptaran participar en estos proyectos.

Para manejar el tema, y en virtud de que así lo disponía el decreto ejecutivo que trasladó las competencias aeroportuarias, el Concejo de Quito formó un organismo de propiedad municipal, la Corporación Aeropuerto y Zona Franca de Quito (Corpaq). La entidad convocó a los interesados en el nuevo proyecto a un proceso competitivo, a la vez que intervenía en el aeropuerto en operación, que se hallaba en muy mal estado. Rehabilitó y amplió la terminal, colocó man-

gas para acceder a los aviones, reformó las vías y el espacio exterior frente a la terminal aérea, construyó un edificio moderno y con los servicios adecuados para llegada internacional.

Al culminar el proceso de selección del concesionario, que se realizó mediante el sistema competitivo de *Swiss challenge*, el Concejo autorizó por unanimidad al alcalde Moncayo a firmar la concesión con el Gobierno de Canadá, representado por la entidad pública Canadian Commercial Corporation (CCC).

Sin embargo, el proceso por poco fracasó, pues los atentados de las Torres Gemelas en septiembre de 2001 hicieron entrar en un profundo declive a todo el mercado de transporte aéreo de pasajeros. El contrato se firmó en 2002, pero la crisis hizo más difícil conseguir financiamiento.

Se superan unas dificultades pero llegan otras

Debieron desplegarse ingentes esfuerzos por más de tres años y medio para que las partes involucradas cumplieren los requisitos necesarios y obtener los recursos para la construcción. Reuniones, documentos, revisiones y nuevos pedidos tuvieron como protagonistas a la Municipalidad de Quito, la Corpaq (su unidad ejecutora), la DAC, los Gobiernos del Ecuador y Canadá, la CCC y las entidades internacionales de crédito.

El concesionario obtuvo bajo su

riesgo y responsabilidad \$ 376 millones en líneas de crédito para financiar el proyecto —provenientes de la Overseas Private Investment Corporation (OPIC) y el Export Import Bank (Eximbank) de EEUU, el Export Development Canada de ese país y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID)—. Además, puso \$ 74 millones en numerario, como patrimonio, y se comprometió a destinar la totalidad de los excedentes que generase la operación del Aeropuerto Mariscal Sucre de Chaupicruz durante el período de construcción del nuevo. La obra de construcción costaría \$ 413 millones, aunque a esto se añadían costos de financiamiento y otros.

La concesión a 30 años fue traspasada por la CCC, esto es, el Gobierno de Canadá, por su decisión, al consorcio Quiport, conformado por un grupo de firmas canadienses (Aecon, Airport Development Corp., etc.) y estadounidenses (el aeropuerto de Houston). Moncayo, reelegido como alcalde en 2004, firmó los contratos definitivos en junio de 2005, los cuales entraron en vigencia el 27 de enero de 2006.

Se logró mejorar sustancialmente las condiciones originales propuestas como, por ejemplo, suprimir la entrega de las tierras donde funciona el Aeropuerto Mariscal Sucre, a fin de poder destinarlas a un parque. El entonces alcalde Moncayo enfatizó que “en los planes de financiación del Gobierno, a través de la DAC, se preveía la urbanización de los terrenos que ocupa el actual aeropuerto. Hoy su destino es diferente y, por lo mismo, no puede ser valorado como aporte económico para el proyecto”, quedando, en cambio, como un enorme aporte para la ciudad: un parque en lugar de edificios.

La construcción empezó, se contrataron proveedores y se empezó por nivelar la meseta de Caraburo. Antes de cualquier intervención, sin embargo, se realizó la exploración arqueológica, cuadrículando el terreno y perforando en cada intersección de la malla los sondeos recomendados por la técnica, que permitieron recuperar más de 35.000 objetos arqueológicos y caracterizar la meseta como una zona de ocupación prehispánica de agriculto-





Foto: Eduardo Valenzuela.

res, sin un núcleo urbano.

Aunque nadie había dicho nada con anticipación, desde que se produjo el cierre financiero, se levantaron algunas voces contra la concesión y acusaron a Moncayo y al concejo municipal de haber causado perjuicios a la ciudad y al país.

Tal campaña tuvo eco en algunos medios de comunicación que entrevistaban una y otra vez a los denunciantes. Mientras algunos cuestionaban la localización del aeropuerto (con argumentos como la niebla, los vientos cruzados, el cono de aproximación, la distancia con las montañas), otros atacaban la honestidad del contrato. Estos objetores estaban ligados tanto a intereses económicos (de los concesionarios de aeropuertos en el Ecuador y en países cercanos contra los que el nuevo aeropuerto en Quito iba a competir) y de conveniencia (algunas aerolíneas no deseaban un aeropuerto operado por un consorcio privado), como a intereses políticos. Pese a ello, la obra continuó dentro de los cronogramas y se preveía su inauguración para el 10 de agosto de 2009.

Se paralizan las obras

En diciembre de 2008, la Contraloría hizo públicas las conclusiones de su examen especial al contrato del NAIQ. Concluyó que había que renegociar el contrato con un nuevo plan financiero y cambiar

los valores de las tasas y derechos aeroportuarios. Según la Contraloría, el costo de construcción debía ser de \$ 312'880.474 (\$ 100'819.527 menos que el valor contractual), aunque no dijo jamás cómo había llegado a esa cifra. Además, ordenó eliminar los \$ 36'600.000 de inversiones previas y reestructurar la cuenta correspondiente a reserva de capital, que equivalía a \$ 24'700.000, a fin de que en el plan financiero no apareciera como un valor de inversión.

Disponía, además, considerar “los \$ 198'461.739 de los ingresos por concepto de las tasas o tarifas que se cobran en el aeropuerto Mariscal Sucre hasta el inicio de la operación del nuevo aeropuerto...”.

Como según la ley, es obligatorio cumplir las recomendaciones de la Contraloría, el Concejo de Quito dispuso se iniciara la renegociación del contrato. Al mismo tiempo, pidió a la Contraloría que le proporcionara las bases de cálculo del precio al que habían llegado y las razones para suprimir los otros rubros, información que no fue proporcionada por la mencionada entidad, aduciendo que era información reservada.

16 meses de renegociación

A pesar de que como concejal había votado por autorizar al alcalde Moncayo a firmar los documentos en 2005 y

había aprobado todos los procedimientos posteriores, **Augusto Barrera**, en su campaña electoral a la alcaldía, había sembrado dudas sobre la legitimidad de lo actuado. Pocas semanas antes de que tomara posesión de la alcaldía, el Tribunal Constitucional había acogido su tesis, repetida durante su campaña, de que las tasas aeroportuarias eran públicas, lo que cambiaba totalmente la naturaleza del contrato.

Un clima tan negativo hizo que los inversionistas suspendieran los desembolsos y en consecuencia, se paralizaron las obras. Un año después, el 9 de agosto de 2010, Barrera anunció haber llegado a un acuerdo con los contratistas. Cuando se conocieron los documentos firmados, sorprendió que ellos ratificaban expresamente todos y cada uno de los documentos suscritos por el anterior alcalde. Además, no solo no se había reducido el supuesto “sobreprecio” de \$ 100 millones detectado por la Contraloría, sino que se lo fijaba en \$ 458 millones (lo que implicaba que nunca hubo sobreprecio). Tampoco se bajaban las tasas aeroportuarias. Estas se mantenían iguales y aunque “públicas”, como lo ordenaba la sentencia del Tribunal Constitucional, se destinaron contrariando la ley, que determina que los recursos públicos no pueden destinarse a ningún fin preasignado, a un fideicomiso que mane-

ja Quiport. Esto era clave, porque lo que habían resuelto en el Constitucional liquidaba el proyecto.

Dicha renegociación contó con informe favorable de la Contraloría, la aceptación del Gobierno y las expresas garantías de ambos. Estas garantías de cumplimiento son más fuertes que aquella por la que se siguió el juicio penal a las anteriores autoridades municipales.

Contraloría, Gobierno y municipio han insistido en que ahora ya no es una concesión sino una “alianza estratégica” y, por tanto, no es necesario considerar las disposiciones emitidas por la entidad en diciembre de 2008. Pero la verdad es que los contratos anteriores siguen vigentes al pie de la letra y la “alianza estratégica” no tiene entidad jurídica.

O sea que la ciudad perdió tiempo —pues la obra estuvo paralizada 20 meses— y dinero. Y tampoco se eliminaron los valores considerados como “inversiones previas” o “reserva para el servicio de la deuda”. Al contrario, tras la renegociación, se incluyeron rubros como “costos adicionales derivados de la renegociación” (\$ 50 millones) y “costos internos de desarrollo” (\$ 35 millones).

La renegociación, según las autoridades municipales, fue beneficiosa porque la Municipalidad de Quito recibirá varias centenas de millones de dólares más. El propio Barrera ha hablado de \$ 800 y hasta de \$ 900 millones más. El vicealcalde **Jorge Albán**, en un programa radial en enero pasado, precisó que se trata de “600 millones más que lo que estaba calculado recibir, que eran como 300 millones”. Sin embargo, **Andrés Vallejo**, exalcalde de Quito, ha señalado que la razón principal del aumento de los ingresos será el incremento del número de pasajeros, pues las proyecciones anteriores se basaban en las cifras del tráfico aéreo de 2001, que eran sustancialmente inferiores a las actuales y en la participación de 2.5% a 4% en los resultados de la operación, contemplados en el contrato original. “Si el tráfico aumenta, se incrementan los ingresos, en el uno o en el otro caso”, dice (Recuadro 2).

Mal negocio

RECUADRO 1

Un juicio penal con final feliz

En total 17 personas: Paco Moncayo, **Andrés Vallejo**, 11 concejales (entre ellos, el actual alcalde **Augusto Barrera** y el autor de este artículo) y funcionarios de Corpaq y Quiport, fueron sometidos a indagación previa y luego acusados como autores o cómplices de peculado, por haber concedido o autorizado una supuesta garantía económica, prohibida por ley, al concesionario.

El supuesto delito, que conllevaba pena de cárcel, fue configurado por el fiscal distrital de Pichincha, a partir del informe de la Contraloría de diciembre de 2008 porque supuestamente no se habían cumplido los requisitos legales del crédito público y se había extendido la supuesta “garantía económica”. La defensa insistió en que no había crédito público (eran transacciones entre terceros privados) y que lo que la municipalidad había garantizado era que no se expropiarían los terrenos del aeropuerto; que no se impediría ilegalmente la construcción; que, de presentarse correctamente, se otorgarían las licencias de construcción, y que su unidad ejecutora, la Corpaq, construiría el conector Alpachaca y eliminaría las antenas de la radiodifusora HCJB en Pifo, que interferían en el cono de aproximación al nuevo aeropuerto.

Tras dos años de audiencias, interrogatorios, escritos y trámites judiciales, la Tercera Sala de lo Penal de la Corte Provincial de Justicia de Pichincha sobreescribió provisionalmente en febrero de 2011 a los denunciados, dictaminando que no hubo dolo ni se habían dispuesto de fondos en provecho personal y tampoco se habían causado perjuicios al Estado.

Moncayo recordó que pidió al fiscal una indagación para que se investigara el contrato a fin de salvaguardar su honor, pues “fue el presidente **Rafael Correa** quien dijo en una sabatina que el contrato para el NAIQ era el mayor atraco de la larga noche neoliberal e igual afirmó que la única patriota era la concejala **Macarena Valarezo**”, principal vocera de los intereses contrarios al NAIQ, papel que asumió a pesar de haber sido una de las que dio su voto a favor de los contratos. El sobreseimiento definitivo llegó en julio de ese mismo año.

RECUADRO 2

Momento de auge en el tráfico aéreo

Entre 2001 y 2008, los pasajeros aéreos en el mundo pasaron de 536 millones anuales a 891 millones anuales (un aumento de 66%), según datos de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

Según reportes de la Asociación Internacional de Viajes Aéreos (IATA, por sus siglas en inglés), el incremento del tráfico aéreo de pasajeros en América Latina, durante los primeros nueve meses de 2012, llegó a 10,1%, una tasa únicamente superada por el alza registrada en Oriente Medio. Asimismo, se prevé que hasta 2016 este indicador seguirá en crecimiento en torno a 5,8% anual, mientras que en el segmento de los vuelos de carga el incremento se ubicará en 4,4% por año.

El comunicado de IATA señala que el sector de la aviación turística concentra más de 4,6 millones de empleos y \$ 107.000 millones del PIB de toda la región. Las compañías aéreas latinoamericanas obtuvieron un beneficio colectivo de alrededor de \$ 400 millones durante 2012.

Las autoridades municipales insisten en que estos nuevos ingresos no se obtendrán en los 30 años de operación del aeropuerto sino que una parte de ellos será desembolsada de inmediato. Para analizarlo se debe recordar que hubo 30 meses de retraso, entre la fecha prevista de inauguración y la que entró a operar el aeropuerto. Quiport recibió, durante esos 30 meses, 89% de los ingresos de la operación del aeropuerto Mariscal Sucre de Chaucipuz. Esta demora suma al menos \$ 120 millones extras que ha recibido el concesionario (con el método del fideicomiso), lo que, obviamente, le permite atender desembolsos de unas decenas de millones a la municipalidad, además de que el saldo, traído a valor presente, es más importante que los ingresos de la municipalidad proyectados en el tiempo. No hay que olvidar que se aceptó que Quiport incluyera \$ 50 millones por “costos de renegociación”.

Sucesivas postergaciones

Peor negocio fue la paralización, en términos de lucro cesante. Y es que las obras no se reiniciaron ni siquiera después del acuerdo de renegociación. Siguió la espera, y solo con la firma de un nuevo acuerdo en enero de 2011, los prestamistas estuvieron dispuestos a reanudar los desembolsos suspendidos desde mayo de 2009. El alcalde Barrera dice que tomó un proyecto colapsado, pero se olvida de que los desembolsos se suspendieron por sus repetidos anuncios de que iba a renegociar el contrato y por la decisión del Tribunal Constitucional, que ponían una pistola en la cabeza de los concesionarios.

La inauguración del aeropuerto, que estaba prevista para agosto de 2010, pasó a marzo de 2011, luego a octubre de 2011, luego al “primer trimestre de 2012”, más tarde el 12 de octubre de 2012. Esa fecha se cumplió, pero solo a medias. En efecto el 11 de octubre se produjo la entrega formal de Quiport a la municipalidad de las obras aeroportuarias (por el interés de Quiport de no incumplir su último compromiso escrito), pero el aeropuerto no se puso a funcionar hasta el 20 de febrero pasado.

RECUADRO 3

El lío de las vías

En 2008, el Concejo Metropolitano de Quito aprobó priorizar la vía Gualo-Nuevo Aeropuerto. Esto dejó en segundo lugar la Ruta Sur. Al tratarse de una obra de interés nacional, esta vía, hoy llamada Ruta Viva (que corre entre uno y dos kilómetros al sur de la Interoceánica, según el trazado y derecho de vía que 25 años antes había resuelto el Gobierno), jamás había estado encargada a la municipalidad. Pero la inacción del Ministerio de Obras Públicas en ese cuarto de siglo y, en especial, luego de que comenzaron las obras del aeropuerto, hizo que la Municipalidad la asumiera también, pero su construcción debía comenzar en cuanto el MOP resolviera el tema de las expropiaciones.

Se prefirió la vía desde Gualo porque era mucho más corta y resolvería la conectividad con el nuevo aeropuerto, con la ventaja añadida de aliviar a la Interoceánica de 7.000 vehículos diarios: los 5.000 vehículos diarios, que se calculaban ya desde entonces, tienen como destino el aeropuerto, y de otros 2.000 que van a Puembo, Pifo, Tababela, Yaruquí, Checa y El Quinche.

Con los estudios, se determinó el precio en \$ 140 millones y se buscó el financiamiento. La municipalidad obtuvo de la CAF un préstamo de \$ 120 millones, requiriendo para firmarlo el aval del Gobierno. Allí se atrancó el asunto: durante 14 meses, la municipalidad, primero a cargo de Moncayo, luego de Vallejo, gestionó dicho aval. Las gestiones solo dieron resultado cuando faltaban dos meses para que Barrera asumiera el cargo. Vallejo, con caballerosidad, dijo a Barrera que iba a convocar la licitación y que revisara las bases. Barrera delegó a **Jorge Albán**, actual vicealcalde, y a **Carlos Páez**, actual secretario de Movilidad, y se incluyeron sus observaciones. La EMOP convocó a la licitación, previa aprobación de la CAF. Sin embargo, una vez en la alcaldía, Barrera declaró desierta la licitación el 1 de enero de 2010.

Solo en 2011 Barrera y el Gobierno retomaron el tema de las vías, esto es cuando se reanudaron las obras del aeropuerto. Ello llevó a que, a la fecha de apertura de las operaciones, no existieran vías expresas al aeropuerto y que ni siquiera las antiguas, que debían repararse y ampliarse, estuviesen listas. Este último caso es el de la carretera E-35, o Panamericana, que debía ser ampliada desde El Colibrí en Sangolquí hasta Cusubamba, pero de la que apenas se ha completado el tramo entre Pifo y Tababela. Y también la Interoceánica, donde solo estuvo listo el paso deprimido de Las Bañistas (Cumbayá), financiadas por un centro comercial privado, sin acabarse las obras de El Auqui-La Primavera, hasta el cierre de esta edición.

Suspendida la vía a Gualo, el alcalde Barrera anunció que la vía expresa al aeropuerto sería por Collas, dentro del cañón del río Guayllabamba. La presentó en mayo de 2011 como mejor solución que la de Gualo, pues solo tenía 9 km y costaba \$ 70 millones. Las obras se iniciaron recién en agosto de 2011, cuando se anunció que estaría lista en 18 meses, es decir, para febrero de 2013. Luego, Barrera anunció que estaría para octubre de 2013. La realidad es que, en junio de 2012, la obra tenía 21% de avance y entonces Barrera hizo el anuncio de que la obra estaría lista en abril de 2014. Según el concejal **Fabricio Villamar**, la construcción de esta vía resultó más compleja de lo esperado por la calidad de la tierra, y por tanto, el costo también sería mayor que el originalmente presupuestado. Además, se ha cambiado la ubicación de los puentes.

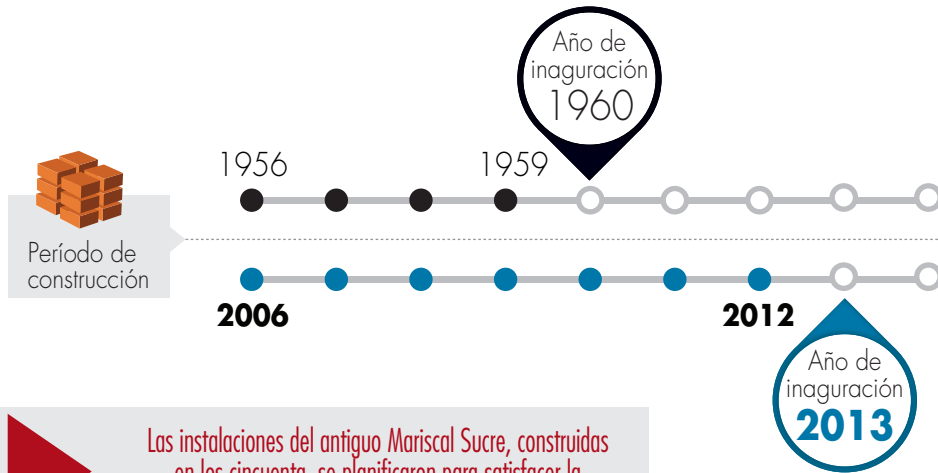
Respecto de la distancia, si se la toma desde el redondel de Zámbriza, la vía Gualo se iniciaba a 1,3 km y tenía 13,5 km, en total 14,8 km, mientras que la de Collas se inicia a 17,8 km de dicho redondel y tiene 9,8 km, lo que hace un total de 27,6 km, es decir, casi el doble de recorrido.

* Editor general de la revista GESTIÓN, concejal de Quito de enero de 2002 a julio de 2009, siendo los últimos seis meses vicealcalde de la ciudad. Este relato debe mucho a su experiencia personal del proceso.

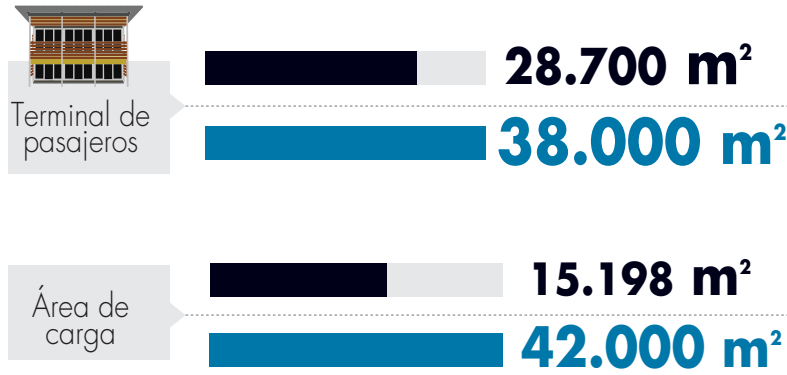
El nuevo aeropuerto en cifras

Oyambaro
(nuevo aeropuerto)

Chaupicruz
(antiguo aeropuerto)



Las instalaciones del antiguo Mariscal Sucre, construidas en los cincuenta, se planificaron para satisfacer la demanda hasta 1985 (Fuente: FAE).



Ventanillas de migración	
Salida ➔	Llegada ➔
12	14
14	20

Counters

65

60 más impresoras y 12 puntos de check-in automático

Filtros de seguridad
6
11

3.120m Largo de la Pista

(Está previsto construir una segunda pista de 2.350 m).
4.100m

Terreno

126 ha
1.500 ha

Área total de construcción

40 ha
70 ha

Área para expansión

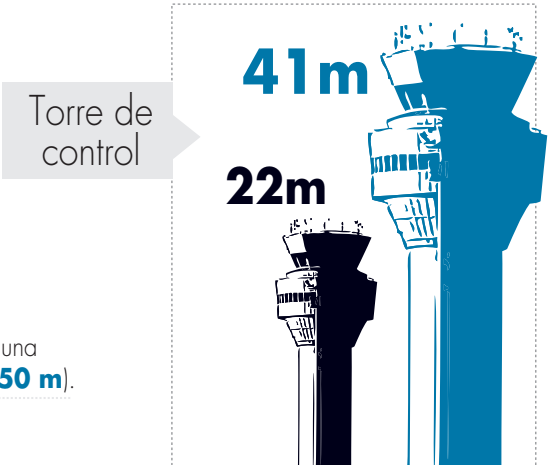
0 ha
100 ha



Mangas

5

8
(seis nuevas y dos antiguas)



En enero de 1843, se surcaron los cielos de Quito por primera vez, a través de un globo aerostático conducido por José María Flores.



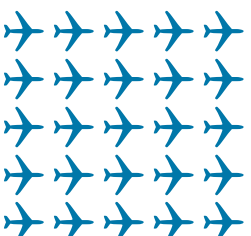
Puestos de estacionamiento de aviones

28



Movimientos de aeronaves por hora

8



Puestos de estacionamiento de aviones

45

(primera etapa)



Movimientos de aeronaves por hora

12



380

Plazas de estacionamiento de vehículos



1000

Base Aérea Militar conjunta

7 ha

63 ha

(Se la concluirá en 2015).



Industria ecuatoriana aportó en Oyambaro: El caso de Sedemi

La participación de la industria ecuatoriana en la construcción del nuevo aeropuerto Mariscal Sucre en Oyambaro fue amplia. Tal es el caso de Servicios de Mecánica Industrial (Sedemi), empresa nacional especializada en la ejecución de proyectos de infraestructura, que fue seleccionada por el consorcio constructor Aecon de Canadá y Andrade Gutierrez de Brasil (Aecon-AG) para el desarrollo de ingeniería de detalle, fabricación y montaje de 6.000 toneladas de estructura metálica en la nueva terminal aérea.

Sedemi aportó en la edificación de la terminal de pasajeros, torre de control, hangar y edificios de carga, así como en la estación de bomberos y los edificios de aviación general, policía, *catering*, equipo de servicio en tierra, entre otros.

¿Cómo se la seleccionó? El consorcio a cargo de la ejecución del proyecto convocó, en los primeros meses de 2008, a un proceso de calificación y selección de empresas del sector metalmeccánico, en los que participó Sedemi, al cumplir con los estándares requeridos, y ganó el concurso.

El nuevo aeropuerto está diseñado y construido con estructura metálica empernada en su totalidad, como los grandes proyectos aeroportuarios del mundo. Juan Pablo Peñaherrera Córdova, ejecutivo de Sedemi, asegura que "la experiencia de la empre-

sa ejecutando proyectos para el sector petrolero, eléctrico e industrial fue el principal factor para ser seleccionados para esta obra".

Para el desarrollo del proyecto, la empresa utilizó un sinnúmero de equipos y procesos tecnológicos, como programas de diseño y modelado 3D elaborados en el departamento de ingeniería de Sedemi para minimizar los errores en la fabricación de conexiones apernadas y lograr un correcto montaje de estructura metálica.

Además, en la fabricación se dispuso de maquinaria automática y de un equipo de control numérico para el corte, limpieza, perforado, rolado y armado de vigas para un correcto procesamiento del acero.

Sedemi, que nació en 1990, consta de tres unidades operativas: la planta de fabricaciones metálicas, la planta de galvanizado en caliente, y el departamento de montajes electromecánicos y construcciones civiles. Presta servicios a la industria petrolera, electrificación, telecomunicaciones y la construcción metálica en general. Actualmente, también trabaja en el sector inmobiliario.

Entre sus principales clientes están Petroamazonas, Agip Oil, Consorcio Santos CMI, entre otros. También ha realizado trabajos para la Empresa Eléctrica Regional Esmeraldas S. A., Holcim Ecuador y Equitatis-Consorcio Hyundai. En 2012 su facturación llegó a \$ 27'365.690.

Expectativas de alto vuelo en el nuevo aeropuerto

< POR ESTEFANÍA MONTALVO CÓZAR >

Las cifras demuestran no solo que Quito cuenta con un aeropuerto más grande y moderno, sino que hay una proyección positiva para su utilización intensiva en el futuro.

Con una pista de 4.100 m de longitud, casi un kilómetro más de la que tuvo la ciudad durante 52 años, el nuevo Mariscal Sucre se ubica a 2.400 m sobre el nivel del mar, es decir, 450 metros menos que antes, lo cual permite que las aeronaves puedan salir con toda su capacidad de combustible y de pasajeros. Antes, por la altitud y el largo de la pista, no lo podían hacer y eso obligaba a que los vuelos de larga distancia se iniciasen en Guayaquil. “Poco a poco veremos más vuelos directos desde Quito, que ya no pararán en Guayaquil”, dijo a GESTIÓN un ejecutivo de Quiport, que no quiere ser identificado por su nombre, porque afirma: “la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador es muy celosa”.

La que no tiene recelo de explicarlo es la Secretaría de Desarrollo Productivo y Competitividad de la municipalidad. Según un documento oficial, este año iniciará operaciones Aeroméxico, mientras Tame, LAN, American Airlines, Iberia y Continental iniciarán vuelos directos a São Paulo, Buenos Aires, Nueva York y Chicago, este mismo año.

Desde 1985 hasta finales de 2012, desde el antiguo aeropuerto de Quito, entraron y salieron 74'831.354 pasajeros, tanto en vuelos nacionales como internacionales.



CUADRO 1

Tasas por servicios aeroportuarios-Ordenanzas 0335 y 0338

Concepto	Antiguo aeropuerto		Nuevo aeropuerto		Incremento	
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional
TASAS Y CARGOS PASAJEROS						
Uso facilidades aeroportuarias	4,70	32,90	10,69	48,08	5,99	15,18
ATC	1,35	1,35	1,67	1,67	0,32	0,32
CFR	1,55	1,55	1,91	1,91	0,36	0,36
Seguridad	1,50	3,00	3,00	3,00	1,50	0,00
Total pasajeros	9,10	38,80	17,26	54,66	8,16	15,86
TASA DE AEROLÍNEAS						
Aterrizaje						
De 0 a 49,9	1,93	10,30	3,15	15,09	1,22	4,79
De 50 a 99,9	2,02	10,74	3,28	15,75	1,26	5,01
De 100 a 149,9	2,10	11,19	3,41	16,40	1,31	5,21
Más de 150	2,18	11,64	3,54	17,06	1,36	5,42
Iluminación						
De 0 a 49,9	0,57	2,90	0,85	4,07	0,28	1,17
De 50 a 99,9	0,61	3,03	0,89	4,25	0,28	1,22
De 100 a 149,9	0,63	3,17	0,92	4,43	0,29	1,26
Más de 150	0,66	3,28	0,96	4,60	0,30	1,32
Estacionamiento						
De 0 a 49,9	0,29	1,45	0,43	2,08	0,14	0,63
De 50 a 99,9	0,30	1,52	0,45	2,17	0,15	0,65
De 100 a 149,9	0,32	1,58	0,47	2,26	0,15	0,68
Más de 150	0,32	1,65	0,49	2,35	0,17	0,70
Puente de embarque (Tiempo de uso de la aeronave)						
De 0 a 49,9	19,99	79,98				
De 50 a 99,9	19,99	79,98				
De 100 a 149,9	73,29	335,94				
Más de 150						
0 <T min < 45 min			40,46	121,39		
45 <T min < 180			141,62 ((Tiempo real -45)/151)	141,62 x ((Tiempo real -45)/151)		
			3			
180 > T min			101,15	303,46		

NOTA:

CFR = SERVICIO DE ACCIDENTE, FUEGO Y RESCATE.

ATC = RECARGO PARA SISTEMA DE CONTROL DE TRÁFICO AÉREO EN EL NAIQ.

FUENTE: ORDENANZA METROPOLITANA 0335 PUBLICADA RO N° 358 DE 8 DE ENERO DE 2011. ORDENANZA METROPOLITANA 0338. / BUREAU OF LABOR STATISTICS.

FTP://FTP.BLS.GOV/PUB/SPECIAL.REQUESTS/CPI/CPAI.TXT.

BANCO CENTRAL DEL ECUADOR. / ESTADÍSTICAS CORPORACIÓN QUIPURO S. A.

Una diferencia que notan las aerolíneas es en las tasas que deben pagar. La Ordenanza 335 de Régimen aplicable a la prestación de servicios públicos aeroportuarios en el Distrito Metropolitano de Quito, publicada en el Registro Oficial del 8 de enero de 2011, estableció la nueva tabla de tasas por servicios aeroportuarios que habría de pagarse desde la entrada en operación del nuevo aeropuerto. El uso del puente de embarque,

por ejemplo, cuesta ahora \$ 213, mientras en Chaupicruz las aerolíneas nacionales pagaban \$ 20 y las internacionales \$ 100. Otros servicios como el tiempo que un avión se demore en la plataforma, el uso de mangas, escaleras, parqueo del avión, arriendos, combustible, camiones, entre otros, también pagan más en el nuevo aeropuerto (Cuadro 1).

Los pasajeros también pagan nuevas tasas. Ahora para un vuelo nacional can-

celan \$ 17,26 (frente a \$ 9,10 de antes) y para uno internacional, \$ 59,66, frente a \$ 43,80 de antes. La diferencia es que el nuevo valor será recargado en el precio del pasaje y ya no habrá que pagarlo en la terminal como ocurría antes.

Freddy Éguez, gerente de la Empresa Pública de Servicios Aeroportuarios (Empsa), explica que el alza se debe a la mejora de los servicios a los pasajeros y

al incremento del personal en Tababela. Agrega que el nuevo aeropuerto genera 6.000 empleos directos, mil más que en la antigua terminal.

Se espera que el actual promedio de 205 vuelos diarios en Tababela se incremente, con relación a la capacidad de flujo de pasajeros en la terminal. En el año 2012, el viejo Mariscal Sucre recibió 5'425.159 pasajeros, flu-

jo que puede manejar el nuevo, aunque está previsto en la concesión que se sigan haciendo ampliaciones, conforme se requiera, hasta manejar 20 millones de pasajeros al año. Este aeropuerto es de categoría B, la misma categoría de los aeropuertos de Buenos Aires, São Paulo, Nueva York, entre otros. Solamente Dubái y Hong Kong cuentan con aeropuertos categoría A.

RECUADRO 1

7.000 vehículos al día van al nuevo aeropuerto

Inaugurado el nuevo aeropuerto de Quito, todas las predicciones se cumplirán: faltan rutas de acceso directo y no habrá hasta 2014. En las primeras semanas, la vía Interoceánica mostró sus cuellos de botella en las zonas pobladas de Cumbayá y Tumbaco y en el puente del Chiche (un cronista de GESTIÓN hizo una hora solo en los seis km que hay desde Pifo hasta el puente del Chiche el domingo 24 de febrero a las 18:00, aunque al día siguiente un diario aseguró que las vías habían estado despejadas, lo que tal vez sucedió en la mañana).

En la Interoceánica la municipalidad ha construido reformas geométricas y dos pasos deprimidos (uno en el antiguo redondel de las Bañistas en Cumbayá y otro en El Auqui-La Primavera, este último no concluido hasta el cierre de esta edición) para que los vehículos no se detengan si su destino es el aeropuerto. El atasco que parece imposible de solucionar es el del puente del Chiche, un puente Bailey construido en 1970 y que debía haber sido provisional, con solo un carril por sentido. Actualmente, llegar a Tababela toma entre 50 minutos y dos horas.

Según estudios de la Empresa de Servicios Aeroportuarios, aproximadamente, son 7.000 los vehículos que van diariamente al nuevo aeropuerto de Quito. El alcalde **Augusto Barrera** recalzó que, de este

número, casi la mitad proviene del norte de la ciudad, por ello, la preeminencia de las vías a esta zona de la ciudad.

Se estima para finales de este año la primera fase de la denominada Ruta Viva, que permitirá la conexión de las parroquias de Cumbayá, Tumbaco, Puembo, Pifo, Tababela, Yaruquí, Checa, El Quinche y el Oriente ecuatoriano con el Quito urbano y el nuevo aeropuerto. También la ruta de Collas, que parte desde el interior del cañón del Guayllabamba, estará para entonces. "Este aeropuerto no es solo de Quito, sino que sirve a 11 provincias alrededor de Pichincha. Las vías están pensadas para satisfacer todas las necesidades", dice Égüez, pero el mayor número de usuarios, con mucha diferencia, proviene de Quito y, como dice el alcalde Barrera, del norte de Quito. La ampliación de la E-35, que viene del sur, por Tumbillo, y la construye Panavial para el Ministerio de Obras Públicas, tampoco estuvo lista para el inicio de operaciones aeroportuarias, salvo el tramo Pifo-Tababela. La ministra **María de los Ángeles Duarte** aseguró en un último recorrido que la inversión en estas obras sobrepasa los \$ 240 millones.

RECUADRO 2

La exportación se impulsará desde Tababela

Es notorio el mejoramiento que tiene el sistema de carga para la exportación en el nuevo aeropuerto de Quito. En la terminal se revisa el producto, se lo paletiza y despacha, todo sin romper la cadena de frío, para que las flores se conserven más tiempo.

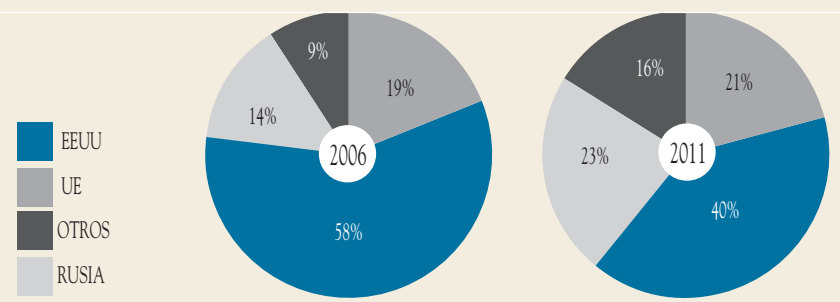
El puerto de carga tiene capacidad de llevar 250.000 Tm. En la actualidad, el flujo pico de flores, en San Valentín, es de 130.000 Tm.

Hasta el 31 de marzo, el proceso de consolidación de las flores se hará en Quito, mientras concluyen las obras en el Centro de Consolidación Tabacarcen, informó Quiport. Allí el espacio de carga tiene 13.000 m². 10.000 serán para enviar y recibir productos y 3.000 para actividades de carga y oficina. Según el concesionario, se podrá tener hasta 48 camiones de cualquier tamaño despachando al mismo tiempo.

Según estadísticas de la Secretaría de Desarrollo Productivo y Competitividad del Municipio, en 2011 se exportaron \$ 675 millones y 117.059 Tm; en 2012 fueron \$ 730 millones y 128.700 Tm, lo que implica crecimientos de 8% y 10%, respectivamente. El antiguo aeropuerto movía 135.150 Tm al año, pero con la nueva terminal de carga se podrá duplicar la capacidad de exportación.

GRÁFICO 1

Destino de las flores de exportación



RECUADRO 3

Más turistas, más vuelos, más hoteles


Quito es la puerta de entrada para 70% del turismo internacional que llega al Ecuador. Por ello, la primera impresión cuenta mucho, recalca **Luz Elena Coloma**, gerente de Quito Turismo. "No es ahora que promocionamos al nuevo aeropuerto, lo hemos estado haciendo desde antes y, justo, uno de los enfoques ha sido decir: vengan a Quito que ya tendrá un nuevo aeropuerto", señala. Alrededor de 70 periodistas internacionales se han interesado en promocionar a la capital en diferentes publicaciones y eso da la pauta para seguir trabajando. Coloma resalta que, por ejemplo, *National Geographic* destacó a Quito como uno de los 20 mejores destinos del mundo. Por ello Quito Turismo seguirá impulsando a la ciudad a través de la invitación a periodistas especializados, poniéndola en el mapa internacional e, incluso, logrando que sea sede de importantes eventos.

Este año Quito será sede del Travel Mart Latin America, uno de los eventos turísticos más importantes que existen, y en el que se prevé

que participarán más de 800 personas especializadas en turismo. Asimismo, en marzo, será la sede de la Asamblea Mundial de Parlamentarios con alrededor de 1.000 asistentes de todos los países. Sin contar con que la ciudad ha sido nombrada sede del Campeonato Mundial de Deportes de Aventura para 2014.

Además, se busca hacer un plan sólido para fortalecer el turismo de convenciones y negocios. De ahí que Quito Turismo encabezará el proyecto de convertir la antigua terminal aérea de Chaupicruz en el Centro de Convenciones, que tendrá un importante papel en el marco del Parque Bicentenario. Uno de los nuevos mercados a los que se apunta es Brasil, dice Coloma.

En 2012 Quito logró sobrepasar el número de 500.000 turistas que llegan por vía aérea, un crecimiento de 7% con respecto a 2011. Este 2013, gracias al nuevo aeropuerto y los planes de desarrollo turístico, se espera crecer entre 8% y 10%.

Tal es el nivel de expectativa que ha generado el nuevo aeropuerto de Quito, en Tababela, que **Eduardo Dousdebés**, secretario de Desarrollo Productivo del Municipio de Quito, aseguró que se han recibido cuatro iniciativas de inversión hotelera en la zona: una en Pífo, una en Tababela y dos en Cumbayá-Tumbaco. La inversión, que suma \$ 80 millones entre los cuatro proyectos, empezará a desembolsarse este año, pero, según Dousdebés, aún no se pueden revelar los nombres de las operadoras hoteleras, que asegura son de las más importantes del mundo. Esos cuatro hoteles implicarán 300 habitaciones más en la oferta de Quito, con lo que "la ciudad se pone dentro de las capitales con mayor inversión hotelera en la región". 

CUADRO 2

Llegada de turistas a Quito

	2011	2012
Turistas por año	487.378	519.555

FUENTE: QUITO TURISMO.

CUADRO 3

Aumenta flujo total de pasajeros

Años	Pasajeros domésticos	Pasajeros internacionales	Total
2011	3'679.341	1'690.670	5'369.911
2012	3'578.444	1'846.715	5'425.159
Proyección 2013	3'481.857	2'068.321	5'550.178

FUENTE: QUITO TURISMO

CIFRAS MONUMENTALES

Más de **7 millones** de metros cúbicos de tierra fueron removidos.

Más de **20 millones** de horas-hombre de trabajo ecuatoriano se emplearon en la construcción

35 mil metros de tubería se colocaron en la obra.

100 mil metros cuadrados de concreto y **45 mil** metros cuadrados de asfalto cubren la plataforma principal.

1 306.000 galones es la capacidad de los tanques de combustible.

450 mil metros cúbicos de asfalto se utilizaron para pavimentar la pista y la calle de rodaje



Foto: Eduardo Valenzuela.

