

**INFORME QUE EL GERENTE GENERAL PRESENTA A LA ASAMBLEA, A LOS MIEMBROS DEL DIRECTORIO Y AL CONSEJO DIRECTIVO, SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA AUTORIDAD AEROPORTUARIA DE GUAYAQUIL CORRESPONDIENTES AL PERÍODO DEL AÑO 2006.-**

Distinguidos miembros:

El año 2006 fue un período muy productivo para la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil. Fue el año en que la institución vio concretarse su tercer objetivo fijado al momento de su constitución, siendo el primero la remodelación integral del aeropuerto Simón Bolívar y el segundo el proceso de concesión, objetivos que se llevaron adelante en forma paralela.

En efecto, el 26 de julio del año 2006, se inauguró y entro en funcionamiento el nuevo y moderno aeropuerto José Joaquín de Olmedo cuyas características más esenciales paso a describir a continuación:

- Edificio Terminal de aproximadamente 50,000 mt2 en dos niveles operacionales independientes. Al nivel superior se accede mediante un amplio viaducto de dos carriles para pasajeros que salen en vuelos nacionales e internacionales. El nivel inferior procesará los arribos tanto nacionales como internacionales. El edificio tiene capacidad para manejar cinco millones y medio de pasajeros
- Siete puentes de abordaje con capacidad de ampliación. Cada posición de manga tiene la flexibilidad de atender diferentes tipos de aviones.
- El nuevo edificio Terminal dispone de los más modernos sistemas aeroportuarios, control de anuncios, accesos, seguridad, circuito cerrado de TV, etc., etc.
- Moderno sistema de transporte de equipajes con sistemas completos de seguridad aprobados por la TSA.
- Nueva área de estacionamiento para 824 vehículos.
- Plataforma para estacionamiento de aviones con un área aproximada de 98,000 mts2 y 8 torres de iluminación, así como sus rodajes (Charlie y Bravo) para comunicación con el nuevo rodaje Alfa y de este con la pista.
- Nueva torre de control de 31 mts. de altura, ubicada en el sector Este del aeropuerto.
- Nueva calle de rodaje Alfa (taxi-way) de conformidad con las normas de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI por sus siglas en inglés),,
- Nueva planta de tratamiento de aguas servidas.
- Mejoras en el sistema de abastecimiento de combustible.
- Mejoras en el sistema de extinción y combate de incendios, dotándola de nuevos equipos.
- Nuevo edificio de oficinas institucionales

La pista del Aeropuerto de Guayaquil fue aumentada en su extensión por parte de la AAG y en la actualidad el concesionario la ha recapeado en su totalidad, así como cumplió con lo dispuesto en las normas internacionales respecto de la pendiente transversal de la pista y ejecutado otras obras importantes que le permiten cumplir con las normas de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI por sus siglas en inglés),, instalando nueva iluminación tanto en pista como en rodajes, nuevo balizamiento horizontal y vertical con los letreros de información de pista.

De acuerdo con los informes de la fiscalización internacional contratada por esta Fundación, el presupuesto valorado total de la Nueva Terminal Aeroportuaria de Guayaquil y sus obras anexas es de aproximadamente 93 millones de dólares, suma que incluye todas las obras arriba indicadas excepto la ampliación de la pista.

Vale esta oportunidad para que recordemos que el 27 de febrero de 2004 se firmó el contrato de concesión con el Consorcio que resultó ganador del Concurso Internacional para la Concesión del Sistema Aeroportuario de la ciudad de Guayaquil. El 1 de Agosto del mismo año el Concesionario Terminal Aeroportuario de Guayaquil S.A. TAGSA inició las operaciones del Aeropuerto, culminando de esta forma el segundo de los objetivos que la AAG se había propuesto desde su Fundación.

Apenas 29 meses después de la firma del contrato de concesión y dos años luego del inicio de operaciones del concesionario, Guayaquil pudo contar con modernas instalaciones aeroportuarias, privilegio que por décadas le había sido negado por la equivocada política de manejo centralista de la actividad aeroportuaria.

Así también como era lo previsto, la AAG convocó a un Concurso Internacional para seleccionar a una firma extranjera, experta en construcción y fiscalización de aeropuertos para que en asociación con una firma nacional lleven a cabo la fiscalización de la construcción de la Nueva Terminal. La compañía ganadora de este concurso resultó la Asociación T.Y.LIN/ H.J. Ross-Consulsísmica – CONYFIS, quien realizó prolijamente la labor de fiscalización con la eficiente coordinación del Ing. Félix Cabrera Alcívar, contratado por la AGG como Coordinador de la Construcción.

Por otra parte, la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, atendiendo a innumerables solicitudes de instituciones de diversa índole y provenientes de todos los sectores sociales, productivos y gremiales de la ciudad, por unanimidad, decidió que el nuevo aeropuerto lleve el nombre del más ilustre de sus hijos: José Joaquín de Olmedo, Presidente del Gobierno de la Provincia (Estado) Libre de Guayaquil, provincia de la cual surgió el movimiento libertario de la patria que culminó con la batalla del Pichincha en 1820.

Ahora bien, en enero del año 2006, la AAG recibió el primer aporte al Fideicomiso Mercantil "Fondo Fiduciario de Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Guayaquil" consistente en \$14'378.606,77 correspondiente al periodo agosto 2004 - diciembre 2005.

Es importante recordar a los señores miembros del directorio que la operación del aeropuerto de Guayaquil significa ingresos para la DAC por concepto de los \$5 que se cobran a los pasajeros internacionales que salen de la ciudad y además 8 centavos por cada galón de combustible que se entrega a los aviones. Esto significó, en el año 2005, un ingreso aproximado de \$ 8'000.000 para la Dirección General de Aviación Civil, a más de las tarifas que dicha institución cobra por Sobrevuelo y Protección al Vuelo a los aviones que aterrizan y despegan de nuestra ciudad, valores que no podemos nosotros calcular, así como tampoco los valores que se cobran por licencias y permisos.

Es necesario también recordar a los señores directores lo establecido la Ley 58 del 9 de enero del año 2002, publicada en el Registro Oficial No. 503 del lunes 28 de enero del año 2002, en sus Artículos Tercero y Cuarto manifiesta:

**"Art. 3.- La actual tasa de US\$ 5 más las tasas aeronáuticas, de sobrevuelo y protección al vuelo recaudadas en todos los aeropuertos del país por la Dirección de Aviación Civil, seguirán siendo destinadas exclusivamente a la operación y mantenimiento de todos los aeropuertos del país mantenidos por esa Dirección, que no cuenten con autofinanciamiento, incluyendo los sistemas de navegación aérea, a nivel nacional.**

**Art. 4.- El Ministerio de Economía y Finanzas establecerá obligatoriamente, a través de la resolución presupuestaria correspondiente, a partir de enero del 2002, los valores adicionales que se requieran para que la Dirección de Aviación Civil pueda cumplir con sus obligaciones presupuestarias.**

**A futuro, en la formulación de la Proforma del Presupuesto General del Estado, la Función Ejecutiva, obligatoriamente, deberá incluir los valores necesarios y suficientes que para el mejoramiento, la administración, mantenimiento y obras requerirá la Dirección de Aviación Civil y que obligatoriamente ejecutará ésta en los aeropuertos y pistas que no son autofinanciables. A su vez, el Congreso Nacional en la tramitación y aprobación de la Proforma Presupuestaria incluirá dichos valores.**

**El Ministro de Economía y Finanzas será personal y pecuniariamente responsable del cumplimiento de las obligaciones contempladas en los incisos anteriores de este artículo."**

De la lectura de lo anterior, claramente se establece que el M.I. Municipio de Guayaquil y la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil, **no diseñaron la concesión en la forma en que está estructurada por decisión unilateral**. Se hizo, como en todos los procesos de la concesión, y como les consta a los señores Directores, **sujetándonos estrictamente a disposiciones legales vigentes** emanadas del Decreto 871 del 9 de octubre del año 2000, publicada en el Registro Oficial No. 186 de fecha 18 de octubre de 2000; y, de la ley No. 58 transcrita en sus claros artículos 3° y 4°.

Es fácil deducir sobre las normas mencionadas que el Presidente de la República de ese entonces, Dr. Gustavo Noboa Bejarano, consideró que todos los ingresos que se generen por las tasas aeroportuarias en la ciudad de Guayaquil deberían ser parte de la Concesión y los US\$5.00 por pasajero internacional embarcado, más todas las tasas aeronáuticas y la participación en combustible deberían ingresar al presupuesto de la DAC para financiar obras en los aeropuertos no autofinanciables; si adicionalmente se requiriesen recursos adicionales, la Función Ejecutiva, a través del Ministerio de Finanzas y Crédito Público tienen la obligación de proporcionarlos-

Si la Dirección de Aviación Civil no ha hecho uso de la atribución tan clara de la ley, esto es, de solicitar que se le financie faltantes a su Presupuesto, podríamos deducir que su presupuesto actual es más que suficiente para cubrir las necesidades de los aeropuertos deficitarios, la radio-ayuda, los radares, y todo lo necesario para la navegación aérea nacional, competencias exclusivas de ese organismo.

La tasa es la contraprestación de un servicio y en la situación anterior el Estado de debería haber recibido nada ya que el dinero recaudado debió revertirse en beneficio del usuario, cosa que no fue palpable en Guayaquil en las décadas que la DAC administró el aeropuerto de esta ciudad. Para remediar esta situación de indiferencia centralista se decidió transferir competencias del Estado Central al Estado Seccional y también se transfirieron los recursos, así que el Estado sigue recibiendo ingresos, con la diferencia que los usuarios casi de inmediato pudieron disfrutar de los beneficios de sus erogaciones. El Estado abraza a los órganos centrales y seccionales, de conformidad con el art. 118 de la Constitución Política de la República del Ecuador.

Queremos entender que el Dr. Gustavo Noboa, en justicia, considero que si por más de 40 años los ingentes recursos que producía el aeropuerto de Guayaquil no se revertían en mejoras en nuestro aeropuerto (ni en el de Quito), era justo que todos los ingresos aeroportuarios futuros sirvan para el mejoramiento del aeropuerto Simón Bolívar, y para el desarrollo aeroportuario futuro de nuestra ciudad.

**Nuevo Aeropuerto en Daular.-** El AWOS (Automatic Weather Observation System) continuó entregando información integral y detallada de las condiciones meteorológicas del sitio en donde se planifica construir el nuevo aeropuerto de la ciudad de Guayaquil cuando el volumen

de tráfico aéreo demande su construcción, información indispensable para el desarrollo de los otros fines de la Fundación.. Esta información, junto con todos los otros estudios realizados fueron enviados a MITRE (Empresa sin fines de lucro del gobierno de los Estados Unidos, asesora técnica de la FAA y del Congreso Norteamericano en materias aeronáuticas) quien, a pedido del Sr. Alcalde de Guayaquil, se encuentra realizando los estudios aeronáuticos de Daular para determinar orientación y longitud de pistas, rutas de aproximación y despegue, niveles de ruido, etc.

Por solicitud de Mitre, la AAG ha realizado un levantamiento aero-fotogramétrico de las áreas del futuro Aeropuerto con el IGM a más de un estudio de suelos y otro de pre-factibilidad hidrológica e hidráulica. Se espera que para el mes de junio, Mitre nos entregue estudios preliminares y para fines del año 2007, los definitivos, a más de un programa especial de Operación Simulada que permitirá, con la más alta tecnología computacional, efectuar despejes, aterrizajes y otras operaciones simuladas en el futuro aeropuerto en Daular.

**Obras recomendadas por Auditoria Técnica de la OACI.-** Otro aspecto importante de destacar es que, en cumplimiento del contrato de concesión, la AAG contrató una Auditoria Técnica - Operativa con la OACI en el año 2004. De la misma surgieron dos problemas técnicos que deberán ser solucionados por la AAG y que representarían inversiones importantes, siendo la primera básica para la calificación del Aeropuerto por parte de DAC, OACI y FAA, y la segunda, conveniente para una mejor operación aeronáutica.

El primero es la distancia entre eje del Taxway y eje de pista el cual debe ser de 182,5m y en la actualidad es de 80m, obligando a que, en dos etapas (una inmediata), se rectifique esta deficiencia a costo de AAG. Esta obra fue realizada y terminada en el año materia de este informe (nuevo rodaje Alfa), quedando la segunda etapa para cuando la Autoridad Aeronáutica del país así lo determine.

El segundo problema tiene que ver con los obstáculos que existen en la cabecera sur de la pista (paso a desnivel) y en la cabecera norte (calle Benjamín Rosales con su tráfico de camiones de gran altura). Como es demasiado costoso resolver el problema de la cabecera sur, se propone, si el costo lo amerita, construir un paso deprimido en la calle Benjamín Rosales, lo que permitiría inclusive extender la pista y darle la RESA necesaria y una Superficie Libre de Obstáculos adecuada, que harían de la pista del Aeropuerto de Guayaquil una pista mucho más operativa desde el punto de vista aeronáutico.

Se contrató mediante concurso privado a la Asociación de firmas Consusística – NYLIC-CONYFIS para que realice los estudios que comprenden los Diseños de Construcción. Si el presupuesto de la obra, que arroje el estudio, resulta conveniente, se analizará en qué año de operación sería conveniente realizar esta obra de beneficio aeroportuario.

**Hangar de Aeropolicial.-** La M. I. Municipalidad de Guayaquil entregó en comodato un terreno de 20.000 metros cuadrados a la Policía Nacional para que se construya en él las adecuaciones de Aeropolicial que se encontraban utilizando las bodegas que pertenecieron al Ministerio de Finanzas. Era imprescindible remover estos pabellones para poder construir nuevo rodaje (Bravo) que comunica la pista con la nueva plataforma, así como, parte del nuevo rodaje (Alfa). Al no contar la Policía Nacional con el presupuesto para adecuar sus nuevas instalaciones y para hacer factible la construcción del nuevo aeropuerto y su terminación dentro del plazo especificado, la AAG con sus recursos construyó estas adecuaciones a un costo de \$566.070,16, en beneficio de la actividad aeroportuaria y de ciudadanía en general.

**Construcción de Vía Paralela Sur y Adecuación Fachada Norte Lado Aire.-** Durante el año 2006 se dieron por terminada estas dos obras que eran responsabilidad de la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil y cuyo diseño y programación se iniciara antes de la concesión. El valor de las obras durante el 2006 fue de \$896.961,89.

**Construcción de Salida Provisional a Ave. De las Américas.-** El concesionario tenía diseñada la salida principal del aeropuerto hacia la Calle sin nombre de Bahía Norte, lo que

tiene total sentido una vez que el M. I. Municipio de la ciudad termine la construcción del complejo de tráfico en la intersección de las Avenidas de las Américas y Benjamín Rosales. Por recomendación de la Comisión de Tránsito y de las áreas responsables del Municipio se decidió construir una salida provisional a la Avenida de las Américas la cual se realizó a costo de la AAG por no ser responsabilidad del concesionario, por un monto facturado durante el año 2006 de \$61.540,87 con lo que se obtuvo un resultado positivo para el servicio de los usuarios del Aeropuerto.

A continuación me permito presentarles un resumen de las mayores novedades presupuestarias las cuales están detalladas en los balances adjuntos

## **INGRESOS**

Los ingresos para el año 2006 fueron \$8'522.802,34 superiores a los presupuestados debido principalmente a:

- Aplicación de \$8'343.802,14 del Fondo fiduciario para financiar los estudios de Daular y obras de mejoramiento del Aeropuerto Simón Bolívar y el José Joaquín de Olmedo
- \$86.410,57 provenientes de intereses ganados en inversiones a corto plazo.

## **EGRESOS**

Los egresos también tuvieron un incremento de \$9'838.257,70 debido a estudios, costos de fiscalización y obras no presupuestadas o que se presupuestaron a ser terminadas en el año 2005 y se arrastraron al siguiente año. Sin embargo los gastos administrativos (salarios, suministros y materiales y bienes muebles) tuvieron una disminución sobre lo presupuestado de alrededor de 4,5%

El año presupuestario se cierra con un superávit de \$1'008.987,80

Señores Directores, la AAG durante este año de trabajo ha cumplido a cabalidad y con seriedad y responsabilidad la misión encomendada y seguiremos preocupándonos porque Guayaquil cuente con el sistema Aeroportuario más moderno, eficiente y competitivo posible.

Es indiscutible que todo lo que se ha hecho ha sido posible gracias al respaldo, apoyo y constante supervisión del señor Alcalde de la ciudad, Abogado Jaime Nebot para quien van nuestros agradecimientos más especiales por la confianza depositada en nosotros.

Mi agradecimiento al señor Presidente e integrantes del Consejo Directivo y a ustedes, señores Directores por habernos permitido cumplir con nuestra ciudad y con el país.

Quiero presentar mis agradecimientos a todo el personal de la AAG cuyo aporte ha sido decisivo para la concreción de los objetivos trazados.



**Ing. Nicolás Romero Sangster**

Marzo, 2007