



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE

**“EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS EN EL
ECUADOR EN EL PERÍODO 2016 – 2019 COMO IMPULSO A LA
ACTIVIDAD AERONÁUTICA COMERCIAL DEL PAÍS”**

Trabajo de titulación

Tipo: Proyecto de Investigación

Presentado para optar al grado académico de:

INGENIERO EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

AUTOR: PABLO ANDRÉS OROZCO ÁLVAREZ

DIRECTORA: Ing. JESSICA FERNANDA MORENO AYALA

Riobamba – Ecuador

2021

© 2021, **Pablo Andrés Orozco Álvarez**

Se autoriza la reproducción total o parcial, con fines académicos, por cualquier medio o procedimiento, incluyendo la cita bibliográfica del documento, siempre y cuando se reconozca el Derecho de Autor.

Yo, Pablo Andrés Orozco Álvarez, declaro que el presente trabajo de titulación es de mi autoría y que los resultados del mismo son auténticos. Los textos en el documento que provienen de otras fuentes están debidamente citados y referenciados.

Como autor asumo la responsabilidad legal y académica de los contenidos de este trabajo de titulación; El patrimonio intelectual pertenece a la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

Riobamba, 12 de febrero de 2021.



Pablo Andrés Orozco Álvarez

060442171-9

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE

El tribunal del trabajo de titulación certifica que: El trabajo de titulación: Tipo Trabajo de investigación, **EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS EN EL ECUADOR EN EL PERÍODO 2016 – 2019 COMO IMPULSO A LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA COMERCIAL DEL PAÍS**, realizado por el señor: **PABLO ANDRÉS OROZCO ÁLVAREZ**, ha sido minuciosamente revisado por los Miembros del Tribunal del trabajo de titulación, el mismo que cumple con los requisitos científicos, técnicos, legales, en tal virtud el Tribunal Autoriza su presentación.

	FIRMA	FECHA
Ing. Patricio Xavier Moreno Vallejo PRESIDENTE DEL TRIBUNAL	 Digitally signed by Patricio Xavier Moreno Vallejo DN: cn=Patricio Xavier Moreno Vallejo, c=EC, l=RIOBAMBA o=ESPOCH DTIC ou=AUTORIDAD DE CERTIFICACION ESPOCH DTIC	<hr/> 2021 – 03 - 15 <hr/>
Ing. Jessica Fernanda Moreno Ayala DIRECTORA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN	JESSICA FERNANDA MORENO AYALA  Firmado digitalmente por JESSICA FERNANDA MORENO AYALA Fecha: 2021.03.15 14:43:00 -05'00'	<hr/> 2021 – 03 - 15 <hr/>
Lic. María Fernanda Herrera Chico MIEMBRO DE TRIBUNAL	 Firmado electrónicamente por: MARIA FERNANDA HERRERA CHICO	<hr/> 2021 – 03 - 15 <hr/>

DEDICATORIA

El presente trabajo de titulación está dedicado a mis padres Segundo y Martha, quienes con su ejemplo, cariño, y esfuerzo han sido un pilar fundamental durante todo mi desarrollo personal y académico y me han permitido cumplir hoy un sueño más en mi formación profesional; a mi abuelita Inés que ha sido como una segunda madre durante toda mi vida y que con sus enseñanzas me ha demostrado que nada es imposible.

A mis buenos amigos que siempre me han brindado su apoyo incondicional durante todo este proceso, en especial a Karina, a quien estimo con toda mi alma, por estar junto a mí en todo momento.

Pablo

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer a los miembros del área de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil por todo su apoyo y aporte para la realización de este proyecto de investigación.

Así mismo, agradezco a todos los docentes de la Escuela de Gestión de Transporte, por todos los conocimientos impartidos a lo largo de mi desarrollo académico, en especial a la Ing. Jessica Moreno y Lic. María Fernanda Herrera quienes con su experiencia y orientación permitieron el correcto desarrollo de este trabajo de investigación.

Pablo

TABLA DE CONTENIDO

ÍNDICE DE TABLAS	XII
ÍNDICE DE FIGURAS	XIV
ÍNDICE DE GRÁFICOS	XV
ÍNDICE DE ANEXOS	XVI
RESUMEN	XVII
ABSTRACT	XVIII
INTRODUCCIÓN	1

CAPÍTULO I

1.	MARCO TEÓRICO REFERENCIAL	2
1.1.	Planteamiento del problema	2
1.2.	Formulación del problema	3
1.3.	Objetivos	3
<i>1.3.1.</i>	<i>Objetivo General</i>	<i>3</i>
<i>1.3.2.</i>	<i>Objetivos Específicos</i>	<i>3</i>
1.4.	Justificación	3
<i>1.4.1.</i>	<i>Justificación teórica</i>	<i>3</i>
<i>1.4.2.</i>	<i>Antecedentes de la investigación</i>	<i>4</i>
<i>1.4.3.</i>	<i>Marco Teórico</i>	<i>5</i>
<i>1.4.3.1.</i>	<i>Convenio de Chicago</i>	<i>5</i>
<i>1.4.3.2.</i>	<i>Tratado de Cielos Abiertos de Finlandia</i>	<i>6</i>
<i>1.4.3.3.</i>	<i>Acuerdo Multilateral para la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional</i>	<i>7</i>

1.4.3.4.	<i>Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.</i>	7
1.4.3.5.	<i>Análisis del Acuerdo de Cielos Abiertos entre Colombia y Estados Unidos</i>	8
1.4.4.	<i>Justificación Legal</i>	8
1.4.4.1.	<i>Pirámide de Kelsen</i>	8
1.4.4.2.	<i>Constitución de la República del Ecuador</i>	9
1.4.4.3.	<i>Plan Nacional de Desarrollo 2017 – 2021 “Toda una vida”</i>	11
1.4.4.4.	<i>Ley de Aviación Civil del Ecuador</i>	11
1.4.4.5.	<i>Código Aeronáutico del Ecuador</i>	12
1.4.4.6.	<i>Política de Cielos Abiertos del Ecuador</i>	12
1.5.	<i>Marco Conceptual</i>	13
1.5.1.	<i>Acuerdo</i>	13
1.5.1.1.	<i>Acuerdos bilaterales</i>	14
1.5.1.2.	<i>Acuerdos Multilaterales</i>	14
1.5.2.	<i>Aerolínea</i>	14
1.5.3.	<i>Autoridad Aeronáutica</i>	14
1.5.4.	<i>Cabotaje</i>	15
1.5.5.	<i>Capacidad</i>	15
1.5.6.	<i>Código Compartido</i>	15
1.5.7.	<i>Concesión</i>	15
1.5.8.	<i>Conectividad aérea</i>	16
1.5.9.	<i>DGAC</i>	16
1.5.10.	<i>Frecuencia de vuelo</i>	16
1.5.11.	<i>IATA</i>	16
1.5.12.	<i>Infraestructura aeronáutica</i>	16
1.5.13.	<i>Libertades del aire</i>	17
1.5.13.1.	<i>Libertades técnicas</i>	17
1.5.13.2.	<i>Libertades comerciales</i>	19

1.5.13.3.	<i>Otras libertades</i>	22
1.5.14.	<i>OACI</i>	25
1.5.15.	<i>Permiso de operación</i>	25
1.5.16.	<i>Política de cielos abiertos</i>	25
1.5.17.	<i>Ruta aérea</i>	25
1.5.18.	<i>Servicio de transporte aéreo no regular</i>	26
1.5.19.	<i>Servicio de transporte aéreo regular</i>	26
1.5.20.	<i>Tarifa aérea</i>	26
1.5.21.	<i>Territorio</i>	26
1.5.22.	<i>Transporte aéreo</i>	27

CAPÍTULO II

2.	MARCO METODOLÓGICO	27
2.1.	Enfoque de investigación	27
2.1.1.	<i>Descriptivo</i>	27
2.1.2.	<i>Cuantitativo</i>	27
2.2.	Diseño de la investigación	28
2.2.1.	<i>Comparativo</i>	28
2.2.2.	<i>Analítico</i>	28
2.3.	Nivel de la investigación	28
2.3.1.	<i>Bibliográfico</i>	28
2.4.	Tipo de estudio	28
2.4.1.	<i>Longitudinal</i>	28
2.5.	Localización de estudio	29
2.6.	Población y muestra de estudio	30
2.6.1.	<i>Población</i>	30
2.6.2.	<i>Tamaño de la muestra</i>	35

2.7.	Técnicas de recolección de datos -----	35
2.7.1.	<i>Entrevistas personales</i> -----	35
2.7.2.	<i>Base de datos</i> -----	36

CAPÍTULO III

3.	MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS -----	37
3.1.	Plena liberalización del transporte aéreo en el Ecuador -----	37
3.2.	Análisis comparativo del desarrollo de la actividad aeronáutica comercial del Ecuador en los últimos cuatro años. -----	38
3.2.1.	<i>Transporte aéreo de pasajeros</i> -----	38
3.2.2.	<i>Transporte aéreo de carga</i> -----	42
3.3.	Plan estratégico para el mercado de transporte aéreo del Ecuador -----	45
3.3.1.	<i>Matriz PESTEL</i> -----	45
3.3.2.	<i>Diagnóstico FODA</i> -----	47
3.3.3.	<i>Matriz FO-FA-DO-DA</i> -----	49
3.3.4.	<i>Análisis de la matriz FO-FA-DO-DA.</i> -----	51
3.3.4.1.	<i>Estrategia 1 (F1-O1-O4) – Generación de rutas.</i> -----	51
3.3.4.2.	<i>Estrategia 2 (F2-O5) – Establecer un centro de conexiones.</i> -----	54
3.3.4.3.	<i>Estrategia 3 (F3-O1-O3) – Potenciar el turismo.</i> -----	56
3.3.4.4.	<i>Estrategia 4 (F4-O4) – Ampliación de planes de incentivos.</i> -----	56
3.3.4.5.	<i>Estrategia 5 (F1-A4) – Negociación de acuerdos bilaterales y multilaterales.</i> ----	56
3.3.4.6.	<i>Estrategia 6 (F5-A1-A2-A5) – Garantizar la seguridad operacional.</i> -----	57
3.3.4.7.	<i>Estrategia 7 (D1-O1-O3) – Políticas migratorias.</i> -----	57
3.3.4.8.	<i>Estrategia 8 (D2-O5) – Mejoramiento de infraestructura aeroportuaria.</i> -----	58
3.3.4.9.	<i>Estrategia 9 (D3-O2) – Aplicación de avances tecnológicos.</i> -----	58
3.3.4.10.	<i>Estrategia 10 (D2-A1) – Control epidemiológico en aeropuertos.</i> -----	58
3.3.4.11.	<i>Estrategia 11 (D3-A3) – Reducción del costo de pasajes aéreos.</i> -----	59

3.3.5.	<i>Plan de acción</i>	59
	CONCLUSIONES	62
	RECOMENDACIONES	63
	GLOSARIO	
	BIBLIOGRAFÍA	
	ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1-2:	Aeropuertos internacionales del Ecuador.....	30
Tabla 2-2:	Aerolíneas que operaron en el aeropuerto de Quito 2016-2019	30
Tabla 3-2:	Aerolíneas que operaron en el aeropuerto de Guayaquil 2016–2019	33
Tabla 4-2:	Aerolíneas que operaron en el aeropuerto de Cuenca 2016-2019	35
Tabla 5-3:	Tráfico internacional en servicio regular de pax del Ecuador	38
Tabla 6-3:	Tráfico internacional en servicio no regular de pax del Ecuador	39
Tabla 7-3:	Total de tráfico aéreo internacional de pax del Ecuador	39
Tabla 8-3:	Compañías de transporte aéreo de pax en servicio regular.....	40
Tabla 9-3:	Compañías de transporte aéreo de pax en servicio no regular	40
Tabla 10-3:	Total de compañías de transporte aéreo de pax en el Ecuador	41
Tabla 11-3:	Tráfico internacional en servicio regular de carga	42
Tabla 12-3:	Tráfico internacional en servicio no regular de carga	42
Tabla 13-3:	Total de tráfico internacional de carga en el Ecuador	43
Tabla 14-3:	Compañías de transporte aéreo internacional regular de carga	44
Tabla 15-3:	Compañías de transporte aéreo internacional no regular de carga.....	44
Tabla 16-3:	Total de compañías de transporte aéreo internacional de carga.....	44
Tabla 17-3:	Matriz PESTEL	46
Tabla 18-3:	Fortalezas del mercado aéreo del Ecuador	47
Tabla 19-3:	Debilidades del mercado aéreo del Ecuador	48
Tabla 20-3:	Oportunidades del mercado aéreo del Ecuador	48
Tabla 21-3:	Amenazas del mercado aéreo del Ecuador.....	49
Tabla 22-3:	Matriz FO-FA-DO-DA del mercado aéreo del Ecuador	50
Tabla 23-3:	Características del Aeropuerto Mariscal Sucre	55
Tabla 24-3:	Características del Aeropuerto José Joaquín de Olmedo.....	55

Tabla 25-3:	Plan de acción para el mejoramiento del mercado aéreo comercial del Ecuador.....	60
--------------------	--	----

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-1:	Pirámide de Kelsen	9
Figura 2-1:	Primera libertad del aire	18
Figura 3-1:	Segunda libertad del aire	19
Figura 4-1:	Tercera libertad del aire.....	20
Figura 5-1:	Cuarta libertad del aire	21
Figura 6-1:	Quinta libertad del aire.....	21
Figura 7-1:	Sexta libertad del aire.....	22
Figura 8-1:	Séptima libertad del aire.....	23
Figura 9-1:	Octava libertad del aire	24
Figura 10-1:	Novena libertad del aire	24
Figura 11-2:	Ecuador en Latinoamérica.....	29
Figura 12-2:	Ecuador en Latinoamérica.....	29
Figura 13-3:	Rutas directas de Quito – Dubái y Guayaquil – Dubái.	52
Figura 14-3:	Rutas directas de Quito – El Cairo y Guayaquil – El Cairo.....	53
Figura 15-3:	Rutas directas de Quito – Pekín y Guayaquil – Pekín.	54

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1-3:	Representación total de tráfico internacional de pasajeros del Ecuador	39
Gráfico 2-3:	Representación total de compañías de transporte internacional de pasajeros en el Ecuador.....	41
Gráfico 3-3:	Representación del transporte de carga internacional en el Ecuador.....	43
Gráfico 4-3:	Representación total de compañías de transporte internacional de carga en el Ecuador.....	45

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO A: FORMATO DE ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS.

ANEXO B: DECRETO EJECUTIVO N° 256

ANEXO C: PLAN DE INCENTIVOS PARA EL INCREMENTO DE OPERACIONES EN
AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR LA DGAC.

RESUMEN

El presente trabajo de titulación tuvo como objetivo principal la evaluación de la política de cielos abiertos que fue firmada en el año 2017 por el presidente Lenin Moreno y cómo fue su desarrollo a lo largo del período 2016 – 2019. Se realizó un acercamiento con personas especializadas en el tema de derecho aeronáutico y tarifas aéreas a las cuales se les aplicó una entrevista semiestructurada con el fin de conocer el ámbito de aplicación del tratado y cómo influye este en el aspecto tarifario. Para la recopilación de la información estadística se contactó con el área de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador donde se obtuvieron todos los datos correspondientes a operaciones aéreas realizadas desde el año 2016 hasta el 2019, así como también el número de aerolíneas que operaron en ese período. Dichos datos fueron organizados mediante tablas y analizados con ayuda de gráficas que permitieron conocer el comportamiento de la actividad aérea ecuatoriana para así poder plantear estrategias que ayuden a aprovechar el potencial del tratado en su totalidad. Se realizó un análisis FODA para poder conocer a profundidad la situación actual del mercado aéreo ecuatoriano, y, con la aplicación de una matriz de PESTEL se lograron establecer estrategias enfocadas directamente a mejorar el nivel de conectividad del Ecuador con el mundo, reducir el costo de pasajes aéreos, desarrollar el turismo receptivo y fortalecer la seguridad operacional del transporte aéreo ecuatoriano. Por último, se concluyó que, si bien el tratado logró influir de manera positiva en el transporte aéreo del Ecuador, no ha tenido los resultados que se esperaban durante los últimos años debido a que no se han sumado una cantidad notable de aerolíneas interesadas en explotar el mercado aéreo del Ecuador.

Palabras clave: <ACUERDOS>, <CIELOS ABIERTOS>, <CONECTIVIDAD>, <LIBERTADES DEL AIRE>, <TRANSPORTE AÉREO>, <TRANSPORTE DE CARGA>, <TRANSPORTE DE PASAJEROS>.



Firmado electrónicamente por:
ELIZABETH
FERNANDA AREVALO
MEDINA



0718-DBRAI-UPT-2021

ABSTRACT

The main objective of this degree work was to evaluate the open skies policy that was signed in 2017 by President Lenin Moreno and how it was developed throughout the period 2016 - 2019. A semi structured interview was conducted with people specialized in aviation law and airfares, to learn about the scope of application of the treaty and how it influences airfares. For the collection of statistical information, the Air Transport area of the General Directorate of Civil Aviation of Ecuador was contacted, where all the data corresponding to air operations carried out from 2016 to 2019 were obtained, as well as the number of airlines that operated in that period. These data were organized in tables and analyzed with graphs that allowed us to understand the behavior of Ecuador's aviation activity to be able to propose strategies that will help to take advantage of the treaty's full potential. A SWOT analysis was conducted to gain an in-depth understanding of the current situation of the Ecuadorian air market, and with the application of a PESTEL matrix, we were able to establish strategies focused directly on improving Ecuador's level of connectivity with the world, reducing the cost of airline tickets, developing inbound tourism and strengthening the operational safety of Ecuadorian air transportation. Finally, it was concluded that, although the treaty has had a positive impact on air transport in Ecuador, it has not had the expected results in recent years due to the lack of a significant number of airlines interested in exploiting Ecuador's air market.

Keywords: <AGREEMENTS>, <OPEN AIR>, <CONNECTIVITY>, <AIR FREEDOMS>, <AIR TRANSPORTATION>, <CARGO TRANSPORTATION>, <PASSENGER TRANSPORTATION>.

INTRODUCCIÓN

La cooperación ha sido siempre un eje fundamental para el desarrollo tanto de personas como de sociedades enteras, debido a que gracias a esta se han podido desarrollar y plantear soluciones a las problemáticas mundiales que se han suscitado a lo largo del tiempo, es igual en el caso del transporte aéreo, cuyo objetivo es satisfacer la necesidad de movilizar o desplazar a personas y carga mediante una infraestructura adecuada para ello, es así que, mediante la cooperación en el ámbito aeronáutico se han podido establecer acuerdos entre naciones permitiendo el incremento de la actividad aérea en sus respectivos territorios y beneficiándose de todas las ventajas que esto acarrea, como son el incremento del nivel económico, mejora en la calidad de vida de las personas de dichos Estados y mayor presencia en el mercado aéreo internacional.

En el Ecuador, el mercado aeronáutico ha intentado acoplarse a esta realidad adoptando un acuerdo de cielos abiertos que permite la plena liberalización del transporte aéreo en el país, facilitando así las relaciones con los Estados interesados en ingresar al mercado aéreo ecuatoriano, pero, el impacto esperado de este acuerdo firmado en el 2017 no se ha aprovechado en su totalidad, razón por la cual se requiere plantear estrategias que permitan elevar ese impacto, incrementando el nivel de conectividad del Ecuador con el resto del mundo.

La presente investigación está estructurada de la siguiente forma:

En el Capítulo I se establece todo lo referente a la problemática del tratado de cielos abiertos, planteamiento del objetivo general y de objetivos específicos, justificación, marco teórico, legal y conceptual, todos estos aspectos sustentan el presente proyecto de investigación.

Dentro del Capítulo II se detalla toda la metodología empleada en el desarrollo del proyecto como el enfoque, diseño y nivel de investigación, así como también de la localización del estudio y la población y muestra analizada.

El Capítulo III abarca todos los resultados obtenidos del análisis de datos y también la propuesta de un plan de acción basado en la observación de la realidad actual del transporte aéreo del Ecuador.

CAPÍTULO I

1. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

1.1. Planteamiento del problema

En un mundo globalizado, el transporte aéreo juega un papel esencial en el desarrollo de la sociedad a lo largo de los años, permitiendo incrementar la movilización tanto de personas como de mercancías entre países en menor tiempo, incurriendo en numerosos beneficios económicos y sociales alrededor del mundo, debido a que este genera alrededor de 65,5 millones de plazas de trabajo hasta el año 2018, que permiten a las personas mejorar su calidad de vida, así como también el intercambio cultural entre territorios (Asociación Internacional de Transporte Aéreo, 2019).

En Latinoamérica, el transporte aéreo no se ha ido desarrollando de la mejor manera, debido a la escasez de infraestructura en varios aeropuertos, falta de interés en aprovechar las ventajas competitivas existentes para el mercado aéreo alrededor del mundo, así como el desfase tecnológico existente en comparación con la infraestructura de países del primer mundo (Jaimurzina, Carranza, Ospina & Meza, 2015).

Según E. Torres (comunicación personal, 18 de febrero de 2020) la situación actual de la actividad aérea en el Ecuador es un ámbito que tiene todavía un largo camino por recorrer, puesto que, el nivel de conectividad del país con el resto del mundo en lo que a transporte aéreo se refiere se ubica en un nivel medio – bajo, lo que genera altas tarifas en los pasajes aéreos debido a la poca oferta de rutas y frecuencias que, para el año 2019 fueron 50 entre servicio regular y no regular; este problema se intentó solventar mediante la firma de una política de Cielos Abiertos, la cual dio paso a negociaciones de acuerdos bilaterales con varios países, en este caso principalmente con los Estados Unidos.

Este tipo de tratados implican facilitar las operaciones aéreas para que se las efectúen únicamente mediante notificaciones, las cuales se deben realizar a las autoridades aeronáuticas respectivas de los países involucrados previo a la operación aérea planificada; el problema radica en que los operadores aéreos, incluso con la firma de dicho tratado no optan por sumarse a la actividad aeronáutica del país, esta problemática no abarca únicamente al transporte de pasajeros, sino también el transporte de mercancías o carga, puesto que el Tratado de Cielos Abiertos del Ecuador tiene una limitación en cuanto a la carga transportada, aspecto que en otros tratados no se encuentra establecido.

En este contexto se observó la necesidad de formular líneas estratégicas que incentiven a los operadores aeronáuticos extranjeros a integrarse a las operaciones aéreas comerciales del país y así poder incrementar el nivel de conectividad del Ecuador con el mundo.

1.2. Formulación del problema

¿Cuál es el impacto que ha tenido la expedición del tratado de Cielos Abiertos en la actividad aeronáutica del Ecuador en los años 2016 – 2019?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo General

Evaluar la política de Cielos Abiertos en el Ecuador en el período 2016 – 2019 como impulso a la actividad aeronáutica comercial del país.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Analizar los derechos del aire inmersos en el tratado de cielos abiertos y su influencia en la actividad aérea del país.
- Realizar un análisis comparativo del desarrollo de la actividad aeronáutica comercial del Ecuador en los últimos cuatro años.
- Plantear líneas estratégicas que incentiven a operadores aéreos internacionales a sumarse a la explotación del mercado aéreo comercial del país.

1.4. Justificación

1.4.1. Justificación teórica

La movilización de personas y mercancías es desde siempre una necesidad fundamental para que el hombre pueda realizar sus actividades, ya sean estas personales o comerciales, es así como el transporte aéreo permite que esta necesidad se vea solventada a gran escala, facilitando el traslado tanto de personas y carga alrededor del mundo, por medio de los operadores o compañías aéreas (Ruano, 2016).

En Ecuador, el transporte aéreo, en sus modalidades de personas o de carga, es un pilar fundamental para el PIB nacional, que según datos del Banco Central del Ecuador para el primer trimestre del año 2019 fue de 17,921 millones de dólares, ya que, hablando específicamente del traslado de pasajeros el Ecuador es un territorio diverso en cuanto a climas como son las regiones Sierra, Costa y Amazonía, así como también posee una gran cantidad de especies de flora y fauna, lo cual genera un gran atractivo para los turistas extranjeros, sin mencionar que también tiene en su territorio a las Islas Galápagos, las mismas que son un gran referente turístico a nivel mundial y que generan viajes de turistas de todas partes hacia nuestro país.

En cuanto al transporte de carga se refiere, Ecuador es uno de los principales exportadores de camarón, banano, cacao, flores naturales, atún y pescado alrededor del mundo, productos que sin lugar a duda benefician el nivel económico del país y que son trasladados desde el Ecuador por vía aérea hacia varios países alrededor del mundo, debido a que su tiempo de almacenamiento debe ser corto ya que son productos perecibles en la mayoría de los casos, es así que según datos de la Dirección General de Aviación Civil, únicamente para el año 2019 se trasladaron más de 455.000 toneladas métricas de carga.

En base a lo antes mencionado, esta investigación es importante debido que el análisis de los Tratados de Cielos Abiertos y la situación de transporte aéreo internacional del país, permite formular líneas estratégicas para incentivar a operadores aéreos extranjeros a sumarse al mercado aeronáutico del Ecuador, lo cual aporta varios beneficios como la reducción de tarifas de pasajes basados en la relación de oferta-demanda existente en el mercado, permitiendo así que muchas más personas tengan acceso a este servicio con precios más económicos. Otra gran ventaja es la facilitación para generar asociaciones entre operadores mediante códigos compartidos, lo cual permite la creación de rutas directas a diferentes destinos alrededor del mundo e influyendo directamente en la exportación de productos desde el Ecuador hacia los demás países. Gracias a todas las utilidades que nos aportan las líneas de acción que se formulan en el presente trabajo se espera que el nivel de la conectividad del Ecuador con el resto del mundo se vea incrementado.

1.4.2. Antecedentes de la investigación

El transporte aéreo en el Ecuador tiene sus inicios en el año 1843 con el vuelo de un globo aerostático por los cielos de la capital ecuatoriana, el cual motivó al país a la construcción del primer aeródromo, el mismo que hoy en día se conoce como el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito, años después, en vista de la necesidad de este medio de transporte y de todas las ventajas que este ofreció, se empezó a potenciar el transporte aéreo comercial en el Ecuador, con este objetivo en mente y con el fin de mantener un control y regular el transporte aéreo comercial se creó en el año de 1946 la Dirección de Aviación Civil, posteriormente en el año 1951 se crea la Junta de Aviación Civil Ecuatoriana que cuenta con la Dirección General de Aviación Civil como su organismo ejecutivo (Dirección General de Aviación Civil, 2019).

En el año 2015 el mercado de transporte aéreo movilizó 3,913.769 de personas a sus diferentes destinos alrededor del mundo por servicio regular, hablando del servicio no regular se tiene que fueron transportadas 49.971 personas, dando un total para ese año de 9,963.740 personas en ambos servicios; mientras que, en el año 2016, tuvo un total de pasajeros transportados de 3,967.434 en el servicio regular. Por otra parte, en servicio no regular se movilizaron a 18.663 personas, teniendo así un total de 3,986.097 pasajeros, estas cifras se ven limitadas por el corto número de rutas que cubre el Ecuador con relación a otros países del mundo, por ejemplo, para el

mismo año se cubrían 24 rutas en servicio regular y 27 de servicio no regular, teniendo un total de 51 rutas para ese año, según la información estadística de la Dirección General de Aviación Civil.

Con el pasar de los años el mercado del transporte aéreo en el Ecuador ha ido evolucionando, convirtiéndose en un gran soporte de la economía local, ya que éste genera gran cantidad de plazas de trabajo para los ecuatorianos, generando para el año 2016 una contribución de más de \$2 mil millones de dólares al producto interno bruto de nuestro país, sin embargo, el Ecuador, en base al índice de conectividad aérea de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) es considerado como el tercer país menos conectado de América Latina, esto se debe a la falta de rutas directas con otros países alrededor del mundo, así como también el bajo número de operadores aéreos que realizan sus actividades en el mercado aeronáutico del Ecuador.

En cuanto al transporte aéreo de carga se tiene que para el año 2016 el mercado de transporte aéreo ecuatoriano movilizó 91.347,18 TM, mientras que para el año 2017, año en el cual se firmó el tratado de cielos abiertos del Ecuador, esa cantidad se incrementó en un 66,22% dando como resultado un total de 151.829,30 TM, de la misma forma que en el transporte aéreo de pasajeros, el servicio de carga se mantuvo en incremento hasta el año 2019 que cuenta con un total de 267.230,93 TM.

En el año 2017 en el cual se firmó el tratado de cielos abiertos del Ecuador se tiene que en servicio regular se movilizaron 4,064.517 pasajeros y en servicio no regular 25.495 pasajeros, que da como resultado un total de 4,090.012 pasajeros, es decir que a raíz de la firma del tratado de cielos abiertos se ha visto un incremento en las personas que acceden al servicio de transporte aéreo. Esta tendencia se ha mantenido hasta el año 2019 en el cual se movilizaron un total de 4,387.073 personas en servicio regular, y 51.641 personas en servicio no regular, que da como resultado un total de 4,438.714 pasajeros.

1.4.3. Marco Teórico

1.4.3.1. Convenio de Chicago

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, también conocido como el Convenio de Chicago, tuvo lugar el 7 de diciembre del año 1944 en el cual se contó con la participación de cincuenta y dos Estados con el objetivo de modificar el tratado de la Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea Internacional que tuvo lugar en París el 13 de octubre de 1919.

El Convenio de Chicago está dividido en cuatro partes principales que son:

- 1) **Navegación aérea:** este apartado habla específicamente sobre la soberanía y territorio de cada Estado firmante del convenio, así como también hace hincapié en que este solamente se aplica a las aeronaves civiles, mas no a las aeronaves del Estado.
- 2) **La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI):** En la segunda parte se crea la OACI que es un organismo conformado por una Asamblea, un Consejo y demás órganos, los cuales tiene como fin el de velar por el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional.
- 3) **Transporte Aéreo Internacional:** En esta tercera parte del Convenio de Chicago se norman los informes que deben emitir las líneas aéreas internacionales de cada Estado participante sobre tráfico, estadísticas y costos y estados financieros; designación de rutas, mejoramiento de las instalaciones y servicios para la correcta y segura navegación aérea, así como el mantenimiento de dichas instalaciones.
- 4) **Disposiciones Finales:** Se habla sobre los demás acuerdos y arreglos aeronáuticos como es la Convención de París, la cuál es la predecesora al presente convenio de transporte aéreo internacional. Se menciona también sobre las disposiciones del convenio en caso de guerra y como este no afectará a las decisiones que tome cada Estado en caso de suscitarse una.

1.4.3.2. Tratado de Cielos Abiertos de Finlandia

Este tratado fue firmado en Helsinki el 24 de marzo de 1992 pero no fue hasta el 01 de enero del 2002 que entró en vigor. Este convenio se originó con la primicia de instaurar vuelos de reconocimiento aéreo sin ningún tipo de armamento sobre el territorio de los países signatarios, todo esto con la finalidad de mejorar el nivel de confianza entre los estados. Este tratado es considerado como uno de los primeros para los que serían los nuevos tratados de cielos abiertos alrededor del mundo (Ministerio de Defensa del Gobierno de España, s. f.).

A lo largo de este convenio de cielos abiertos se especifica la forma en la que se recopila información o datos durante una operación aérea anteriormente autorizada al sobrevolar el territorio de un Estado que forme parte del acuerdo, como es por ejemplo en “películas de video, fotografías, imágenes de infrarrojos y radar” (Ministerio de Defensa del Gobierno de España, s. f.).

Estos vuelos pretendían recoger información sobre el estado del desarrollo militar de los países con el fin de tener cierto conocimiento sobre los movimientos de la milicia de cada país y su nivel bélico, el acceso a dicha información es permitido para todos y cada uno de los Estados firmantes del tratado de cielos abiertos de Finlandia y que tiene una duración indefinida (Ministerio de Defensa del Gobierno de España, s. f.).

1.4.3.3. Acuerdo Multilateral para la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional

El Acuerdo Multilateral para la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional o por sus siglas en inglés MALIAT, se firmó el 01 de mayo del 2001 con la finalidad de incrementar entre los países signatarios del acuerdo, el número de oportunidades en el contexto del transporte aéreo internacional con la menor cantidad de restricciones y reglamentación. Dentro del MALIAT se consideran como puntos más importantes “la liberalización hasta la 6° libertad del aire en pasajeros y hasta la 7° libertad en carga para las líneas aéreas de los países firmantes” (Binder, s. f., p. 12).

Así también, el MALIAT fue elaborado con el fin de incrementar el nivel de seguridad del transporte aéreo en cuanto a cualquier tipo de amenaza o acto que se pueda realizar en contra de la integridad y seguridad de las aeronaves, ya que cualquiera de este tipo de acontecimiento afecta directamente tanto a personas como a territorio e infraestructura de cada Estado, para esto se considera que cada Estado que forme parte del tratado de cielos abiertos debe verificar y validar toda la documentación necesaria para posteriormente autorizar una operación aérea, incrementando así directamente la seguridad de las aeronaves y todo lo que estas abarcan, de la misma forma se menciona que todos los Estados parte deben garantizar las condiciones para que las aerolíneas designadas por cada país puedan participar bajo una competencia leal y justa (Binder, s. f., p. 12).

1.4.3.4. Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

A nivel latinoamericano y con el fin de promover la integración de la actividad aérea de los países, tiene lugar el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC, el mismo que se dio en la ciudad de Montevideo el 22 de diciembre del 2015, que según la misma Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), tiene como objetivo y fin “promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia de líneas aéreas con la menor interferencia y regulación gubernamental” (Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Repartido 244 de 2016).

Así mismo, mediante un informe emitido por la Comisión de Asuntos Internacionales de Uruguay menciona que:

Un acuerdo multilateral sobre transporte aéreo fomenta la cooperación y el desarrollo de los países de la región; expresan voluntad de coordinar las políticas aeronáuticas; y afirman el compromiso a favor de la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, la infraestructura y la protección del medio ambiente (Comisión de Asuntos Internacionales de Uruguay, Repartido 451 de 2017).

Dentro del marco de este acuerdo se contemplan las nueve libertades del aire para las operaciones aéreas que se realicen entre los Estados firmantes, así como también se especifica que cada uno de los países puede escoger el número de aerolíneas que designar como participantes del acuerdo, y también retirar o cambiar las mismas.

1.4.3.5. Análisis del Acuerdo de Cielos Abiertos entre Colombia y Estados Unidos

En el año 2011 en la Universidad Militar Nueva granada se presentó el trabajo de grado Titulado “Análisis del Acuerdo de Cielos Abiertos entre Colombia y Estados Unidos” en el cual se define de mejor manera lo que es un tratado de cielos abiertos, teniendo que:

Hacen referencia a la estructuración de acuerdos bilaterales o multilaterales entre dos o más países con referencia al medio de transporte aéreo, civil o militar, en los cuales se facilitan los mecanismos en el mercado del aerotransporte entre las naciones suscritas (Guzmán, 2011, p. 03).

Así también se deja claro que los Estados que tengan el interés de formar parte de un Acuerdo de Cielos Abiertos deben tener en cuenta que su infraestructura aérea se encuentre bien desarrollada en todos sus aspectos, para que mediante esta se puedan garantizar el correcto y óptimo desarrollo de todas y cada una de las operaciones aéreas que se integrarían a la actividad aeronáutica de los Estados participantes. Esta infraestructura aérea no sería únicamente para beneficio de los explotadores aéreos, sino también para los usuarios que optan por usar el transporte aéreo como medio de movilización para sí mismos o sus pertenencias.

1.4.4. Justificación Legal

1.4.4.1. Pirámide de Kelsen

Existe una teoría conocida como la Pirámide Kelsiana, la cual es considerada como “un método jurídico estricto, mediante el cual quiere eliminar toda influencia psicológica, sociológica y teológica en la construcción jurídica, y acotar la misión de la ciencia del derecho al estudio exclusivo de las formas normativas” (López, s. f., p. 01).

Es decir, esta pirámide es una forma de representación gráfica de cómo se ordena toda la normativa jurídica de una organización o, en este caso, del Ecuador en general, mediante niveles para diferenciar que normativa es la que prevalece sobre las demás, así se tiene:

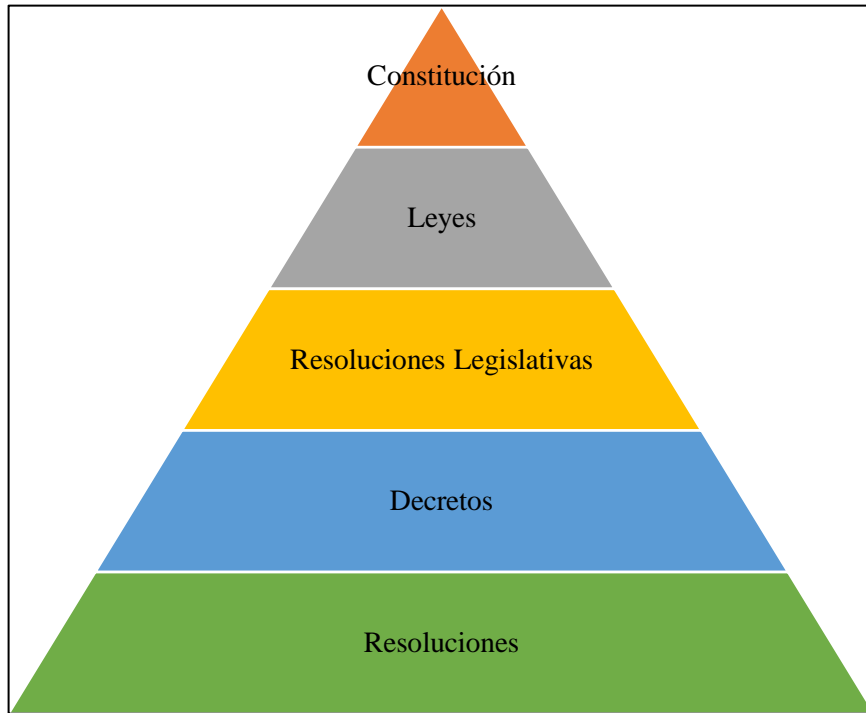


Figura 1-1. Pirámide de Kelsen

Fuente: (Galindo, M., 2018)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

Como se puede observar en la imagen, primero se encuentra la carta magna, es decir la Constitución de la República del Ecuador, la cuál es la que prevalece siempre sobre las demás leyes, resoluciones y normativa jurídica existente en el país; en segundo lugar se encuentran las Leyes, como por ejemplo en el Ecuador existe la Ley de Aviación Civil; en tercer lugar tenemos a las Resoluciones Legislativas, las cuales se encuentran sobre los Decretos que ocupan el cuarto lugar en la pirámide de Kelsen, y por último las demás Resoluciones expedidas en el Ecuador.

1.4.4.2. Constitución de la República del Ecuador

Los tratados de cielos abiertos, al permitir que se liberalice y se norme el transporte aéreo internacional entre varios países, genera también un incremento en nivel económico de cada Estado, lo cual incide directamente la calidad de vida de las personas de cada país, lo mismo que está estipulado en el artículo 3, numeral 5 de la carta magna:

Art. 3.- Son deberes primordiales del Estado:

5. Planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza, para acceder al buen vivir (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Así también, como se ha mencionado en los acuerdos de cielos abiertos anteriores, este tipo de tratados también contemplan el impacto ambiental que provoca el transporte aéreo internacional en general, lo cual se ve inmerso en el siguiente artículo de la Constitución del Ecuador:

Art. 15.- El Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto. La soberanía energética no se alcanzará en detrimento de la soberanía alimentaria, ni afectará al agua (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Dentro de los tratados de cielos abiertos, siempre se hace hincapié en que el tratado debe permitir el acceso de actividad aeronáutica sobre los territorios y soberanía de los países signatarios, siempre y cuando se hayan negociado los términos entre los países involucrados, es así como se contempla dentro del artículo 276 numeral 5 de la Constitución:

Art. 276.- El régimen de desarrollo tendrá los siguientes objetivos:

5. Garantizar la soberanía nacional, promover la integración latinoamericana e impulsar una inserción estratégica en el contexto internacional, que contribuya a la paz y a un sistema democrático y equitativo mundial (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

También, el Ecuador, al formar parte de un acuerdo de cielos abiertos, se está incorporando con una mayor participación a la economía mundial, teniendo más presencia alrededor del mundo, como está estipulado en el artículo 304 numeral 2 de la Carta Magna:

Art. 304.- La política comercial tendrá los siguientes objetivos:

2. Regular, promover y ejecutar las acciones correspondientes para impulsar la inserción estratégica del país en la economía mundial (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Por último, en el marco de la Constitución se considera también en su artículo 423 numeral 7:

Art. 423.- La integración, en especial con los países de Latinoamérica y el Caribe será un objetivo estratégico del Estado. En todas las instancias y procesos de integración, el Estado ecuatoriano se comprometerá a:

7. Favorecer la consolidación de organizaciones de carácter supranacional conformadas por Estados de América Latina y del Caribe, así como la suscripción de tratados y otros instrumentos internacionales de integración regional (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

1.4.4.3. Plan Nacional de Desarrollo 2017 – 2021 “Toda una vida”

El Plan Nacional de Desarrollo es la herramienta que se utiliza durante cada período constitucional en la cual se establecen formas en las que serán asignados los recursos del Estado para el correcto desarrollo del país, así también se establecen los lineamientos mediante los cuales se coordina el Estado con los Gobiernos Autónomos Descentralizados de todo el territorio, dentro de este plan se contemplan nueve objetivos distribuidos dentro de 3 ejes que forman la base de todo lo planificado para el período 2017 – 2021, varios de estos objetivos tienen relación con el transporte aéreo específicamente entre el mercado aeronáutico y el trabajo de las personas.

El Plan Nacional de Desarrollo en su primer objetivo, dentro del Eje 1, establece que: se garantizará el acceso al trabajo digno y la seguridad social de todas las personas (Plan Nacional de Desarrollo, 2017). De igual forma, en su objetivo número 4 se declara: “Canalizar los recursos económicos hacia el sector productivo, promoviendo fuentes alternativas de financiamiento y la inversión a largo plazo, con articulación entre la banca pública, el sector financiero privado y el sector popular y solidario” (Plan Nacional de Desarrollo, 2017).

1.4.4.4. Ley de Aviación Civil del Ecuador

La ley de aviación civil constituye todas las normas y reglas que se deben seguir en cuanto a la actividad aeronáutica se refiere, por lo que se la considera fundamental para el desarrollo del presente proyecto de investigación. Es así como la ley de aviación civil establece dentro de su marco legal las responsabilidades del Ecuador en cuanto a la actividad aérea del país se refiere, y en las cuales nos podemos basar para una firma de tratados de cielos abiertos, por ejemplo:

Art. 1.- Corresponde al Estado la planificación, regulación y control aeroportuario y de la aeronavegación en el territorio ecuatoriano. Le corresponde la construcción, operación y mantenimiento de los aeródromos, aeropuertos y helipuertos civiles, y de sus servicios e instalaciones, incluyendo aquellos característicos de las rutas aéreas, en forma directa o por delegación, según sea la conveniencia del Estado (Ley de Aviación Civil, 2006).

De la misma forma se establece el organismo mediante el cual el Estado administrará la aviación civil del país, como se menciona en el siguiente artículo:

Art. 2.- El Estado ejercerá sus atribuciones a través del Consejo Nacional de Aviación Civil, como organismo encargado de la política aeronáutica del país; y, de la Dirección

General de Aviación Civil y sus dependencias, como ente regulador que mantendrán el control técnico-operativo de la actividad aeronáutica nacional (Ley de Aviación Civil, 2006).

1.4.4.5. Código Aeronáutico del Ecuador

En el país rige también, además de la Ley de Aviación Civil, el Código Aeronáutico, el cual es un complemento para la regulación y control de la aviación civil del Ecuador, dentro del cual se establece lo que es la aeronáutica civil, como es en su artículo 2: “Aeronáutica civil es el conjunto de actividades directa o indirectamente vinculadas con la circulación y utilización de aeronaves privadas. Las aeronaves públicas estarán sujetas a las disposiciones de este Código solamente cuando normas expresas así lo preceptúen” (Código Aeronáutico, 2006).

A lo largo del Código Aeronáutico se establecen varios lineamientos base para conocer si se puede o no realizar una operación aérea, como se especifica por ejemplo en su artículo 14: “El tránsito de aeronaves dentro o a través del territorio ecuatoriano debe efectuarse en las condiciones establecidas por la autoridad aeronáutica” (Código Aeronáutico, 2006).

De igual manera, en su artículo 44 se menciona la importancia de los servicios auxiliares de la navegación aérea, que como se menciona anteriormente es un aspecto fundamental y que debe estar bien desarrollado dentro de la infraestructura aérea de un Estado que desee formar parte de un acuerdo de cielos abiertos, así tenemos:

Son servicios auxiliares de la navegación aérea los que garantizan su seguridad y regularidad, tales como el control de tránsito aéreo, las radiocomunicaciones aeronáuticas y radio ayudas a la navegación aérea, los informes meteorológicos y los servicios de balizamiento diurno y nocturno (Código Aeronáutico, 2006).

1.4.4.6. Política de Cielos Abiertos del Ecuador

La política de cielos abiertos fue adoptada por el Ecuador mediante Decreto Ejecutivo N°256 durante el mandato del presidente Lenín Moreno Garcés, el cual consta de seis artículos en total, mediante los cuales se menciona que la plena liberalización del transporte aéreo será considerada desde ese momento como una política pública nacional, aclarando que se exceptúa de esto al tráfico de cabotaje, aspecto que en otros tratados de cielos abiertos no se contempla (Decreto 256, 2017).

En este punto cabe mencionar que, a diferencia del transporte terrestre, el tráfico de cabotaje se considera como la operación aérea que realiza una aeronave extranjera al momento de embarcar pasajeros o carga dentro del estado ecuatoriano y desembarcarlos en un destino dentro del mismo estado (M. Quimbita, comunicación personal, 27 de noviembre de 2019).

De la misma forma, en el decreto se estipula que “los acuerdos de transporte aéreo existentes se renegociaran en los términos del presente Decreto Ejecutivo, siempre que las partes involucradas lo consideren oportuno” (Decreto 256, 2017). Esto hace notar que, en caso de existir acuerdos que se vean afectados de alguna forma por el tratado de cielos abiertos se los podrá modificar con la autorización y participación respectiva de las partes involucradas en dichos acuerdos.

Es importante recalcar también que, en el tratado de cielos abiertos del Ecuador se considera de suma importancia que “en la negociación de convenios se deberá respetar el principio de libre y sana competencia, garantizando la prestación permanente de servicios y previniendo prácticas desleales o el abuso de posiciones dominantes o monopólicas” (Decreto 256, 2017). Esto quiere decir que en caso de que exista negociaciones de los convenios siempre prevalecerá la justicia en cuanto a evitar la creación de monopolios y malas prácticas se refiere, ya que estas benefician únicamente a ciertas personas o instituciones y no al Estado como un todo.

Por último, dentro del Decreto Ejecutivo se establece también que “los aeropuertos internacionales que serán materia de negociación de estos convenios corresponden exclusivamente a aquellos que se encuentren en el Ecuador continental” (Decreto 256, 2017). Esto se realiza con el fin de delimitar a los aeropuertos que pueden ser parte de una negociación de tratados de cielos abiertos, siendo así los aeropuertos:

- Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito.
- Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo de Guayaquil.
- Aeropuerto Internacional Mariscal Lamar de Cuenca.

1.5. Marco Conceptual

1.5.1. Acuerdo

Se entiende a un acuerdo como:

Una negociación entre dos o más partes en el cual los involucrados exponen sus argumentos durante las conversaciones y buscan una posición en común. Lo habitual es que, en el proceso de búsqueda de un acuerdo, cada parte ceda en pos de los intereses comunes (Porto & Gardey, 2011).

Dentro del marco de los acuerdos existen dos que encajan dentro de la presente investigación, tenemos:

1.5.1.1. Acuerdos bilaterales

Se entiende como acuerdos bilaterales aquellos en los cuales existen inmersos únicamente dos partes, ya sean estas personas o por lo general países, para poder alcanzar un objetivo con beneficios para ambos (Editorial Definición MX, 2014).

Por ejemplo, dentro del marco de la presente investigación se entiende como acuerdo bilateral aquellos tratados de cielos abiertos en los cuales se encuentren inmersos únicamente dos países o estados.

1.5.1.2. Acuerdos Multilaterales

Los acuerdos multilaterales son aquellos dentro de los cuales se ven inmersos más de dos partes o en este caso, países, con el objetivo de poner fin a algún conflicto que tengan los involucrados o para llegar a algún convenio dentro del cual todas las partes salgan beneficiadas (Dipublico, 2018).

1.5.2. Aerolínea

Según la Resolución N°18 de 2017 del Consejo Nacional de Aviación Civil del Ecuador, una aerolínea es “la persona jurídica nacional o extranjera que utiliza aeronaves para la prestación de un servicio de transporte aéreo haciendo uso de un permiso de operación otorgado por el Consejo Nacional de Aviación Civil.”

Para ampliar un poco este concepto, tenemos que “una aerolínea o compañía aérea es una empresa de naturaleza privada, pública o mixta cuya actividad principal se centra en el transporte de pasajeros o carga de todo tipo por avión” (ITAÉREA, s. f.).

1.5.3. Autoridad Aeronáutica

Se conoce como autoridad aeronáutica al ente regulador de todas las actividades relacionadas al transporte aéreo del país, el cual está encargado de controlar y regular todos los aspectos concernientes a este ámbito.

Según el Acuerdo Multilateral de cielos abiertos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, la autoridad aeronáutica “es la entidad gubernamental designada en cada uno de los Estados Parte facultada para reglamentar el transporte aéreo internacional o su organismo u organismos sucesores” (Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Repartido 244 de 2016).

Dentro del marco del Ecuador tenemos como autoridad aeronáutica al “Ministerio rector de transporte aéreo, el Consejo Nacional de Aviación Civil y Dirección General de Aviación Civil de acuerdo con sus competencias” (Concejo Nacional de Aviación Civil, Resolución N°18 de 2017).

1.5.4. Cabotaje

Según M. Quimbita (comunicación personal, 27 de noviembre de 2019) está considerada como cabotaje la operación aérea que realiza una nave extranjera al momento de embarcar pasajeros o carga dentro del estado ecuatoriano y desembarcarlos en un destino dentro del mismo estado; este aspecto no se encuentra contemplado dentro del tratado de cielos abiertos del Ecuador.

1.5.5. Capacidad

Se define como capacidad a “la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de frecuencias o toneladas de carga ofrecidas en un mercado, semanalmente o durante otro período determinado” (Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Repartido 244 de 2016).

Es decir que se considera como capacidad a la cantidad de pasajeros o toneladas que tiene una aerolínea a su disposición para ofrecer al mercado del transporte aéreo.

1.5.6. Código Compartido

Según el Consejo Nacional de Aviación Civil del Ecuador, es un código compartido el “acuerdo mediante el cual dos o más transportistas aéreos comercializan uno o más vuelos nacionales o internacionales que son operados por cualquiera de ellos en las rutas y frecuencias autorizadas, utilizando conjuntamente sus códigos internacionales de designación e individualización” (Concejo Nacional de Aviación Civil, Resolución N°18 de 2017).

Según la página de la aerolínea internacional Emirates, un código compartido es:

Un acuerdo cooperativo mediante el cual las aerolíneas transportan pasajeros que tienen billetes emitidos por otras aerolíneas. El código compartido pretende ofrecer a los pasajeros una mayor selección de destinos que la que ofrece una sola línea aérea de manera individual (Emirates, s.f.).

1.5.7. Concesión

Se entiende como concesión al:

Acto que emana de un órgano de la administración pública, en ejercicio de la función administrativa, a través de la cual delega a una persona natural o jurídica de derecho privado, a riesgo de esta, la prestación de un servicio público con sujeción a condiciones previamente establecidas, bajo control y vigilancia estatal (Guerreo, 2011, p. 27).

Así también, se puede mencionar que la concesión es, para José Moreno un documento mediante el cual “la Administración concedente otorga al concesionario, durante un plazo, la construcción

y explotación de una obra pública, reconociéndole además el derecho a recibir una retribución consistente” (Pintos & Moreno, 2018, p. 105).

1.5.8. Conectividad aérea

La conectividad aérea es un índice mediante el cual se puede conocer que tan conectado se encuentra un país, en este caso Ecuador, con las demás regiones de América o del mundo en general, así lo define también el Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC), el mismo que menciona que “la conectividad aérea es definida como una medida global de nivel de servicio disponible que considera factores como la variedad e importancia económica de los orígenes y destinos, la fiabilidad y la frecuencia de los vuelos y sus conexiones” (Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil, 2016).

1.5.9. DGAC

Son las siglas pertenecientes a la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador que es “una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica y fondos propios, con sede en el Distrito Metropolitano de Quito” (Ley de Aviación Civil, 2006).

1.5.10. Frecuencia de vuelo

Según el Consejo Nacional de Aviación Civil del Ecuador, es considerada como frecuencia al “número de vuelos de ida y retorno que una aerolínea efectúa en una ruta determinada en un período específico” (Consejo Nacional de Aviación Civil, Resolución N°18 de 2017).

1.5.11. IATA

Son las siglas correspondientes a la Asociación Internacional de transporte aéreo, la IATA es “un instrumento para la cooperación entre aerolíneas, promoviendo la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio económico de sus accionistas privados” (Wikipedia, 2020).

Se considera la IATA dentro de la presente investigación debido a que es uno de los entes reguladores de transporte aéreo a nivel mundial y por ende una de las más importantes en el ámbito de la actividad aeronáutica.

1.5.12. Infraestructura aeronáutica

Según el Código de Comercio de Colombia en su artículo N°1808 se define como infraestructura aeronáutica al “conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible la navegación aérea, tales como aeródromos, señalamientos, iluminación, ayudas a la navegación,

informaciones aeronáuticas, telecomunicaciones, meteorología, aprovisionamiento y reparación de naves” (Código de Comercio, 1971).

Mientras que, en la Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico se considera a la infraestructura aeronáutica como el “conjunto de instalaciones y servicios esenciales para la aeronáutica civil que, en la superficie terrestre y en el espacio exterior, garantizan su desenvolvimiento seguro y ordenado” (Folchi, 2012).

1.5.13. Libertades del aire

También conocidas como derechos de tráfico aparecieron por primera vez en el Convenio de Chicago del año 1944, en el cual se establecieron las primeras cinco libertades, mientras que las cuatro siguientes aparecieron tiempo después según la necesidad de regular de manera más específica el transporte aéreo, dando como resultado un total de nueve derechos de tráfico vigentes.

Se puede definir a las libertades del aire como “los derechos recíprocos de los Estados en materia de aviación civil, los cuáles determinan qué actividades puede realizar una aeronave en el territorio del respectivo Estado” (Sabogal, 2020, p. 02).

Los derechos de tráfico se dividen en tres categorías que son:

- Libertades técnicas: dentro de la cual se encuentran las dos primeras libertades del aire.
- Libertades comerciales: la misma que abarca desde la tercera libertad del aire hasta la quinta libertad.
- Otras libertades: aquí se encuentran las libertades restantes que van desde la sexta hasta la novena libertad del aire.

1.5.13.1. Libertades técnicas

- **Primera libertad del aire**

Se refiere al derecho a realizar un sobrevuelo sin escalas sobre el territorio de los Estados signatarios (Santana, 2020).

Es decir que una aeronave puede realizar un vuelo desde el territorio de su Estado (A) hacia el territorio del Estado (C) sobrevolando el territorio de un Estado (B).



Figura 2-1. Primera libertad del aire

Fuente: (Organización de Aviación Civil Internacional, 2005)
Elaborado por: Orozco, P. 2020

- Segunda libertad del aire

Es el “derecho a aterrizar en el territorio de los Estados signatarios por razones no comerciales” (Santana, 2020). Es decir, solo caso de que se requiera realizar una escala técnica ya sea por reabastecimiento de combustible como por cualquier otra actividad de mantenimiento de la aeronave.

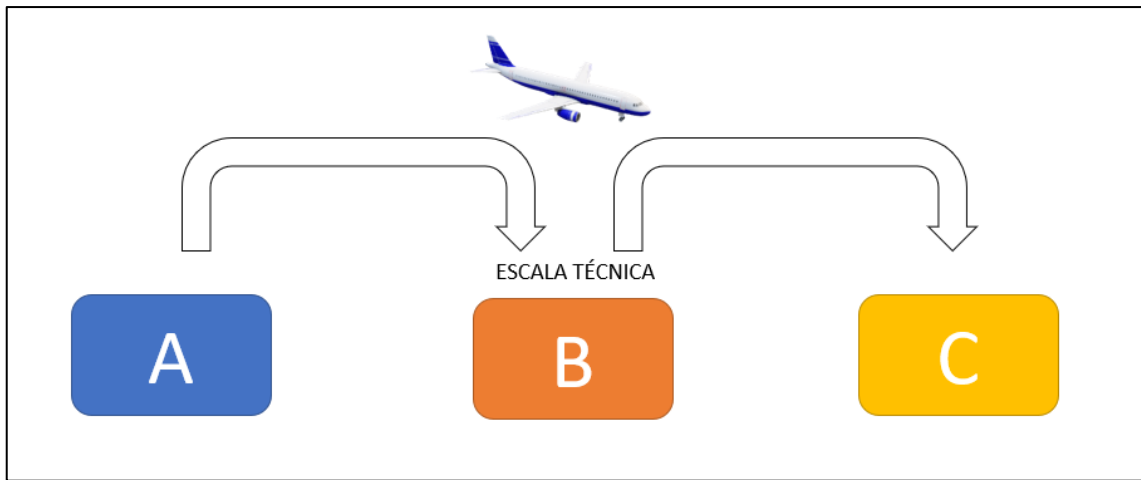


Figura 3-1. Segunda libertad del aire

Fuente: (Organización de Aviación Civil Internacional, 2005)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

En base al manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional se puede definir las siete siguientes libertades del aire:

1.5.13.2. Libertades comerciales

- **Tercera libertad del aire**

Abarca el “derecho o privilegio respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro de desembarcar, en el territorio del primero, tráfico procedente del Estado del transportista” (Organización de Aviación Civil Internacional, 2005).

La tercera libertad del aire es una de las más esenciales para la realización de cualquier actividad aeronáutica comercial, ya que esta permite que una aeronave desembarque pasajeros y carga de su Estado (A), en el territorio del Estado de destino (B).

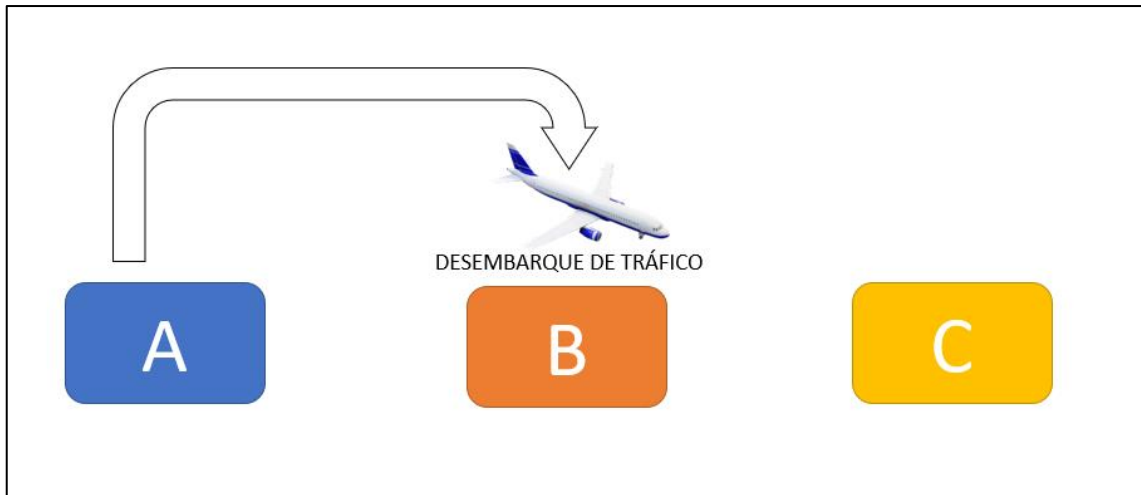


Figura 4-1. Tercera libertad del aire

Fuente: (Organización de Aviación Civil Internacional, 2005)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

- **Cuarta libertad del aire**

Se refiere al “derecho o privilegio respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro de embarcar, en el territorio del primero, tráfico destinado al Estado del transportista” (Organización de Aviación Civil Internacional, 2005).

Esta libertad es, al igual que la tercera, una de las más fundamentales para la realización de actividades aéreas en el mundo, esta quiere decir que mediante la cuarta libertad del aire, una aerolínea puede embarcar pasajeros y carga en el territorio de un Estado (B), únicamente si su destino es el territorio del Estado (A) de la aerolínea.

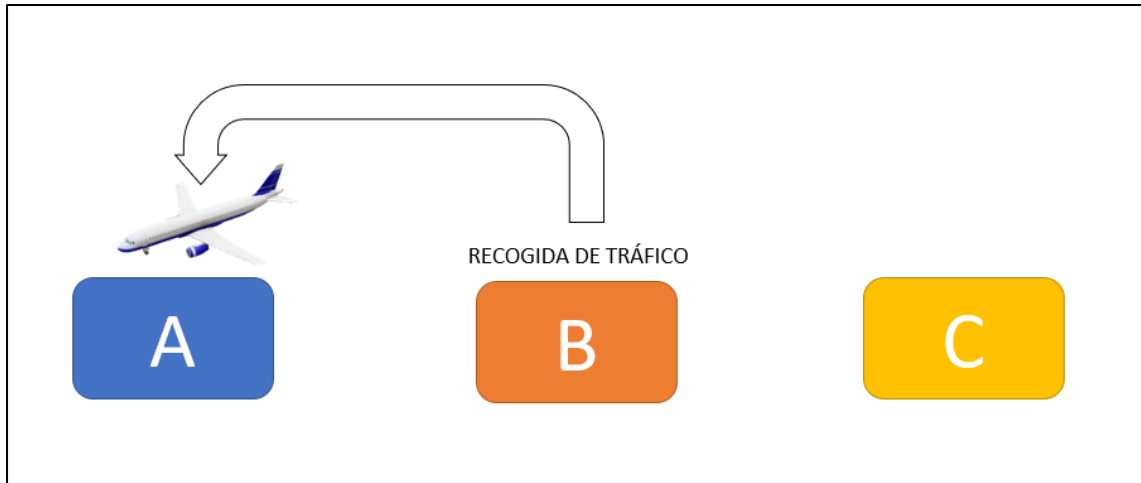


Figura 5-1. Cuarta libertad del aire

Fuente: (Organización de Aviación Civil Internacional, 2005)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

- **Quinta libertad del aire**

Esta libertad está enmarcada como “el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro de desembarcar o embarcar, en el territorio del primero, tráfico procedente de un tercer Estado o con destino al mismo” (Organización de Aviación Civil Internacional, 2005).

La quinta libertad permite que una aerolínea de un primer Estado (A) pueda embarcar pasajeros y carga en el territorio de un segundo Estado (B) con el fin de transportarlos hacia el territorio de un tercer Estado (C).

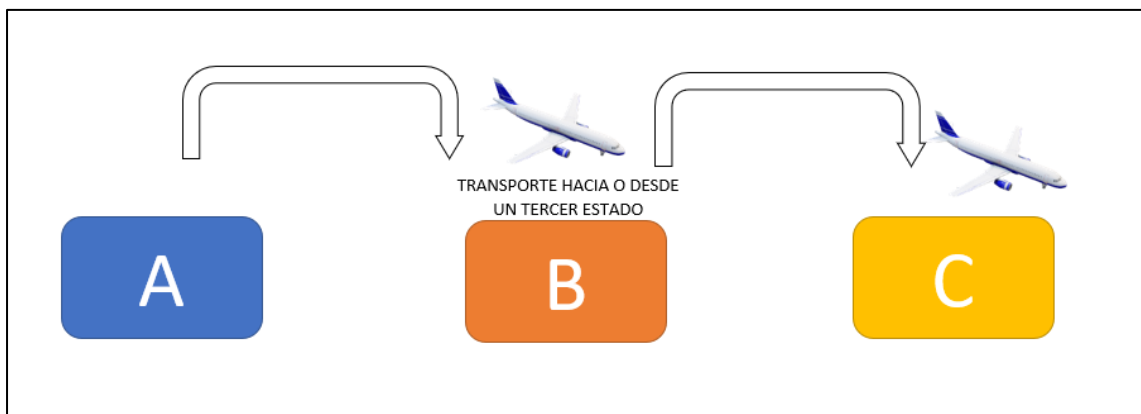


Figura 6-1. Quinta libertad del aire

Fuente: (Organización de Aviación Civil Internacional, 2005)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

1.5.13.3. Otras libertades

- Sexta libertad del aire

Se define como “el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, de transportar, pasando por el Estado del transportista, tráfico entre otros dos Estados” (Organización de Aviación Civil Internacional, 2005).

Esta libertad especifica que una aerolínea perteneciente a un Estado (A) tiene permitido el transporte de personas y carga entre los territorios de otros dos Estados (B) y (C), pero con la única condición de que la aeronave haga escala en el territorio del Estado al cual pertenece, es decir el territorio del Estado (A).

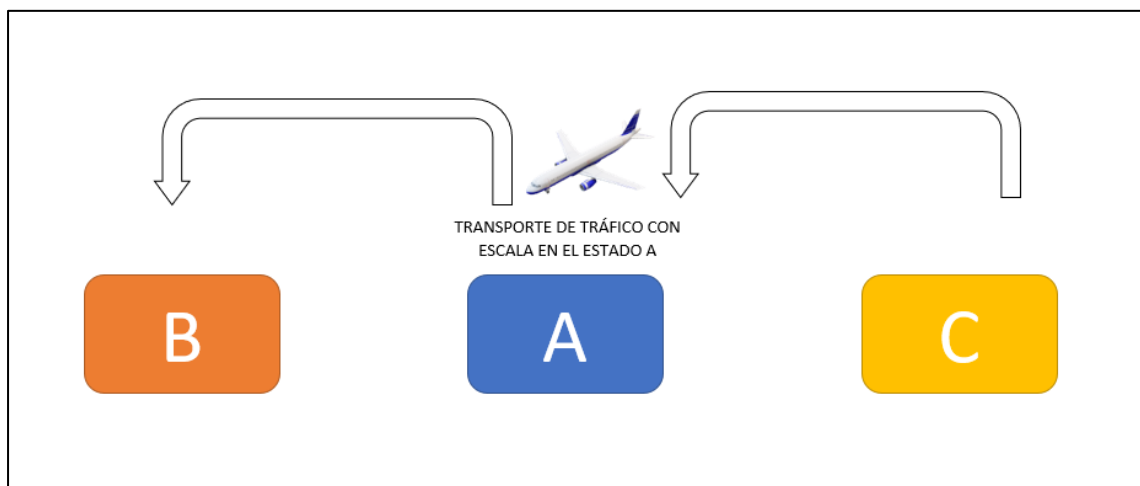


Figura 7-1. Sexta libertad del aire

Fuente: (Organización de Aviación Civil Internacional, 2005)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

- Séptima libertad del aire

Se considera como séptima libertad:

El derecho o privilegio, respecto a los servicios internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro, de transportar tráfico entre el territorio del Estado otorgante y cualquier tercer Estado sin el requisito de que se incluya en dicha operación un punto cualquiera en el territorio del Estado beneficiario (Organización de Aviación Civil Internacional, 2005).

Esencialmente esta libertad del aire tiene un cierto parecido con la anterior, pero la gran diferencia es que en la séptima libertad del aire se permite el transporte de pasajeros y carga entre los territorios de dos Estado (B) y (C), sin que la aeronave deba hacer escala en el territorio del Estado (A) al cual pertenece.



Figura 8-1. Séptima libertad del aire

Fuente: (Organización de Aviación Civil Internacional, 2005)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

- **Octava libertad del aire:**

El derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, de transportar tráfico de cabotaje entre dos puntos en el territorio del Estado otorgante en un servicio que se inicia o se termina en el territorio nacional del transportista extranjero o fuera del territorio del Estado otorgante (Organización de Aviación Civil Internacional, 2005).

Esto quiere decir que una aerolínea de un Estado (A) tiene permitido transportar pasajeros y carga entre dos puntos dentro del territorio del Estado (B) siempre y cuando el inicio o final de la operación aérea sea en el territorio del Estado (A).

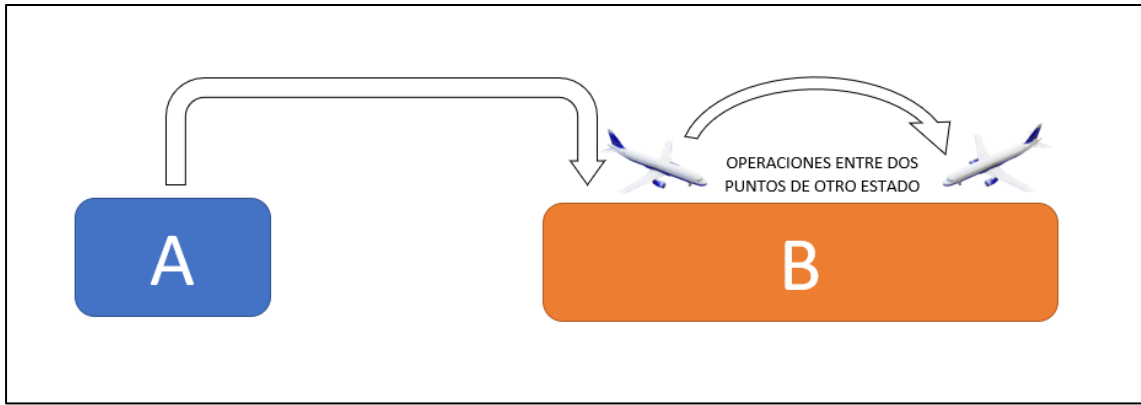


Figura 9-1. Octava libertad del aire

Fuente: (Organización de Aviación Civil Internacional, 2005)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

- **Novena libertad del aire**

La última libertad del aire es “el derecho o privilegio de transportar tráfico de cabotaje del Estado otorgante en un servicio que se lleva a cabo enteramente dentro de su territorio” (Organización de Aviación Civil Internacional, 2005).

Esta libertad guarda cierta similitud con la octava, pero en esta no es necesario que la operación aérea tenga como inicio o fin el territorio del Estado (A), es decir que se puede realizar transporte de pasajeros y carga entre dos puntos dentro del territorio del Estado (B) sin ningún problema.

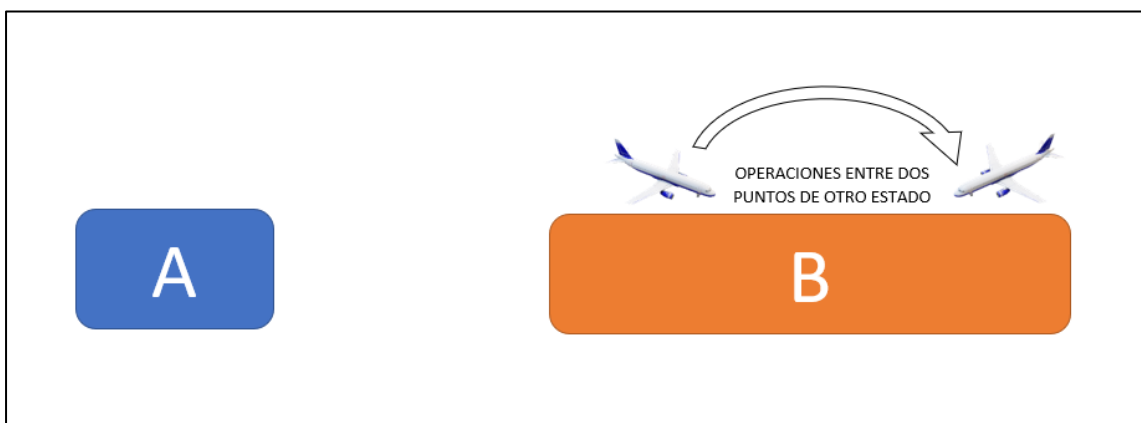


Figura 10-1. Novena libertad del aire

Fuente: (Organización de Aviación Civil Internacional, 2005)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

1.5.14. OACI

También conocida como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es una organización especializada de las Naciones Unidas que se creó mediante el convenio de Chicago en el año de 1944 con el objetivo de:

Servir como foro mundial de los Estados para la aviación civil internacional. La OACI elabora políticas y normas, lleva a cabo auditorías del cumplimiento, realiza estudios y análisis, presta asistencia y crea capacidad en el ámbito de la aviación mediante la cooperación de los Estados miembros y otras partes interesadas (Organización de Aviación Civil Internacional, s. f.).

1.5.15. Permiso de operación

Un permiso de operación en aviación es considerado como el documento habilitante que permite a una aerolínea realizar una actividad aérea bajo la normativa vigente, más específicamente según la Resolución N°18 emitida por el Consejo Nacional de Aviación Civil tenemos que un permiso de operación es “el acto administrativo que autoriza la explotación de un servicio de transporte aéreo” (Concejo Nacional de Aviación Civil, Resolución N°18 de 2017).

Así también se aclara en la misma resolución que las aerolíneas que son constituidas dentro del territorio ecuatoriano pueden ser acreedoras a un permiso de operación con vigencia de 5 años, mientras que las que sean constituidas en el exterior, pero domiciliadas en nuestro país pueden acceder a un permiso de operación con una vigencia de 3 años (Concejo Nacional de Aviación Civil, Resolución N°18 de 2017).

1.5.16. Política de cielos abiertos

Una política de cielos abiertos es un tipo de acuerdo internacional mediante el cual se permite la elaboración de acuerdos tanto bilaterales como multilaterales entre varios Estados para que estos puedan acceder a una actividad aérea sin restricciones sobre tercera, cuarta y quinta libertad del aire (Soto, 2019). En Ecuador la política de cielos abiertos se la toma con el objetivo de poder incrementar las divisas, así como el nivel de empleo en todo el territorio ecuatoriano.

1.5.17. Ruta aérea

Una ruta aérea está definida como el conjunto de lugares o territorios por el cuál una aeronave sobrevuela desde su punto de origen hasta su punto de destino, esta ruta se encuentra considerada

en el plan de vuelo de cara aeronave y es indispensable para que una aerolínea pueda acceder a la autorización del vuelo.

1.5.18. Servicio de transporte aéreo no regular

Se considera como servicio de transporte aéreo no regular al “servicio de transporte aéreo no regular de pasajeros, carga y correo, en forma combinada o exclusiva de carga que con base a un permiso de operación realiza sin sujeción a rutas, frecuencias, ni itinerarios prefijados” (Concejo Nacional de Aviación Civil, Resolución N°18 de 2017).

1.5.19. Servicio de transporte aéreo regular

Según la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, es considerado como servicio de transporte aéreo regular “aquel que el público puede utilizar y que se lleva a cabo ajustándose a un horario publicado o mediante vuelos tan regulares o frecuentes como para constituir una serie que puede reconocerse fácilmente como sistémica” (Dirección General de Aeronáutica Civil Chile, 2005).

Así también dentro de lo que contempla la Resolución N°18 del CNAC en Ecuador, se define al servicio de transporte aéreo regular como el “transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo, en forma combinada o exclusiva de carga que se ofrece al público y se realizan con sujeción a rutas, frecuencias, horarios e itinerarios aprobados; tales condiciones deben cumplirse en su conjunto” (Concejo Nacional de Aviación Civil, Resolución N°18 de 2017).

1.5.20. Tarifa aérea

Según E. Torres (comunicación personal, 18 de febrero de 2020) se conoce como tarifa aérea al precio que se cobra por el transporte aéreo de personas, equipaje y/o carga y correo, por el desplazamiento de un punto A hacia un punto B, incluyendo tasas, derechos e impuestos; valores que se describen en el boleto de tal manera que el pasajero pueda conocer el desglose y valor final a pagar.

Esta tarifa aérea puede variar según la normativa vigente en el país, como por ejemplo en el caso de personas con capacidades especiales a las cuales se les aplica un descuento del 50% del valor total de la tarifa que se cobra.

1.5.21. Territorio

Se entiende como territorio a aquel “con relación a un Estado, designa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de las mismas, bajo la soberanía de dicho Estado” (Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Repartido 244 de 2016).

En el caso del Ecuador, dentro de la Constitución de la República, en su artículo cuarto se considera al territorio ecuatoriano como:

Art. 4.- El territorio del Ecuador constituye una unidad geográfica e histórica de dimensiones naturales, sociales y culturales, legado de nuestros antepasados y pueblos ancestrales. Este territorio comprende el espacio continental y marítimo, las islas adyacentes, el mar territorial, el archipiélago de Galápagos, el suelo, la plataforma submarina, el subsuelo y el espacio suprayacente continental, insular y marítimo (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

1.5.22. Transporte aéreo

El servicio de transporte aéreo, como su nombre lo indica, es el traslado de personas o cosas usando como medio de transporte a las aeronaves y valiéndose de toda la infraestructura aeroportuaria alrededor del mundo, este tipo de transporte puede ser de personas o carga, entendiéndose así:

- **Transporte aéreo de personas:** Es el traslado de pasajeros entre un punto de origen hasta un punto de destino ya seas estos dentro de un mismo territorio o de territorios distintos a cambio de una contraprestación económica que sería la tarifa aérea.
- **Transporte aéreo de carga:** Se considera como transporte aéreo de carga al traslado de mercancías entre dos puntos de un mismo territorio de territorios distintos, se usa mucho más en caso de ser carga perecedera o que su movilización sea requerida con urgencia, así también se lo realiza a cambio de una contraprestación económica.

CAPÍTULO II

2. MARCO METODOLÓGICO

2.1. Enfoque de investigación

2.1.1. Descriptivo

La presente investigación se desarrolla mediante un enfoque descriptivo debido a que la información requerida se la obtiene de bibliografía escrita, documentación jurídica como son todas las leyes, resoluciones, acuerdos bilaterales, acuerdos multilaterales de los diferentes entes que se mencionan a lo largo del presente documento (Padua, 2018).

2.1.2. Cuantitativo

Se hace uso de un enfoque de investigación cuantitativo debido a que es indispensable la recolección de datos que se obtienen directamente del departamento de Estadística de Transporte

Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador como son cantidad de aerolíneas operativas y número de operaciones aéreas de servicio regular y no regular, toda esta información data del período 2016 - 2019 para su posterior análisis e interpretación (Vega, Ávila, Vega, Camacho, Becerril, Leo, 2014).

2.2. Diseño de la investigación

2.2.1. Comparativo

Debido a que es necesario realizar un seguimiento cronológico de la actividad aérea comercial del Ecuador, así como una comparación entre los años comprendidos en el período 2016 – 2019 de las operaciones aéreas internacionales desde que se adoptó la política de Cielos Abiertos en el país (Pavón & Gogeoascoechea, 2010).

2.2.2. Analítico

Se realiza el análisis del tratado de Cielos Abiertos del Ecuador emitido mediante Decreto Ejecutivo N°256, y todo lo que en él se explica, para poder evaluar si este acuerdo cumple con su objetivo inicial el cual es el incremento de la actividad aeronáutica del país (Rodríguez, s. f.).

2.3. Nivel de la investigación

2.3.1. Bibliográfico

Toda la información referente y necesaria para el presente trabajo de titulación se obtiene de documentos jurídicos alojados en los repositorios virtuales de las diferentes organizaciones que se mencionan a lo largo de la investigación, así como de tesis de grado relacionadas al tema de los tratados de Cielos Abiertos que, de igual manera, se encuentran en los repositorios virtuales de las respectivas universidades (Matos, s. f.).

2.4. Tipo de estudio

2.4.1. Longitudinal

Se realiza un estudio de tipo longitudinal debido a que se recopilan datos de la actividad aeronáutica comercial del país durante un período de tiempo prologando, en este caso en el período 2016 – 2019, para poder analizarlos entre sí y obtener los resultados necesarios para la evaluación del tratado de Cielos Abiertos del Ecuador (Sampieri, Fernández & Baptista, 1991).

2.5. Localización de estudio

La presente investigación se lleva a cabo en la región noroccidental de América del Sur, en el país de Ecuador, el mismo que limita al norte con Colombia, al sur y este con Perú y el oeste tiene ubicado al Océano Pacífico y que cuenta con una superficie de 256.370 km². Se divide en cuatro regiones que son denominadas Sierra, Costa, Amazonía e Insular, dentro de las cuales se encuentran 24 provincias de las que la ubicación del estudio será en la provincia de Pichincha, específicamente en su capital Quito (Halberstadt, s. f.).



Figura 12-2. Ecuador en Latinoamérica

Fuente: Wikipedia, (2020)



Figura 1-2. Ecuador en Latinoamérica

Fuente: Imágenes totales, (s. f.)

2.6. Población y muestra de estudio

2.6.1. Población

La población que se ha determinado para realizar el presente estudio son los aeropuertos internacionales del Ecuador como: aeropuerto Mariscal Sucre de Quito, José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil y el aeropuerto Mariscal Lamar de Cuenca.

Tabla 1-2. Aeropuertos internacionales del Ecuador

CIUDAD	AEROPUERTO	CÓDIGO	
		IATA	OACI
Quito	Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre	UIO	SEQU
Guayaquil	Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo	GYE	SEGY
Cuenca	Aeropuerto Internacional Mariscal Lamar	CUE	SECU

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

Además, se consideran los operadores aéreos existentes desde el año 2016 y los que se han ido integrando en el transcurso de los años posteriores hasta el 2019, a continuación, se detallan los siguientes:

Tabla 2-2. Aerolíneas que operaron en el aeropuerto de Quito 2016-2019

QUITO	
2016 - 2019	
COD.OACI	COMPAÑÍA
AAL	American Airlines Inc.
ABW	Air Bridge Cargo
ACA	Air Canada
ACL	Aerolínea Del Caribe S.A Aer Caribe S.A
AEA	Air Europa Líneas Aéreas Sau
AER	Aerocaribe
AEROPOLICIAL	Aeropolicial
AEROREGIONAL	Aeroregional
AEROTRANSA	Aerotransa
AFR	Air France S.A.
AIJ	Abc Aerolíneas Sociedad Anónima De Capital Variable
AIR	Aerovías De Integración Regional Sa "Aires"
AME	Ejército Del Aire De España
AMX	Aerovías De México Sociedad Anónima De Capital Variable
ANS	Andes Líneas Aéreas S.A.

AVA	Aerovías Del Continente Americano S.A. Avianca
AVIOANDES	Avioandes S.A.
AZS	Aviación Zitotrans
BCOPICHINCHA	Banco Del Pichincha
BRS	Transporte Berisso Srl.
BSK	Biscayne Miami Air International
CAO	Centro Artesanal De Otavalo
CCC	Air Cargo Global
CFC	Fuerza Aérea De Canadá
CHI	Camaronera Las Conchitas S.A.
CHILEJET	Chile Jet
CKK	China Cargo Airlines
CLU	Cargologic Air
CLX	Cargolux Airlines International S.A.
CMP	Compañía Panameña De Aviación S.A. "Copa"
CORBANTRADE	Corbantrade
CUB	Cubana De Aviación S.A.
CVK	Cavok
DAL	Delta Airlines Inc.
DAROCO	Daroco
EJERCITOECU	Aviación Del Ejercito Del Ecuador
ETH	Ethiopian Airlines
FAA	Federal Aviation Administration / Faa
FAB	First Air
FAC	Fuerza Aérea De Colombia
FAH	Ferrell Aircraft Holdings Llc.
FAP	Fumigaciones Aéreas Perez S.A.
FAU	Fuerza Aérea De Uruguay
FUEAERECU	Fuerza Aérea Ecuatoriana
FWL	Florida West International Airways, Inc.
GEC	Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft
GLG	Avianca - Ecuador S.A.
GLO	Gol Linhas Aereas S.A.
GTI	Atlas Air Inc.
IBE	Iberia Líneas Aéreas De España, Sociedad Anónima Operadora
JBU	Jetblue Airways Corporation
KAL	Korean Airlines Co. Ltd.
KLM	Klm Compañía Real Holandesa De Aviación S.A.
KRE	Aerosucre S.A.
KYE	Sky Lease I Inc.
LAC	Lockheed Aircraft Corp.
LACUENCANAS	Líneas Aéreas Cuenecas
LAE	Línea Aérea Carguera De Colombia S.A.
LAE	Línea Aérea Carguera De Colombia S.A.
LAN	Latam Airlines Group S.A.

LAU	Lineas Aéreas Suramericanas S.A.
LCO	Lan Cargo S.A.
LNE	Latam-Airlines Ecuador S.A.
LNE	Latam-Airlines Ecuador S.A.
LPE	Latam Airlines Peru S.A.
LTG	Absa Cargo
MAA	Aerotransportes Mas De Carga De C.V. "Mas Air"
MAF	Mision Aviation Fellowship
MAVIARNET	Maviarnet
MPH	Martinair Holland N.V.
NCR	National Airlines
NETSHARES	Netshares
NLU	Inselair Aruba N.V.
PDVSA	Pdvsa Petroleo S.A.
PETROAMAZONAS	Petroamazonas
PNC	Policía Nacional De Colombia
PRIVADO	Privadas
PUE	Plus Ultra Lineas Aéreas S.A
QTR	Qatar Airways Q.C.S.C.
RER	Servicio Aéreo Regional "Regair" Cia. Ltda.
ROU	Air Canada Provisional
RPB	Aerorepublica S.A.
RTM	Aero Express Del Ecuador Transam C. Ltda.
SKYECUADOR	Sky Ecuador
TABAEREO	Tabaereo
TAE	Empresa Publica Tame Línea Aérea Del Ecuador Tame Ep
TAI	Taca International Airlines S.A.
TAM	Tam Linhas Aereas S.A.
TEOJAMA	Teojama
TEOJAMA	Teojama
TEXTRON	Textron
TEXTRON	Textron
TGC	Tecnica General De Construcciones
THY	Turkish Airlines
THY	Turkish Airlines
TNO	Aerotransporte De Carga Union S.A.Dec.V.
TPA	Tampa Cargo
TUS	Absa - Aerolinhas Brasileiras S.A.
UAE	Emirates
UAL	United Airlines Inc.
UPS	United Parcel Service Co.
VANAMAIR	Vanamair
VCV	Conviasa
VDA	Volga Dnepr Uk Ltda House

VLO_OFICIAL	Vuelos_Oficiales
VVC	Fast Colombia S.A.S.
WGN	Western Global Airlines Llc.

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

Tabla 3-2. Aerolíneas que operaron en el aeropuerto de Guayaquil 2016–2019

GUAYAQUIL	
2016 - 2019	
COD.OACI	COMPAÑÍA
AAL	American Airlines Inc.
AEA	Air Europa Líneas Aéreas Sau
AEROFQA	Aerofaq
AEROGRA	Aerogran
AEROPOLICIA	Aeropolicial
AEROREGIONAL	Aeroregional
AEROTRANSA	Aerotransa
AEROVIC	Aerovic
AGROAEREO	Agro Aereo S.A.
AGROBALAO	Agrobalao
AIFASA	Aifasa
AIRMAX	Airmax
AMX	Aerovías De México Sociedad Anónima De Capital Variable
ANS	Andes Líneas Aéreas S.A.
AVA	Aerovías Del Continente Americano S.A. Avianca
AVIACORP	Aviacorp
BCOMACHALA	Banco De Machala
BCOPICHINCHA	Banco Del Pichincha
CMP	Compañía Panameña De Aviación S.A. "Copa"
CONNECTAIR	Conecta Air
CUB	Cubana De Aviación S.A.
DAE	Dhl Aero Expreso S.A.
DAL	Delta Airlines Inc.
DYA	Dynamic International Airways, Llc
ENDECOTS	Endecots S.A.
FAB	First Air
FAC	Fuerza Aérea De Colombia
FRUTARIC	Fruta Rica S.A.
FUEAERECU	Fuerza Aérea Ecuatoriana
FUMIPALMA	Fumipalma S.A.
GLG	Avianca - Ecuador S.A.
GLO	Gol Linhas Aereas S.A.
GRANDAVIATION	Grandaviation

GRANDMAR	Grandmar
GTI	Atlas Air Inc.
HZM	Huzima S.A.
IBE	Iberia Líneas Aéreas De España, Sociedad Anónima Operadora
IMPALCASA	Impalcasa
INTEGRAEREO	Integraereo S.A.
JBU	Jetblue Airways Corporation
JETHANDLING	Jethandling
JTL	Jet Linx Aviation, Llc.
KLM	Klm Compañía Real Holandesa De Aviacion S.A.
KYE	Sky Lease I Inc.
LACUENCANAS	Líneas Aéreas Cuencanas
LAENSA	Laensa S.A.
LAN	Latam Airlines Group S.A.
LANEC	Lan Ecuador
LAU	Líneas Aéreas Suramericanas S.A.
LCO	Lan Cargo S.A.
LER	Línea Aérea De Servicio Ejecutivo Regional Laser C A
LNE	Latam-Airlines Ecuador S.A.
LPE	Latam Airlines Perú S.A.
LRC	Avianca Costa Rica Sociedad Anónima
LTG	Absa Cargo
MAVIARNET	Maviarnet
MPH	Martinair Holland N.V.
NAVALECU	Aviación Naval Del Ejercito
NETSHARES	Netshares
NIRSA	Nirsa S.A.
NKS	Spirit Airlines Inc.
PDVSA	Pdvs Petroleo S.A.
PESQUERACARMEN	Pesquera Del Carmen S.A
PRIVADO	Privadas
PUE	Plus Ultra Líneas Aéreas S.A
QTR	Qatar Airways Q.C.S.C.
RER	Servicio Aéreo Regional "Regair" Cia. Ltda.
ROI	Avior Airlines C.A.
RPB	Aerorepublica S.A.
RPN	World Atlantic Aviation
RTM	Aero Express Del Ecuador Transam C. Ltda.
SANCARLOS	Sancarlos
TABAEREO	Tabaereo
TAE	Empresa Publica Tame Línea Aérea Del Ecuador Tame Ep
TAI	Taca International Airlines S.A.
TEOJAMA	Teojama
TEXTRON	Textron
TPA	Tampa Cargo
TPU	Avianca Peru S.A.

TRANSAIR	Transair
UAL	United Airlines Inc.
UBESAIRSA	Ubesair S.A.
UPS	United Parcel Service Co.
VANAMAIR	Vanamair
VCV	Conviasa
VERDUSA	Verdusa
VLO_OFICIAL	Vuelos Oficiales

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

Tabla 4-2. Aerolíneas que operaron en el aeropuerto de Cuenca 2016-2019

CUENCA	
2016 - 2019	
COD.OACI	COMPAÑÍA
PRIVADO	Privadas
MAVIARNET	Maviarnet
NETSHARES	Netshares

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

2.6.2. *Tamaño de la muestra*

No se calcula el tamaño de la muestra, debido a que en este caso en particular se trabaja con toda la población de los tres aeropuertos internacionales del Ecuador antes mencionados para conocer de forma detallada el comportamiento del mercado aéreo comercial en el período 2016 – 2019.

2.7. **Técnicas de recolección de datos**

2.7.1. *Entrevistas personales*

Para la recolección de información jurídica sobre los acuerdos de Cielos Abiertos se realiza un acercamiento personal con dos funcionarios especializados en Derecho Aeronáutico a los cuales se les aplicó una entrevista de tipo semi estructurada, ya que estas poseen una mayor flexibilidad para ajustarse a los entrevistados (Díaz, Torruco, Martínez & Varela, 2013).

Los resultados de las entrevistas son gran de ayuda para la contextualización del tratado de cielos abiertos, así como, el planteamiento de estrategias al final de esta investigación.

2.7.2. Base de datos

Según la Real Academia Española una base de datos es un conjunto de información organizado de tal manera que se pueda acceder a ella con rapidez (Real Academia Española, 2020).

La información requerida en lo concerniente a nombre y número de operadores, cantidad de operaciones de transporte aéreo durante el período 2016 – 2019 se obtuvieron directamente de la base de datos de la Dirección de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador.

CAPÍTULO III

3. MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

3.1. Plena liberalización del transporte aéreo en el Ecuador

En el marco del Decreto Presidencial N° 256 o tratado de cielos abiertos del Ecuador se contempla como uno de los ejes principales para la adopción de esta medida la plena liberalización del transporte aéreo internacional por parte del territorio ecuatoriano, esto según el mismo decreto para “la suscripción de acuerdos bilaterales flexibles o de Cielos Abiertos en forma gradual y progresiva, que permita su desenvolvimiento dentro de un marco de seguridad, transparencia y flexibilidad” (Decreto 256, 2017).

Como ejemplo se toma dentro del mismo decreto a la Decisión 582 sobre el transporte aéreo en la Comunidad Andina, del cual el Ecuador es signatario, en dicho documento se establece que todos los países miembros acceden a otorgar libertades del aire desde la primera hasta la quinta libertad, es decir que el Ecuador desde que se volvió signatario de esta Decisión dentro de la Comunidad Andina de Naciones tomó ya el rumbo para una futura liberalización del transporte aéreo internacional (Decreto 256, 2017).

Pero es hasta el año 2017 en el cual el Ecuador toma la plena liberalización como política nacional otorgando hasta séptimas libertades del aire siempre y cuando se considere necesario y ambas partes interesadas pacten mutuamente otorgar hasta la dicha libertad, con el fin de poder incrementar la conectividad del país retirando las limitaciones en cuanto a capacidad y frecuencias que existía anteriormente y por consecuente incrementar también la libertad de acceso a los mercados internacionales.

En el tratado de cielos abiertos se menciona también que de todas las libertades del aire que se pueden otorgar mediante convenios a otros países miembros interesados en realizar actividades aéreas en nuestro territorio se exceptúa el cabotaje, es decir que no se permite otorgar octavas ni novenas libertades del aire, por ejemplo, no se puede permitir a una aerolínea con nacionalidad estadounidense que recoja o embarque pasajeros, carga o correo de forma individual o combinada para transportarlos dentro del territorio ecuatoriano, esta medida se la toma con el fin de proteger al mercado aéreo doméstico del Ecuador, y más que nada reservar el derecho de explotación de las rutas desde y hacia Galápagos, ya que estas rutas son consideradas como una mina de oro dentro del transporte aéreo ecuatoriano debido a la cantidad de turistas extranjeros que visitan las islas, siendo el turismo uno de los principales motivos por los cuales el Ecuador recibe pasajeros extranjeros mediante aeronaves.

Se establece también que “en la negociación de convenios se deberá respetar el principio de la libre y sana competencia” (Decreto 256, 2017)., esto desemboca en que al momento de ingresar más aerolíneas interesadas en explotar el mercado aéreo ecuatoriano se genera una competencia entre las mismas las cuales deberán mejorar el servicio de transporte que ofrecen, así como también el usuario tendrá muchas más opciones entre las cuales elegir lo que provoca una reducción de las tarifas de los boletos de transporte aéreo.

3.2. Análisis comparativo del desarrollo de la actividad aeronáutica comercial del Ecuador en los últimos cuatro años.

3.2.1. Transporte aéreo de pasajeros

Según, datos obtenidos del departamento de estadística de transporte aéreo, se realiza el análisis de la evolución y el progreso de la actividad aerocomercial del Ecuador a lo largo del período de 2016 hasta el 2019, obteniendo como resultado.

Tabla 5-3. Tráfico internacional en servicio regular de pax del Ecuador

TRAFICO INTERNACIONAL REGULAR PAX							
Año	2016	%	2017	%	2018	%	2019
Pax	3.967.434	2,4%	4.064.517	5,9%	4.305.001	1,9%	4.387.073

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

Se observa en la tabla 5-3 que, el desarrollo del transporte aéreo de pasajeros ha tenido un continuo incremento dentro del servicio regular desde el año 2016 hasta el año 2019, con un crecimiento porcentual de 2,4% entre los primeros dos años, mientras que desde el año que entró en vigor el Decreto N°256 que es en el 2018 se observa un incremento porcentual al 2019 del 1,9%.

Tabla 6-3. Tráfico internacional en servicio no regular de pax del Ecuador

TRAFICO INTERNACIONAL NO REGULAR PAX							
Año	2016	%	2017	%	2018	%	2019
Pax	18.663	36,6%	25.495	-9,5%	23.063	123,9%	51.641

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

En cuanto al servicio no regular se obtuvo un incremento anual del 36,6% entre los años 2016 – 2017, pero desde el año 2018 se tiene un incremento del 123,9% de pasajeros movilizados en servicio no regular, lo cual significa que prácticamente se duplicó el número de pasajeros movilizados en esta modalidad.

Tabla 7-3. Total de tráfico aéreo internacional de pax del Ecuador

TOTAL TRAFICO INTERNACIONAL PAX							
Año	2016	%	2017	%	2018	%	2019
Pax	3.986.097	2,6%	4.090.012	5,8%	4.328.064	2,6%	4.438.714

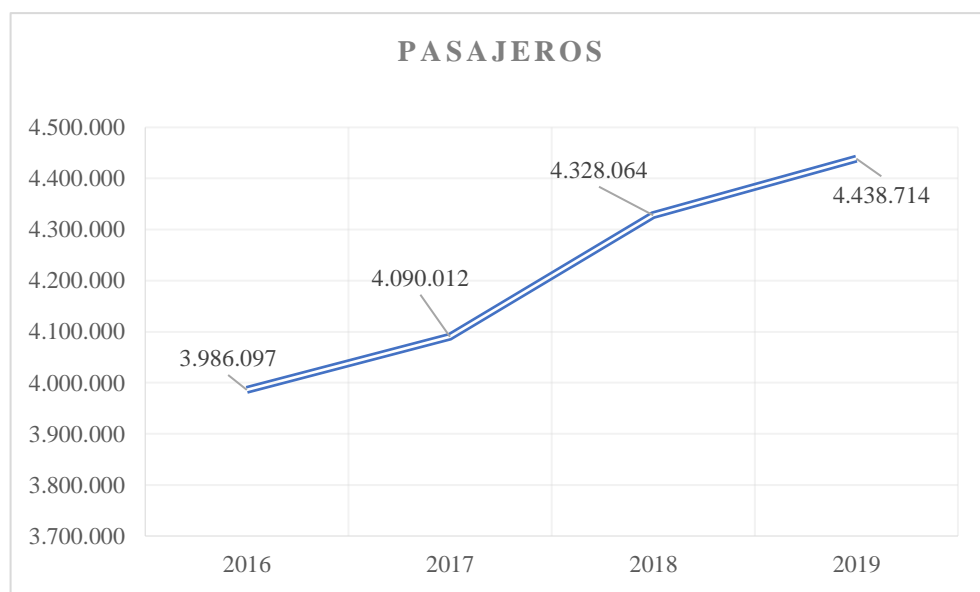


Gráfico 1-3. Representación del total de tráfico aéreo internacional de pasajeros del Ecuador

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

La tabla 7-3 indica que del número total de pasajeros transportados entre los servicios regular y no regular se obtiene que entre los dos primeros años la cantidad de pasajeros incrementó en un 2,6%, mientras que del análisis de los años 2018 y 2019 refleja un crecimiento porcentual del 2,6% por lo cual se puede decir que desde la implementación del tratado de cielos abiertos existe un impacto positivo dentro del transporte internacional de pasajeros del Ecuador.

Tabla 8-3. Compañías de transporte aéreo de pax en servicio regular

N° DE CIAS DE TRANSPORTE DE PAX REG							
Año	2016	%	2017	%	2018	%	2019
CIA	19	5,3%	20	-5,0%	19	31,6%	25

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

Específicamente hablando del número de compañías que operaban en el Ecuador y comparándolas con las que operan actualmente se tiene que en servicio regular desde el año 2016 hasta el 2017 se ha incrementado una sola aerolínea; por otra parte se observa que entre el año 2017 al 2018 se redujo en uno esta cantidad, esto puede deberse a que varias veces las aerolíneas tienden a solicitar a la Dirección de Aviación Civil del Ecuador, la suspensión temporal o permanente de sus permisos de operación.

Por otro lado se puede identificar que esa reducción se ha visto compensada para el año 2019 con el incremento de 6 aerolíneas nuevas en el mercado aerocomercial ecuatoriano, justo un año después de que entrara en vigor el tratado.

Tabla 9-3. Compañías de transporte aéreo de pax en servicio no regular

N° DE CIAS DE TRANSPORTE DE PAX NO REG							
Año	2016	%	2017	%	2018	%	2019
CIA	17	-47,1%	9	88,9%	17	-23,5%	13

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

En la tabla 9-3 que abarca datos del servicio no regular se analiza que entre el año 2016 al 2017 existió una reducción de compañías aéreas a prácticamente la mitad, pero para el 2018 se observa un nuevo incremento de aerolíneas, no es así el caso para el 2019, año en el cual se contaba con un total de 13 compañías dentro de este tipo de servicio.

Tabla 10-3. Total de compañías de transporte aéreo de pax en el Ecuador

TOTAL DE CIAS DE TRANSPORTE DE PAX							
Año	2016	%	2017	%	2018	%	2019
CIA	36	-19,4%	29	24,1%	36	5,6%	38

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

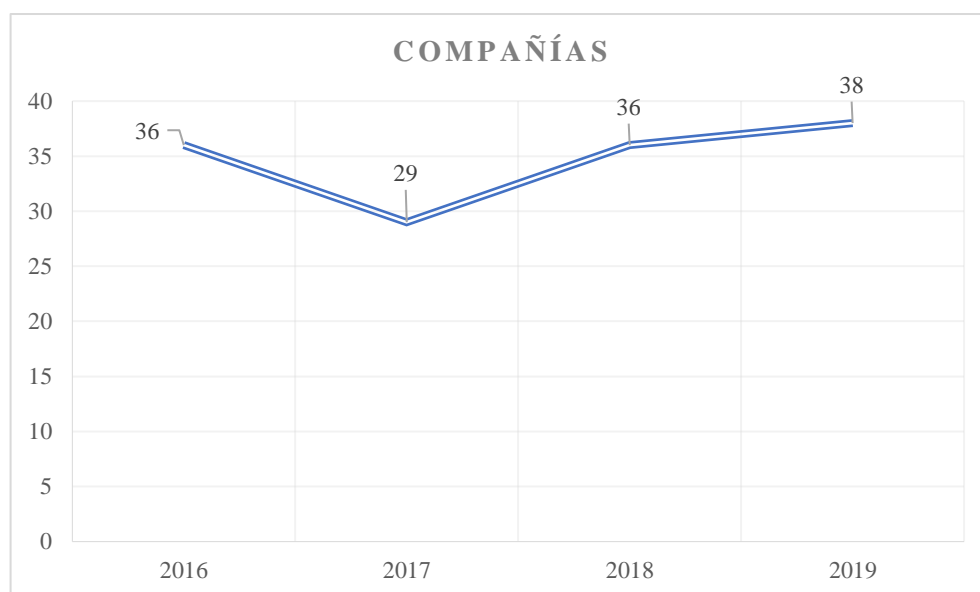


Gráfico 2-3. Representación del total de compañías de transporte internacional de pasajeros en el Ecuador

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

En la tabla 10-3 y el gráfico 2-3 se observa que del número total de compañías en ambos servicios combinados entre el año 2016 y 2017 se nota un decremento de siete aerolíneas, debido al retiro de varias compañías de servicio no regular, pero en el año 2018 se cuenta nuevamente con 36 operadores que en comparación con el 2019 se obtiene un ligero incremento de 2 aerolíneas.

3.2.2. Transporte aéreo de carga

Dentro del panorama del transporte aéreo internacional de carga se puede encontrar varias similitudes con la evolución del transporte aéreo de pasajeros, así se tiene:

Tabla 12-3. Tráfico internacional en servicio regular de carga

TRAFICO INTERNACIONAL REGULAR CRG							
Año	2016	%	2017	%	2018	%	2019
Crg en Tn.	91.347,18	66,2%	151.829,30	44,2%	218.995,47	5,5%	231.094,02

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

En la tabla 11-3 se puede observar que en cuanto al servicio regular en el ámbito de carga desde el año 2016 hasta el 2017 se nota un gran incremento del 66,2%, mientras que desde el año de vigencia del acuerdo que es el 2018, se tiene un aumento al 2019 del 5,5%, que indica que desde que se adoptó la plena liberalización del transporte aéreo el traslado de mercancías ha incrementado ligeramente.

Tabla 11-3. Tráfico internacional en servicio no regular de carga

TRAFICO INTERNACIONAL NO REGULAR CRG							
Año	2016	%	2017	%	2018	%	2019
Crg en Tn.	131.501,93	-34,6%	85.976,54	-57,8%	36.252,71	-0,3%	36.136,91

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

En cuanto al servicio no regular se observa que en el período 2016 – 2017 existe una reducción de la cantidad de mercancía transportada en un 34,6%, indicador totalmente negativo para el mercado de transporte aéreo de carga; es el mismo caso entre el año que entró en vigor el decreto y el año 2019 de los cuales se tiene una ligera reducción del 0,3%.

Tabla 13-3. Total de tráfico internacional de carga en el Ecuador

TOTAL TRAFICO INTERNACIONAL CRG							
Año	2016	%	2017	%	2018	%	2019
Crg en Tn.	222.849	6,7%	237.806	7,3%	255.248	4,7%	267.231

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

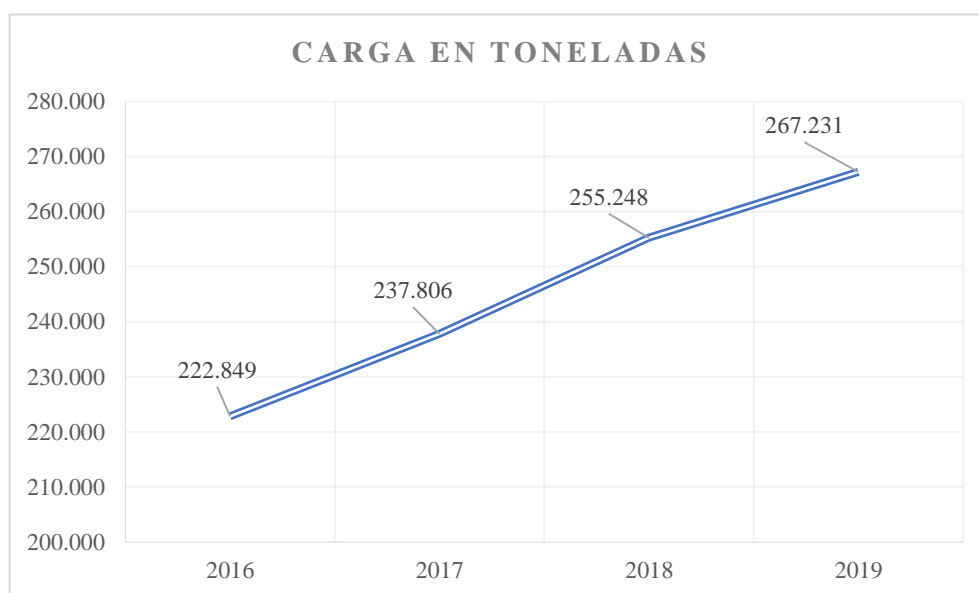


Gráfico 3-3. Representación del transporte de carga internacional en el Ecuador

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

De forma general el entorno del transporte aéreo de carga en ambos tipos de servicios se observa que en el período 2016 – 2017 hay un incremento de 6,7%, mientras que desde el 2018 al 2019 se obtiene un porcentaje igual de incremento de 4,7% en toneladas de carga transportada en ese período.

Tabla 14-3. Compañías de transporte aéreo internacional regular de carga

N° DE CIAS DE TRANSPORTE DE CRG REG							
Año	2016	%	2017	%	2018	%	2019
CIA	20	35%	27	7,4%	29	24,1%	36

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

En la tabla 14-3 se observa que el número de compañías que han operado en el transporte internacional de carga en servicio regular pasó de 20 a 27 aerolíneas, es decir, se obtiene un aumento del 35% entre los dos primeros años, de igual forma, entre los años 2018 y 2019 se nota un incremento considerable de 7 aerolíneas correspondiente a 24,1%.

Tabla 15-3. Compañías de transporte aéreo internacional no regular de carga

N° DE CIAS DE TRANSPORTE DE CRG NO REG							
Año	2016	%	2017	%	2018	%	2019
CIA	20	10,0%	22	18,2%	26	23,1%	32

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

En el transporte internacional de carga en servicio no regular pasó de 20 aerolíneas en el año 2016 a 22 en el 2017, representando un incremento del 10%, esta tendencia se mantuvo en los siguientes años, ya que en el período 2018 – 2019 se evidencia un incremento de 26 a 32 aerolíneas,

Tabla 16-3. Total de compañías de transporte aéreo internacional de carga correspondiente a un incremento del 23,1%.

TOTAL DE CIAS DE TRANSPORTE DE CRG							
Año	2016	%	2017	%	2018	%	2019
CIA	40	22,5%	49	12,2%	55	23,6%	68

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

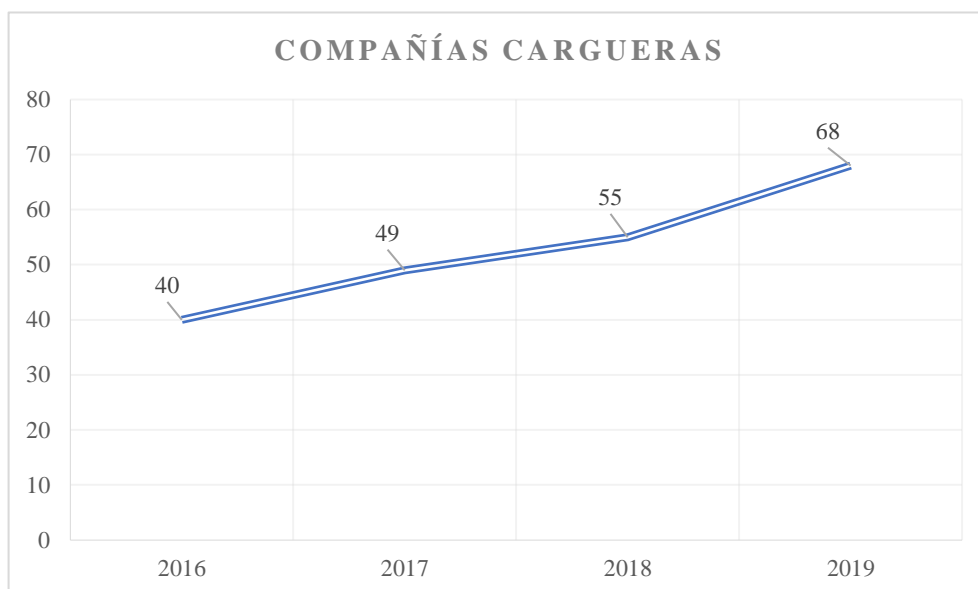


Gráfico 4-3. Representación del total de compañías de transporte internacional de carga en el Ecuador

Fuente: (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

Finalmente, sobre la cantidad de aerolíneas que transportan carga internacionalmente en ambos tipos de servicio (regular y no regular), como se observa en la tabla 16-3, se tiene que en el período 2016 – 2017 incrementaron de 40 a 49 compañías, mientras que en los dos últimos años 2018 – 2019 se han incorporado 13 aerolíneas cargueras que representan un incremento de 23,6%.

3.3. Plan estratégico para el mercado de transporte aéreo del Ecuador

3.3.1. Matriz PESTEL

Esta técnica permite analizar de mejor manera el ambiente externo de lo que se investiga para poder plantear de forma óptima estrategias que ayuden a solucionar la problemática detectada, el nombre de PESTEL proviene de las siglas de los ámbitos que se analizan como son los aspectos **Políticos, Económicos, Socioculturales, Tecnológicos, Ecológicos y Legales** (Jaramillo, s. f.).

Tabla 17-3. Matriz PESTEL

P	<ul style="list-style-type: none"> - Inestabilidad gubernamental como cambios de mandatarios que se encuentran al frente de las organizaciones relacionadas al transporte aéreo. - Acuerdos internacionales con aerolíneas extranjeras como códigos compartidos entre operadores. - Tratados de cielos abiertos existentes como el de la Comunidad Andina de Naciones. - Bajo nivel administrativo en aerolíneas ecuatorianas (Larenas, 2020).
E	<ul style="list-style-type: none"> - Variación del precio del petróleo que afecta directamente al combustible para aeronaves, que, según datos de Investing, el precio del petróleo en el 2018 era de \$64,73 por barril, mientras que para los años siguientes fue de \$53,71, \$51,56 y \$52,69 respectivamente (Investing, 2021). - Recesión económica a nivel mundial a causa de la pandemia del COVID-19. - Tasas e impuestos existentes en el Ecuador, que, en base a datos de la OECD, en el año 2018 el Ecuador fue el sexto país con más ingresos tributarios totales contando con un 20,6% del PIB total (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, 2020).
S	<ul style="list-style-type: none"> - Mercado creciente a nivel mundial, ya que se espera un incremento de demanda para el 2035 (Organización de Aviación Civil Internacional, 2017). - Mercados alrededor del mundo sin conexión directa al transporte aéreo del Ecuador. - Traslado de sustancias ilegales desde y hacia territorio ecuatoriano. - Terrorismo a nivel mundial.
T	<ul style="list-style-type: none"> - Automatización de procesos que permitan reducir tiempos de operación de las aerolíneas. - Mejoras que se crean continuamente en infraestructura aeroportuaria como radio ayudas.
E	<ul style="list-style-type: none"> - Enfermedades contagiosas como el último brote de COVID-19 a nivel mundial. - Mercado turístico ecuatoriano con gran potencial por desarrollar y que genere incremento en el turismo receptivo. - Programas de reducción de contaminación ambiental generada por el transporte aéreo como los lineamientos del Anexo 16 de la Organización de Aviación Civil Internacional.

L	<ul style="list-style-type: none"> - Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado. - Ley de Aviación Civil del Ecuador. - Código Aeronáutico Nacional.
----------	--

Elaborado por: Orozco, P. 2020

3.3.2. Diagnóstico FODA

Se basa en la evaluación de la situación interna de la problemática que se está investigando, en este caso sobre el mercado aéreo comercial del Ecuador, permite identificar las fortalezas y debilidades el mismo y que, en consonancia con la matriz PESTEL establece también las oportunidades y amenazas (Ponce, 2007).

Tabla 18-3. Fortalezas del mercado aéreo del Ecuador

N°	FORTALEZAS	FUENTE
1	Plena liberalización del transporte aéreo en el Ecuador mediante el tratado de cielos abiertos.	(Decreto 256, 2017)
2	Ubicación geográfica favorable del país por estar en el centro del mundo.	(Larenas, 2018)
3	Creciente número de atractivos turísticos que generan interés en las personas extranjeras, por ejemplo el principal de todos son las Islas Galápagos, seguida de las playas de todo el país, los nevados como el Cotopaxi y el Chimborazo y por último ciudades y pueblos mágicos del Ecuador.	(Ministerio de Turismo del Ecuador, 2015)
4	Plan de incentivos para nuevas operaciones domésticas e internacionales del Ecuador.	(Dirección General de Aviación Civil, s. f.)
5	Aeropuertos de Quito y Guayaquil reconocidos entre los mejores de la región y con galardones internacionales.	(Fontano, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

Tabla 20-3. Debilidades del mercado aéreo del Ecuador

N°	DEBILIDADES	FUENTE
1	Bajo número de países con acceso al Ecuador sin necesidad de visa, específicamente 91 países en comparación a Chile que permite el acceso a 174.	(Organización de Aviación Civil Internacional, 2017)
2	Infraestructura aérea de los demás aeropuertos del país con capacidad no apta para manejar futura demanda creciente.	(Organización de Aviación Civil Internacional, 2017)
3	Precio elevado de los boletos de transporte aéreo por tasas e impuestos emitidas por la administración ecuatoriana.	(Armas, 2020)
4	Desacertada administración de aerolíneas de bandera ecuatoriana como Tame EP.	(Armas, 2020)
5	Escaso planteamiento de estrategias que permitan optimizar el transporte aéreo internacional del Ecuador.	(Armas, 2020)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

Tabla 19-3. Oportunidades del mercado aéreo del Ecuador

N°	OPORTUNIDADES	
1	Mercado aéreo de Medio Oriente, Asia y África con los cuáles el Ecuador no posee rutas directas.	(Organización de Aviación Civil Internacional, 2017)
2	Avances tecnológicos que permitan incrementar la fluidez de los procesos de transporte de pasajeros y carga.	(Organización de Aviación Civil Internacional, 2017).
3	Duplicación de la demanda para el año 2035	(Organización de Aviación Civil Internacional, 2017).
4	Aerolíneas internacionales abiertas a negociaciones de alianzas estratégicas como códigos compartidos.	
5	Desarrollo de nueva infraestructura aérea que permita mejorar los aeropuertos nacionales.	

Elaborado por: Orozco, P. 2020

Tabla 21-3. Amenazas del mercado aéreo del Ecuador

N°	AMENAZAS
1	Brotos de enfermedades contagiosas como la pandemia del COVID-19 del año 2020 que impidan realizar operaciones aéreas.
2	Ingreso y salida de sustancias ilícitas mediante las aeronaves.
3	Incremento del precio del combustible utilizado en los aviones.
4	Barreras políticas y legales que impidan la creación de alianzas estratégicas entre aerolíneas.
5	Terrorismo internacional que siempre ha estado presente en el ámbito del transporte aéreo.

Elaborado por: Orozco, P. 2020

3.3.3. *Matriz FO-FA-DO-DA*

Es una herramienta que permite elaborar estrategias en base a lo establecido en la matriz FODA, para ello se relaciona fortalezas con oportunidades (FO), fortalezas con amenazas (FA), debilidades con oportunidades (DO) y debilidades con amenazas (DA) con el fin de aprovechar las fortalezas-oportunidades y disminuir las debilidades-amenazas (Cevallos, 2019).

Tabla 22-3. Matriz FO-FA-DO-DA del mercado aéreo del Ecuador

	OPORTUNIDADES					AMENAZAS				
FORTALEZAS	O1	O2	O3	O4	O5	A1	A2	A3	A4	A5
F1	<ul style="list-style-type: none"> - F1-O1-O4: Generar rutas directas hacia nuevos destinos alrededor del mundo. - F2-O5: Potenciar centros de conexiones en el Ecuador aprovechando su posición geográfica. - F3-O1-O3: Promover el turismo receptivo mediante campañas internacionales. - F4-O4: Socializar con las aerolíneas los planes de incentivos que aplica el Ecuador para nuevos operadores. 					<ul style="list-style-type: none"> - F1-A4: Negociar convenios bilaterales y multilaterales con demás países que posean tratados de cielos abiertos. - F5-A1-A2-A5: Mejorar los planes de seguridad operacional para garantizar la integridad del transporte y todos sus involucrados. 				
F2										
F3										
F4										
F5										
DEBILIDADES										
D1	<ul style="list-style-type: none"> - D1-O1-O3: Analizar y flexibilizar los procedimientos migratorios para el ingreso al país. - D2-O5: Mejorar y realizar mantenimiento de los aeropuertos a nivel nacional. - D3-O2: Promover la obligatoriedad del uso de tecnologías como e-ticket o e-AWB. 					<ul style="list-style-type: none"> - D2-A1: Establecer planes de contingencia epidemiológica para los aeropuertos en casos de emergencias sanitarias. - D3-A3: Evaluar y reducir impuestos que elevan el costo de los pasajes aéreos. 				
D2										
D3										
D4										
D5										

Elaborado por: Orozco, P. 2020

3.3.4. Análisis de la matriz FO-FA-DO-DA.

3.3.4.1. Estrategia 1 (F1-O1-O4) – Generación de rutas.

La primera estrategia se basa en aprovechar los mercados aéreos en los cuál el Ecuador no tiene participación directa, como son los de Medio Oriente, Asia y África, ya que en América del Sur el Ecuador es uno de los países que no posee rutas directas con estos territorios (Organización de Aviación Civil Internacional, 2017).

Es por eso que se considera necesario la generación de rutas hacia los territorios antes nombrados, produciendo así un incremento de transporte de pasajeros que ingresan al Ecuador desde dichos estados, mejorando el nivel de conectividad del país y generando impacto tanto comercial como turístico dentro del mercado aéreo de todo el mundo, de la misma forma esto genera interés en aerolíneas con nacionalidad extranjera, proveniente de los estados ya mencionados para sumarse a la actividad aeronáutica del país.

Por ejemplo, se proponen las siguientes rutas:

- Ruta que conecta Ecuador con Medio Oriente

Uno de los principales destinos y referentes a nivel mundial es Dubái en el Medio Oriente, por lo cual se plantea las rutas Guayaquil – Dubái – Guayaquil con una distancia de 14,568Km y Quito – Dubái – Quito con 14,315 Km. Actualmente existen vuelos entre estos dos territorios pero con un mínimo de dos escalas lo que significa un incremento de tiempo en el viaje que realizan los pasajeros.

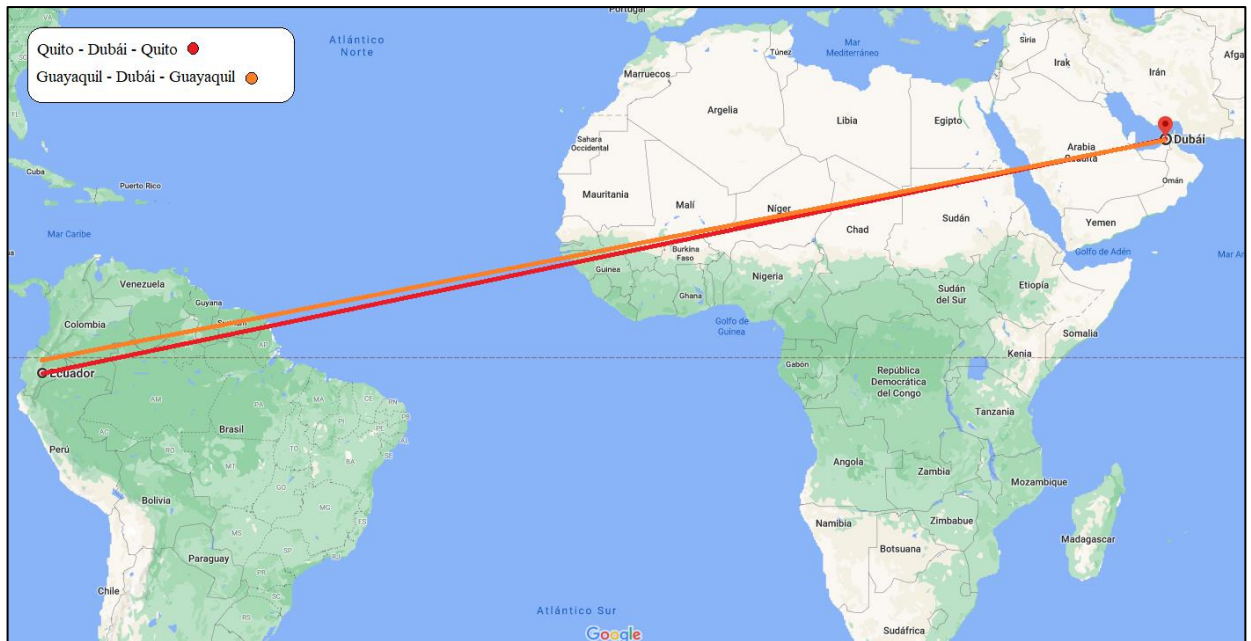


Figura 13-3. Rutas directas de Quito – Dubái y Guayaquil – Dubái.

Elaborado por: Orozco, P. 2021

- **Ruta que conecta Ecuador con África.**

En el territorio africano se considera a El Cairo como uno de los destinos más concurridos por turistas de todo el mundo, por tal motivo se establece las rutas Guayaquil – El Cairo – Guayaquil con una distancia de 12,157 Km y Quito – El Cairo – Quito con 11,928 Km. Al igual que en el caso anterior los vuelos que se realizan entre Ecuador y Egipto tienen un mínimo de dos escalas para llegar a su destino.

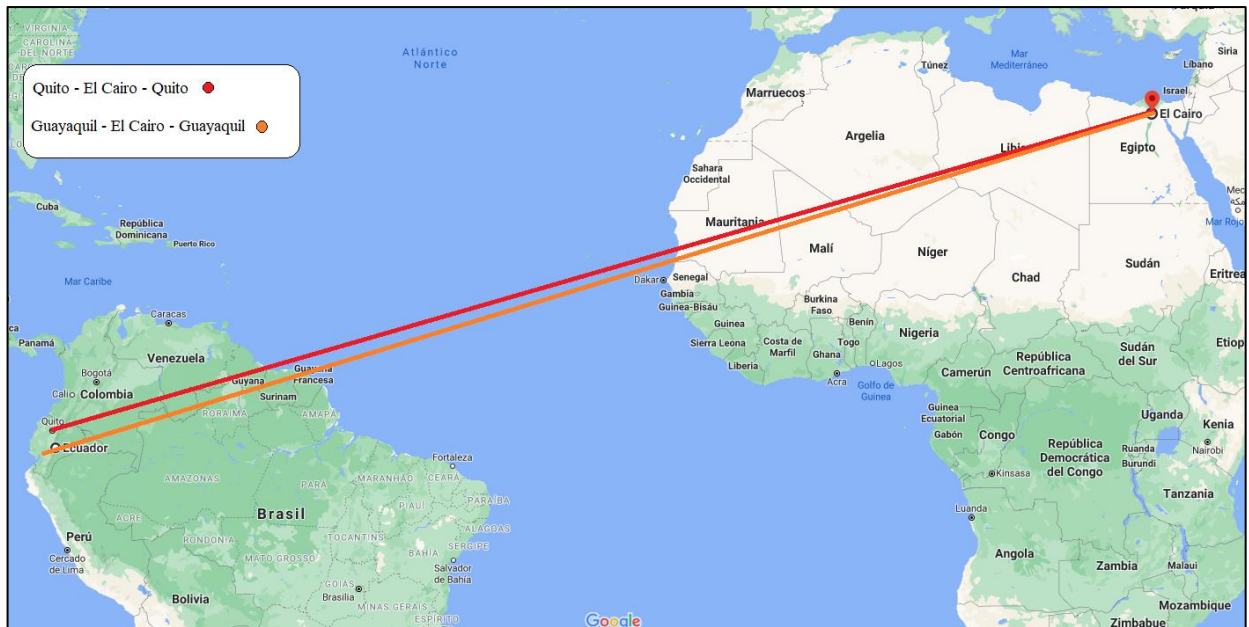


Figura 14-3. Rutas directas de Quito – El Cairo y Guayaquil – El Cairo.

Elaborado por: Orozco, P. 2021

- **Ruta que conecta Ecuador con Asia**

En lo que respecta al territorio asiático se considera a Pekín, la capital de China como un destino con alta demanda de extranjeros que ingresan por motivos turísticos, comerciales o de negocios. Teniendo esto en consideración se plantean las rutas Guayaquil – Pekín – Guayaquil con una distancia de 15,501 Km y Quito – Pekín – Quito con 15,338 Km. Hoy en día los vuelos que se realizan entre Ecuador y China tienen mínimo 2 escalas para poder arribar al destino del pasajero.

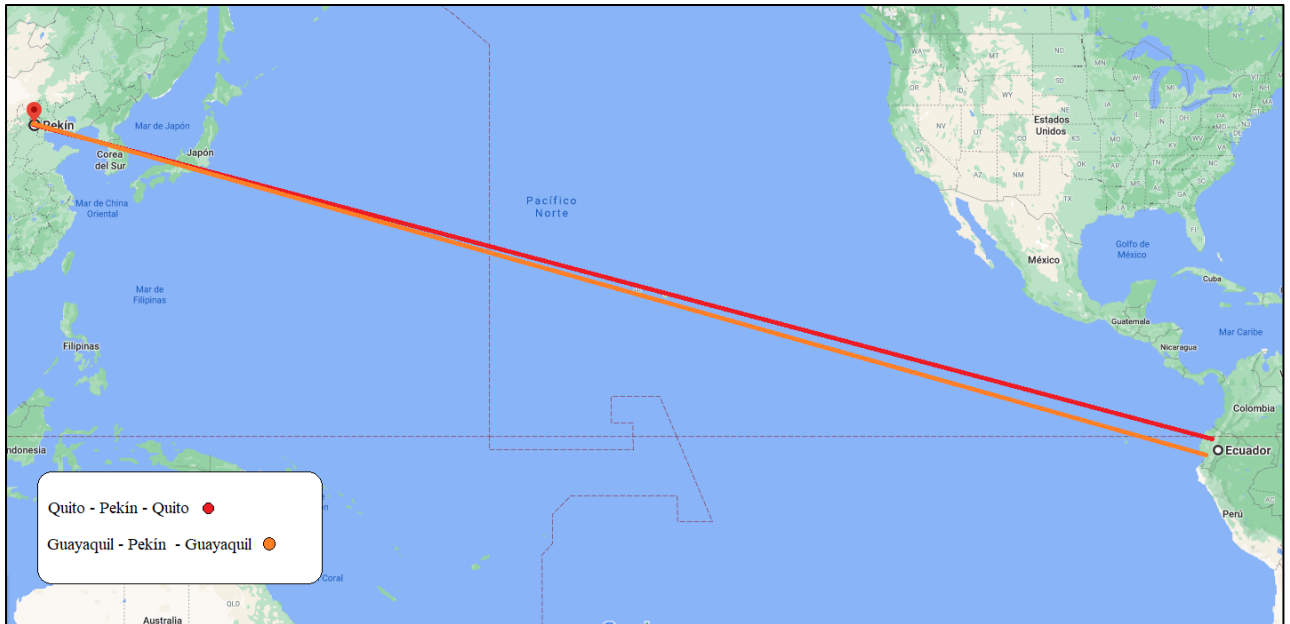


Figura 15-3. Rutas directas de Quito – Pekín y Guayaquil – Pekín.

Elaborado por: Orozco, P. 2021

3.3.4.2. Estrategia 2 (F2-O5) – Establecer un centro de conexiones.

Los HUB son considerados como una de las principales estrategias para concentrar el tráfico aéreo en un lugar y que este permita distribuirlo a los diferentes destinos de una manera rápida y eficaz, haciendo uso de una o varias aerolíneas (Larenas, 2018).

En base a esto se propone establecer un HUB o centro de conexiones dentro del Ecuador aprovechando la situación geográfica de este, debido a que el territorio ecuatoriano se encuentra ubicado en la mitad del mundo, lo cual es una gran ventaja para que los pasajeros tanto del norte como del sur puedan viajar con destino hacia todo el mundo, posicionando al Ecuador como un referente a nivel mundial dentro del transporte aéreo, para esto se realiza una comparativa entre los dos principales aeropuertos del país:

Tabla 24-3. Características del Aeropuerto Mariscal Sucre

Aeropuerto Mariscal Sucre	
Código IATA:	UIO
Código OACI:	SEQM
Concesionario:	Quiport
Tipo:	Internacional
Ubicación:	Provincia de Pichincha – Quito – Tababela
Horario de operación:	24 horas
Longitud de pista:	4,100 metros
Aeronave de operación:	Boeing 747-800
Salvamento y extinción de incendios:	Categoría de protección 9.
Reconocimientos:	Premio 5 estrellas a la calidad del servicio (2020).
	Mejor aeropuerto regional de Sudamérica (2020).
	Mejor personal aeroportuario de Sudamérica (2020).

Fuente: (Wikipedia, 2021)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

Tabla 23-3. Características del Aeropuerto José Joaquín de Olmedo

Aeropuerto José Joaquín de Olmedo	
Código IATA:	GYE
Código OACI:	SEGU
Concesionario:	Tagsa
Tipo:	Internacional
Ubicación:	Provincia del Guayas – Guayaquil
Horario de operación:	24 horas
Longitud de pista:	2,790 metros
Aeronave de operación:	Boeing 747-200
Salvamento y extinción de incendios:	Categoría de protección 9.
Reconocimientos:	Mejor aeropuerto de Latinoamérica y el Caribe en categoría de 2 a 5 millones de pasajeros (2016).
	Mejor aeropuerto del mundo en categoría de 2 a 5 millones de pasajeros (2016).

Fuente: (Wikipedia, 2021)

Elaborado por: Orozco, P. 2020

En la comparativa realizada en las tablas 23-3 y 24-3, se observa las diferencias en cuanto a ubicación, infraestructura, planes de salvamento y reconocimientos correspondientes a cada aeropuerto tanto de Quito como de Guayaquil, así se establece que el aeropuerto más adecuado actualmente para convertirse en un centro de conexiones en el Ecuador es el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, ya que este cuenta con una pista de aterrizaje más amplia, con infraestructura que le permite recibir aeronaves de gran fuselaje como el Boeing 747-800, además de ser acreedor de reconocimientos de talla internacional los cuales lo han posicionado como uno de los mejores aeródromos de América del Sur.

3.3.4.3. Estrategia 3 (F3-O1-O3) – Potenciar el turismo.

El Ecuador es un referente turístico a nivel mundial por todos los atractivos que este posee a lo largo y ancho de su territorio; se considera necesario promover y publicitar de una manera más amplia todo el potencial que tiene el país en este sector. Según datos del Ministerio de Turismo del Ecuador (2019), el turismo representa el 2,2% del PIB total del país, es por eso que propone la creación de campañas publicitarias turísticas que promuevan el incremento de personas extranjeras interesadas en conocer los atractivos que les brinda el Ecuador, se toma como ejemplo la campaña bajo el slogan “All you need is Ecuador”, campaña que promocionó al país durante el Super Bowl del 2015, con el objetivo de incrementar el turismo receptivo y por ende los ingresos económicos al Ecuador.

3.3.4.4. Estrategia 4 (F4-O4) – Ampliación de planes de incentivos.

Es necesario encontrar la manera de generar un ambiente favorable dentro del transporte aéreo en el Ecuador para que el interés de las aerolíneas internacionales se incremente y estas opten por sumarse al mercado aerocomercial del país. Para lograr este objetivo se considera oportuno una socialización más amplia del plan de incentivos que aplica la Dirección General de Aviación Civil y que fue expedido por el Concejo Nacional de Aviación Civil mediante Resolución 013/2018 conocido como “Plan de incentivos para el incremento de operaciones en los aeropuertos administrados por la DGAC” (**ANEXO C**); este plan se lo estableció a favor de las aerolíneas que realizan vuelos tanto nacionales como internacionales. Además se debe plantear un aumento de los beneficios que otorgan este tipo de planes.

3.3.4.5. Estrategia 5 (F1-A4) – Negociación de acuerdos bilaterales y multilaterales.

Dentro del ámbito de los tratados de cielos abiertos, existen varios países que hace tiempo atrás ya habían optado por liberalizar el transporte aéreo en sus territorios como son Chile, República Dominicana y Uruguay que, desde el año 2010 forman parte del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC; con este precedente se considera oportuno la negociación de acuerdos

bilaterales y multilaterales con dichos estados por parte de las entidades encargadas como son el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en conjunto con el Ministerios de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, con el fin de reducir obstáculos políticos y legales de los procesos para la creación de códigos compartidos entre aerolíneas de diferentes territorios y que estas puedan operar de forma coordinada, incrementando la oferta en nuestro territorio.

3.3.4.6. Estrategia 6 (F5-A1-A2-A5) – Garantizar la seguridad operacional.

En el transporte aéreo siempre han existido amenazas que atentan contra la integridad de las operaciones así como también hacer un uso inadecuado de ellas como son el tráfico ilícito de sustancias y el terrorismo, amenaza que se puede dar por motivos de religión, culturales, ideológicos, económicos, etc.

Es por eso que así como se plantean estrategias para poder incrementar la conectividad aérea del Ecuador, se deben también mejorar los planes de seguridad operacional que se tiene dentro del mercado aéreo del país, con el fin de poder brindar un servicio seguro que permitan evitar este tipo de acontecimientos y salvaguardar la integridad de todos los actores involucrados dentro de una operación aérea, dentro de este ámbito se deben considerar:

- Anexo 17 de la Organización de Aviación Civil Internacional sobre los actos de interferencia ilícita, dentro de los principales se consideran el apoderamiento ilícito de aeronaves y destrucción de estas, toma de rehenes, carga de alto riesgo (Organización de Aviación Civil Internacional, 2017).
- Anexo 19 de la Organización de Aviación Civil Internacional la cuál abarca el tema de la gestión de los Estados sobre la seguridad operacional de la aviación y como pueden estos manejarlo de una forma eficiente, elaborando programas de seguridad para cada Estado también conocidos como SSP (Organización de Aviación Civil Internacional, 2019).

3.3.4.7. Estrategia 7 (D1-O1-O3) – Políticas migratorias.

Flexibilizar los procedimientos migratorios mediante la negociación de acuerdos y políticas, hablando específicamente de las visas que se requieren para que personas del extranjero puedan ingresar al país, considerando que el Ecuador es el segundo país en América del Sur que menos extranjeros permite ingresar sin necesidad de visa, en comparación con Chile que se encuentra en primer lugar permitiendo el libre acceso a su territorio a personas de 174 países a nivel mundial, esta estrategia permite que turistas que no se interesaban en visitar al Ecuador por problema de la visa puedan ahora ingresar sin ningún problema, lo cual genera más demanda del servicio del transporte aéreo y todos los beneficios que esto acarrea.

3.3.4.8. Estrategia 8 (D2-O5) – Mejoramiento de infraestructura aeroportuaria.

En base a datos de la Organización de Aviación Civil Internacional en 2017, se proyecta una demanda considerablemente creciente para el 2035, es entonces que se requiere establecer planes de mejora y mantenimiento de los aeropuertos a nivel nacional mediante la adquisición de nuevas tecnologías, así como, también ampliar la infraestructura aeronáutica para permitir la llegada de aeronaves de mayor fuselaje, tomando en cuenta que dentro del país existen dos aeropuertos pioneros en este tipo de mejoras como son los aeropuertos de Quito y Guayaquil, preparando al mercado aéreo del Ecuador para manejar de manera óptima la demanda futura.

3.3.4.9. Estrategia 9 (D3-O2) – Aplicación de avances tecnológicos.

Promover la obligatoriedad del uso de tecnologías como e-ticket en caso del transporte de pasajeros o e-AWB en caso del transporte de carga, si bien es cierto que esta tecnología ya se usa actualmente, no se la aplica en su totalidad, ya que aún existen los boletos físicos y los AWB, se considera el uso de las tecnologías ya mencionadas para que se pueda reducir tiempos, menorar costos operacionales influyendo directamente en el precio de los boletos aéreos y también optimizar el manejo de la información ya sea de personas como de la carga que se transporta.

Es necesario mencionar que la aplicación de este tipo de tecnología permite también reducir el uso de papel ya que no sería necesaria documentación física, generando un impacto positivo para el medio ambiente.

3.3.4.10. Estrategia 10 (D2-A1) – Control epidemiológico en aeropuertos.

En la actualidad, la pandemia del virus COVID-19 ha impactado en gran manera a la industria del transporte aéreo en general y el índice de contagios ha ido en aumento durante gran parte del año 2020, en el Ecuador fue debido a la falta de planificación en los aeropuertos para evitar el ingreso de personas con esta enfermedad. En base este precedente se necesita generar planes de contingencia epidemiológica que se puedan activar en los aeropuertos de todo el territorio nacional en este tipo de situaciones, permitiendo así la detección temprana de personas infectadas con enfermedades contagiosas graves y evitando la propagación de este tipo de virus.

Se debe tomar en consideración el manual de la OACI para las administraciones de aviación civil sobre la gestión de riesgos de seguridad operacional de la aviación relacionados con la COVID-19, en el cual se especifican los procedimientos que un Estado debe realizar frente a tres escenarios que son cuando el país aún no tiene casos confirmados, cuando presentan casos esporádicos y cuando existe ya contagio comunitario.

3.3.4.11. *Estrategia 11 (D3-A3) – Reducción del costo de pasajes aéreos.*

Tomando en cuenta el elevado valor de los boletos aéreos en comparación a los demás países de la región, se considera necesario una reducción de los mismos para incrementar el interés de turistas extranjeros en ingresar al país, esto se lo puede lograr mediante la revisión y reducción del impuesto conocido como “Potencia Turística”, que se cobra sobre la emisión de los boletos aéreos que se emiten en el extranjero y que tienen como destino el Ecuador, permitiendo así que los pasajes aéreos hacia nuestro país sean más costosos en comparación a otros países que no cobran este rubro.

3.3.5. *Plan de acción*

Es una herramienta de planificación estratégica que permite administrar, designar y controlar las tareas que se realizan para alcanzar los objetivos planteados de un proyecto (Pareja, 2020).

En la tabla 23-3, debe considerarse las siguientes siglas:

- **Aptos:** Responsable de cada aeropuerto del Ecuador.
- **DGAC:** Dirección General de Aviación Civil del Ecuador.
- **MREMH:** Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana.
- **MTOP:** Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- **MEF:** Ministerio de Economía y Finanzas.
- **MINTUR:** Ministerio de Turismo.

Tabla 25-3. Plan de acción para el mejoramiento del mercado aéreo comercial del Ecuador

OBJETIVO 1	N°	ACTIVIDAD	N°	TAREA	RESPONSABLE
Incrementar el nivel de conectividad aérea del Ecuador y el número de aerolíneas operando en él.	1	Generar nuevas rutas hacia Medio Oriente, Asia y África.	1.1	Elaborar un análisis de oferta y demanda de dichos mercados.	DGAC
	2	Potenciar un HUB en el territorio ecuatoriano.	2.1	Identificar los aeropuertos más idóneos para convertirse en HUB.	DGAC, Aptos
			2.2	Realizar un estudio de factibilidad para el posible HUB.	DGAC
	3	Socializar los planes de incentivos que tiene el Ecuador.	3.1	Establecer comunicaciones con aerolíneas extranjeras.	DGAC
			3.2	Incrementar los beneficios del plan de incentivos.	DGAC
	4	Incrementar el número de tratados aéreos internacionales.	4.1	Analizar la creación de códigos compartidos con aerolíneas extranjeras.	DGAC
			4.2	Renegociar acuerdos internacionales ya existentes.	DGAC, MREMH
	5	Promover el libre ingreso de turistas al país.	5.1	Incrementar el número de países que pueden ingresar sin visa.	MREMH
	6	Mejorar la infraestructura aeroportuaria.	6.1	Evaluar la situación actual de los aeropuertos del país a nivel de infraestructura.	DGAC, Aptos
			6.2	Adquirir nuevos equipamientos como radio ayudas.	MTOP
6.3			Ampliar la infraestructura de los aeropuertos.	DGAC, Aptos	
OBJETIVO 2	N°	ACTIVIDAD	N°	TAREA	RESPONSABLE
Reducir el costo de los pasajes aéreos.	1	Promover el uso de nueva tecnología.	1.1	Realizar campañas de capacitación con las aerolíneas sobre los e-tickets / e-AWB.	DGAC

	2	Reducir el impuesto de "Potencia Turística".	2.1	Elaborar un análisis económico sobre dicho impuesto e identificar en que cantidad se lo puede reducir.	DGAC, MEF
OBJETIVO 3	N°	ACTIVIDAD	N°	TAREA	RESPONSABLE
Desarrollar el turismo receptivo en el Ecuador.	1	Elaborar campañas turísticas a nivel internacional.	1.1	Identificar los atractivos turísticos sin explotar.	MINTUR
			1.2	Desarrollar un plan de acción para las campañas publicitarias.	MINTUR
OBJETIVO 4	N°	ACTIVIDAD	N°	TAREA	RESPONSABLE
Fortalecer la seguridad operacional del transporte aéreo ecuatoriano.	1	Incrementar el nivel de seguridad sanitaria en los aeropuertos.	1.1	Identificar aeropuertos sin planes de contingencia sanitaria.	DGAC, Aptos
			1.2	Elaborar o mejorar los planes epidemiológicos existentes	DGAC, Aptos
	2	Optimizar los protocolos de seguridad de los aeropuertos que evitan el transporte de sustancias ilegales como el terrorismo.	2.1	Determinar los aeropuertos con planes desactualizados u obsoletos.	DGAC, Aptos
			2.2	Realizar auditorías a los planes establecidos en los aeropuertos.	DGAC, Aptos
			2.3	Generar un mejor modelo de plan para este tipo de situaciones.	DGAC, Aptos

Elaborado por: Orozco, P. 2020

CONCLUSIONES

- Los derechos de tráfico son considerados como lineamientos indispensables dentro del ámbito de la plena liberalización del transporte aéreo que dicta el Decreto Ejecutivo N°256 en el Ecuador, dichas libertades permiten la correcta negociación de acuerdos tanto bilaterales como multilaterales para la realización de operaciones aéreas dentro del territorio ecuatoriano.
- En base al análisis comparativo de la actividad aérea internacional del Ecuador, se concluye que el tratado de cielos abiertos del Ecuador ha tenido un impacto ligeramente positivo desde el año en que entró en vigor (2018) hasta el último año de este estudio, incrementando el número de personas movilizadas así como también las toneladas de carga transportadas por vía aérea.
- Se consideran oportunas las líneas estratégicas planteadas en la presente investigación debido a que, si bien es cierto, el tratado de cielos abiertos ha influido positivamente dentro del mercado aéreo del país, el potencial que tiene este no ha sido completamente desarrollado por la ausencia de un plan que respalde todo el accionar del Decreto Ejecutivo N°256.
- Gracias al análisis FODA realizado acerca del mercado de transporte aéreo del Ecuador se puede identificar como se ha fortalecido el país en el ámbito aerocomercial, resaltando entre estos la calidad de infraestructura existente en los aeropuertos de Guayaquil y Quito, que han sido reconocidos a nivel internacional y posicionando a este último como uno de los mejores de la región.
- En base al plan de acción formulado se puede concluir que el correcto desarrollo del transporte aéreo no depende únicamente de las autoridades aeronáuticas como son la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador y los directivos correspondientes a cada aeropuerto del país, sino también, se debe conjugar una planificación coordinada con todos los demás organismos estatales.

RECOMENDACIONES

- A la carrera de Gestión de Transporte se recomienda abordar de una forma más detenida y profunda el tema del transporte aéreo, específicamente sobre los derechos de tráfico ya que estos son indispensables dentro de la actividad aeronáutica y se toman siempre en consideración por organismos internacionales como la OACI y la IATA.
- Es necesario realizar un monitoreo constante de la actividad aeronáutica del Ecuador que permita conocer cómo influyen este tipo de acuerdos de cielos abiertos dentro del mercado del transporte aéreo para así poder evaluarlos y conocer si tienen el impacto esperado o como se los puede aprovechar.
- A la autoridad aeronáutica correspondiente se recomienda la aplicación de las líneas estratégicas planteadas de manera continua, con el fin de que el mercado de transporte aéreo pueda seguir evolucionando positivamente a favor de la economía del Estado y también para futuros operadores interesados en explotar el potencial aéreo del Ecuador.
- Se recomienda realizar este tipo de análisis de manera más continua, puesto que esto permitirá identificar y establecer cuáles son las ventajas y desventajas que tiene este en comparación al mercado aéreo de los demás países de la región, así como también la forma en la que se pueden aprovechar para mitigar los factores externos negativos que podrían afectar al correcto desarrollo de este.
- Se considera oportuno mencionar que las autoridades aeronáuticas del Ecuador deben trabajar en conjunto con todas las demás entidades estatales, por lo que se recomienda fortalecer las relaciones entre todos los organismos involucrados en el transporte aéreo con el fin de conocer la forma de aprovechar la información que estos proveen, para generar nuevas estrategias a futuro.

GLOSARIO

Conectividad: es una medida global de nivel de servicio disponible que considera factores como la variedad e importancia económica de los orígenes y destinos, la fiabilidad y la frecuencia de los vuelos y sus conexiones” (Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil, 2016).

Concesión: es el acto que emana de un órgano de la administración pública, en ejercicio de la función administrativa, a través de la cual delega a una persona natural o jurídica de derecho privado, a riesgo de esta, la prestación de un servicio público con sujeción a condiciones previamente establecidas, bajo control y vigilancia estatal (Guerreo, 2011, p. 27).

Frecuencia de vuelo: es el número de vuelos de ida y retorno que una aerolínea efectúa en una ruta determinada en un período específico (Concejo Nacional de Aviación Civil, Resolución N°18 de 2017).

BIBLIOGRAFÍA

- Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo. (16 de enero de 2021). En Wikipedia. Recuperado de: https://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto_Internacional_Jos%C3%A9_Joaqu%C3%ADn_de_Olmedo
- Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre. (16 de enero de 2021). En Wikipedia. Recuperado de: https://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto_Internacional_Mariscal_Sucre
- Armas, R. (2020). *Ecuador, ¿un mercado de oportunidad?*. A21. Recuperado de: <https://a21.com.mx/aeronautica/2020/06/01/ecuador-un-mercado-de-oportunidad>
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo. (12 de septiembre de 2020). En Wikipedia. Recuperado de: https://es.wikipedia.org/wiki/Asociación_Internacional_de_Transporte_Aéreo
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo. (2019). *El valor de la aviación en Ecuador*. Recuperado de: http://clacsec.lima.icao.int/2019-PUB/IATA/2019/Ecuador-Spanish_19.pdf
- Binder, J. (s. f.). *Acuerdos bilaterales y multilaterales para promoción de la integración en América del Sur* [presentación de diapositivas]. COSIPLAN. Recuperado de: <https://www.maliat.govt.nz/assets/Maliat/texto-del-acuerdo-en-espanol.pdf>
- Cevallos, M. (2019). *Estrategias FO FA DO DA*. Professional Business School. Recuperado de: <https://pbs.mba/estrategia/estrategias-fo-fa-do-da/>
- Comisión de Asuntos Internacionales de Uruguay. (2017, 16 de agosto). Repartido 451. *Informe sobre el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil*. Carpeta 1001. Recuperado de: <https://legislativo.parlamento.gub.uy/temporales/D2017080451-016250185.pdf>
- Comisión de Legislación y Codificación del Congreso Nacional del Ecuador. (2006, 29 de noviembre). *Ley de Aviación Civil. Registro Oficial 435 S*. Recuperado de: <https://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/07/Ley-de-Aviacion-Civil.pdf>
- Comisión de Legislación y Codificación del Congreso Nacional del Ecuador. (2006, 23 de noviembre). *Código Aeronáutico. Registro Oficial 244*. Recuperado de:

<https://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/07/Codigo-Aeronautico.pdf>

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. (2016, 22 de diciembre). Repartido 244. *Por el cual se dictan los lineamientos para el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil*. Carpeta 441. Recuperado de: <https://legislativo.parlamento.gub.uy/temporales/S2016040244-007153888.pdf>

Congreso de la República de Colombia. (1971, 27 de marzo). *Código de Comercio*. Diario Oficial 33339. Recuperado de: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_comercio.html

Consejo Nacional de Aviación Civil. (2017, 11 de diciembre). *Resolución N°18*. Registro oficial del CNAC. Recuperado de: <https://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/07/RESOLUCIÓN-No.-018-2017-NUEVO-REGLAMENTO-PERM.-OP..pdf>

Constitución de la República del Ecuador. (2008). Registro Oficial 449. Recuperado de: https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf

Díaz-Bravo, L., Torruco-García, U., Martínez-Hernández, M., & Varela-Ruíz, M. (2013). *La entrevista, recurso flexible y dinámico*. Redalyc. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/3497/349733228009.pdf>

Dipublico. (2018). *Acuerdos Multilaterales*. Dipublico. Recuperado de: <https://www.dipublico.org/glossary/acuerdos-multilaterales/>

Dirección General de Aeronáutica Civil Chile. (2005). *Léxico: Definiciones y Acrónimos de la DGAC*. Recuperado de: https://www.dgac.gob.cl/wp-content/uploads/2017/08/lexico_12032014.pdf

Dirección General de Aviación Civil. (2019). *Plan General de Rutas 2019 – 2023*.

Dirección General de Aviación Civil. (s. f.). *Usuarios y aerolíneas se benefician del plan de incentivos de la DGAC*. Recuperado de: <https://www.obraspublicas.gob.ec/usuarios-y-aerolineas-se-benefician-del-plan-de-incentivos-de-la-dgac/>

Editorial Definición MX. (2014). *Acuerdos Bilaterales*. Definición MX. Recuperado de: <https://definicion.mx/acuerdos-bilaterales/>

Emirates. (s. f.). *Códigos Compartidos*. Emirates. Recuperado de: <https://www.emirates.com/ec/spanish/help/faqs/what-is-codeshare/>

- Folchi, M. (2012). *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*. *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*. Recuperado de: <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=49232>
- Fontano, F. (2020). *Los mejores aeropuertos de Latinoamérica*. Viajeros en ruta. Recuperado de: <https://www.viajerosenruta.com/los-mejores-aeropuertos-de-latinoamerica>
- Galindo, M. (2018). *La pirámide de Kelsen o jerarquía normativa en la nueva CPE y el nuevo derecho autonómico* [imagen de archivo]. Scientific Electronic Library Online Bolivia. Recuperado de: http://www.scielo.org.bo/pdf/rjd/v7n9/v7n9_a08.pdf
- Guerrero, F. (2011). *Concesión de servicio público aeroportuario* [tesis de maestría en Derecho, Universidad Andina Simón Bolívar]. Repositorio Institucional UASB-Digital. Recuperado de: <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/2874/1/T1025-MDE-Guerrero-Concesion.pdf>
- Guzmán, C. A. (2011). *Análisis del Acuerdo de Cielos Abiertos entre Colombia y Estados Unidos* [tesis de especialización, Universidad Militar Nueva Granada]. Repositorio Institucional UMNG. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10654/3218>
- Halberstadt, J. (s. f.). *Ecuador: ubicación, geografía y clima*. EcuadorExplorer. Recuperado de: <https://www.ec.undp.org/content/ecuador/es/home/countryinfo.html>
- Imágenes Totales. (s. f.). *Mapa del Ecuador: político, físico, regiones, provincias y capitales*. Imágenes Totales. Recuperado de: <https://imagenestotales.com/mapa-del-ecuador/>
- Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil. (2016, 13 de abril). *¿Qué es la conectividad aérea?*. Recuperado de: <http://www.inac.gob.ni/2016/04/que-es-la-conectividad-aerea/#:~:text=En%20el%20mundo%20de%20la,los%20vuelos%20y%20sus%20conexiones.>
- Investing. (2021). *Futuros petróleo crudo*. Investing. Recuperado de: <https://es.investing.com/commodities/crude-oil-historical-data>
- Itaérea. (s. f.). *Compañías Aéreas*. Itaérea Aeronautical Business School. Recuperado de: <https://www.itaerea.es/companias-aereas-aerolineas#compañias-aereas>
- Jaimurzina, A., Carranza, J., Ospina, M., & Meza, V. (2015). *Transporte y política aérea en América Latina y el Caribe en el contexto del desarrollo sostenible*. Boletín FAL. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38921/S1500816_es.pdf

- Jaramillo, E. (s. f.). *Análisis PEST(EL)*. Academia. Recuperado de: https://www.academia.edu/38214807/Analisis_PESTEL
- Larenas, N. (2018). *¿Qué es un hub o centro de conexiones?*. Nicolás Larenas. Recuperado de: <https://www.nlarenas.com/2018/09/que-es-un-hub-o-centro-de-conexiones>.
- Larenas, N. (2020). *La liquidación de TAME EP y la situación de la aviación en el Ecuador*. Nicolás Larenas. Recuperado de: <https://www.nlarenas.com/2020/06/liquidacion-tame-ep-y-situacion-aviacion-en-ecuador/>
- López, I. (s. f.). *El imperio del derecho*. SCRIBD. Recuperado de: <https://es.scribd.com/document/359183518/El-Imperio-Del-Derecho-Ponencia-0>
- Matos, A. (s. f.). *Investigación bibliográfica: Definición, tipos, técnicas*. LIFEDER. Recuperado de: <https://www.lifeder.com/investigacion-bibliografica/>
- Ministerio de Defensa del Gobierno de España. (s. f.). *Tratado de Cielos Abiertos*. Recuperado de: <https://www.defensa.gob.es/Galerias/defensadocs/tratado-cielos-abiertos.pdf>
- Ministerio de Turismo del Ecuador. (2015). *Proyecto Ecuador potencia turística*. Recuperado de: <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2015/05/Documento-Proyecto-Ecuador-Potencia-Tur%C3%ADstica.pdf>
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2005). *Manual sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional (S/P1/350)*. Recuperado de: https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2017). *Anexo 17: Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*. Recuperado de: https://www.dgac.gob.bo/wp-content/uploads/2018/05/Anexo_17.pdf
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2017). *Plan estratégico para el sostenimiento del transporte aéreo en la región*. Recuperado de: <https://www.icao.int/SAM/Documents/2017-RAAC15/2%20Plan%20SAM%20Spa.pdf>
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2019). *Anexo 19: Gestión de la seguridad operacional*. Recuperado de: https://www.icao.int/SAM/Documents/2017-SSP-BOL/Anexo19_2daEdition_es.pdf
- Organización de Aviación Civil Internacional. (s. f.). *Visión y Misión*. Recuperado de: <https://www.icao.int/about-icao/council/pages/es/vision-and-mission.aspx>

- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. (2020). *Estadísticas tributarias en América Latina y el Caribe 2020*. Recuperado de: <https://www.oecd.org/tax/tax-policy/brochure-estadisticas-tributarias-en-america-latina-y-el-caribe.pdf>
- Padua, J. (2018). *Técnicas de investigación aplicadas a las ciencias sociales*. FCE–Fondo de Cultura Económica. Recuperado de: <https://elibro.net/es/ereader/esepoch/110593?page=12>
- Países de América del Sur por población. (30 de agosto de 2020). En Wikipedia. Recuperado de: https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Países_de_América_del_Sur_por_población
- Pareja, D. (2020). *¿Qué es un plan de acción?*. Opirani. Recuperado de: <https://www.piranirisk.com/es/blog/que-es-un-plan-de-accion>
- Pavón, P., Gogeochea, M. (2010). *Metodología de la investigación II* [presentación de diapositivas]. Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado de: <http://paginas.facmed.unam.mx/deptos/ss/wp-content/uploads/2018/10/8.pdf>
- Pintos, S., Moreno, J. (2018). *Los contratos administrativos y su aplicación: obras, suministros, servicios y concesiones de obras y servicios*. Wolters Kluwer España. Recuperado de: <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/2874/1/T1025-MDE-Guerrero-Concesion.pdf>
- Ponce, H. (2007). *La matriz foda: alternativa de diagnóstico y determinación de estrategias de intervención en diversas organizaciones*. Enseñanza e investigación en psicología. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/292/29212108.pdf>
- Porto, J., Garder, A. (2011). *Definición de acuerdo*. Definición.de. Recuperado de: <https://definicion.de/acuerdo/>
- Presidencia de la República del Ecuador. (2017, 27 de diciembre). *Decreto Ejecutivo 256. Por el cual se adopta el tratado de cielos abiertos del Ecuador*. Registro Oficial. Recuperado de: https://www.eltelegrafo.com.ec/images/Fotos_ElTelegrafo/EdicionImpresa/2017/Diciembre/28-12-17/Decreto-256-cielos-abiertos.pdf
- Real Academia Española. (2020). *Diccionario de la lengua española (edición del tricentenario)*. Recuperado de: <https://dle.rae.es/base#CiiosqO>
- Rodríguez, A. (s. f.). *Método analítico de investigación: características y ejemplos*. LIFEDER. Recuperado de: <https://www.lifeder.com/metodo-analitico-sintetico/>

- Ruano, A. (2016). *El transporte terrestre y la historia de la humanidad*. SERTRANS. Recuperado de: <https://www.sertrans.es/trasporte-terrestre/el-transporte-terrestre-la-historia-de-la-humanidad/>
- Sabogal, L. (2020). *Papel de las libertades del aire dentro de las alianzas aéreas* [tesis de maestría en Derecho Económico, Pontificia Universidad Javeriana]. Repositorio Institucional. Recuperado de: <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/50412/Documento.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Sampieri, R., Fernández, C. & Baptista, P. (1991). *Metodología de la investigación*. McGraw-Hill.
- Santana, M. (2020). *¿Cuáles son las libertades del aire?*. Sociedad Aeronáutica Española. Recuperado de: <https://www.sociedadaeronautica.org/libertades-del-aire/>
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2017, 22 de septiembre). *Resolución CNP-003-2017. Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021. Toda una vida*. Boletín 234. Recuperado de: https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL_0K.compressed1.pdf
- Soto, R. (2019, 13 de agosto). *Cielos Abiertos: Retos y Oportunidades*. A21. Recuperado de: <https://a21.com.mx/index.php/el-nido-del-aguila/2019/08/13/cielos-abiertos-retos-y-oportunidades>
- Vega-Malagón, G., Ávila-Morales, J., Vega-Malagón, A. J., Camacho-Calderón, N., Becerril-Santos, A., & Leo-Amador, G. E. (2014). *Paradigmas en la investigación*. Enfoque cuantitativo y cualitativo. *European Scientific Journal*, 10(15).

ANEXOS

Anexo A: Formato de entrevistas semiestructuradas.

ENTREVISTA 1

Fecha:

Nombre:

Organización:

Área:

Objetivo: Conocer a profundidad el contexto del Decreto Ejecutivo N° 256 de Cielos Abiertos y la conectividad aérea del Ecuador.

Cuestionario

1. ¿Qué considera como conectividad aérea?
2. ¿Cómo ha impactado el Decreto Ejecutivo N°256 en la actividad aerocomercial del país?
3. ¿Por qué se prohíbe el cabotaje dentro del tratado?
4. ¿De qué forma influye el decreto en los convenios de códigos compartidos?
5. ¿Cómo se puede aprovechar todo el potencial del acuerdo de cielos abiertos en pro de la actividad aeronáutica del Ecuador?

ENTREVISTA 2

Fecha:

Nombre:

Organización:

Área:

Objetivo: Entender de mejor manera el ámbito tarifario y su relación con el acuerdo de cielos abiertos en el Ecuador.

Cuestionario

1. ¿Qué considera como conectividad aérea?
2. ¿Qué es una tarifa aérea?
3. ¿Qué aspectos se toman en cuenta para generar una tarifa?
4. ¿Cómo ha impactado el Decreto Ejecutivo N°256 en la actividad aerocomercial del país?
5. ¿Cómo se puede reducir estas tarifas en el marco del tratado de cielos abiertos del Ecuador?

Anexo B: Decreto Ejecutivo N° 256

DECRETO N°256

LENÍN MORENO GARCÉS

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que el numeral 5 del artículo 278 de la Constitución de la República establece que el régimen de desarrollo tendrá como objetivo, entre otros, el de promover la integración latinoamericana e impulsar una inserción estratégica en el contexto internacional;

Que el artículo 304 de la Constitución de la República del Ecuador contempla que la política comercial tenga como objetivos, entre otros, los de desarrollar, fortalecer y dinamizar los mercados internos, así como regular, promover y ejecutar acciones correspondientes para impulsar la inserción estratégica del país en la economía mundial;

Que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, del cual el Ecuador es signatario, determina en su artículo 14 los fines y objetivos de la OACI para fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, específicamente en sus literales d y f, contempla la importancia de satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico; y, de asegurar que se respeten plenamente los derechos de los estados contratantes, y que cada estado contratante tenga oportunidad equitativa de explorar empresas de transporte aéreo internacional;

Que el transporte aéreo es un servicio que coadyuva al desarrollo del turismo, intercambio comercial, integración nacional, regional y mundial; por tanto, se requiere de una política de apertura que se traduzca en la suscripción de acuerdos bilaterales flexibles o de Cielos Abiertos en forma gradual y progresiva, que permita su desenvolvimiento dentro de un marco de seguridad, transparencia y flexibilidad;

Que un ejemplo de la liberación del transporte aéreo en Suramérica se encuentra en la Decisión 582 sobre transporte Aéreo de la Comunidad Andina (CAN), de la que el Ecuador es parte, mediante la cual los países miembros se conceden el libre ejercicio de derechos de tercera libertad, cuarta libertad y quinta libertad, en vuelos no regulares de carga y correo que se realicen dentro de la subregión; así como también un régimen de libertad para los vuelos no regulares de carga de sus empresas, que se realicen entre países de la subregión y terceros países;

Que el Estado ecuatoriano como signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, le corresponde facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales, reconociendo que estos servicios deben ser eficientes y competitivos y mejorar el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico.

En ejercicio de la atribución conferida por los numerales 3, 5 y 10 del artículo 147 de la Constitución de la República,

DECRETA

Artículo 1.- Adoptar como política pública nacional, la plena liberalización del transporte aéreo por parte del Ecuador, a excepción del tráfico de cabotaje.

Artículo 2.- La negociación de derechos de tráfico a los que se refiere el presente Decreto Ejecutivo estará sujeto al análisis particular de cada caso.

Artículo 3.- Los acuerdos de transporte aéreo existentes, se renegociarán en los términos del presente Decreto Ejecutivo, siempre que las partes involucradas lo consideren oportuno.

Artículo 4.- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, en coordinación con los Ministerios de Turismo y Comercio Exterior, serán los encargados de las negociaciones de convenios de cielos abiertos.

Artículo 5.- En la negociación de convenios se deberá respetar el principio de la libre y sana competencia, garantizando la prestación permanente de servicios y previniendo prácticas desleales o el abuso de posiciones dominantes o monopólicas.

Artículo 6.- Los aeropuertos internacionales que serán materia de negociación de estos convenios, corresponden exclusivamente a aquellos que se encuentren en el Ecuador continental.

Disposición final. - El presente Decreto Ejecutivo entrará en vigencia a partir de su publicación del Registro Oficial.

Dado en el Palacio Nacional, en Quito, a 27 de diciembre de 2017.



Lenin Moreno Garcés
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

Anexo C: Plan de incentivos para el incremento de operaciones en aeropuertos administrados por la DGAC.

RESOLUCIÓN CNAC: 013/2018

ANEXO 1

PLAN DE INCENTIVOS PARA EL INCREMENTO DE OPERACIONES EN LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR LA DGAC

ANTECEDENTES

La Ley de Aviación Civil establece en su Artículo 1.- "Corresponde al Estado la planificación, regulación y control aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano. Le corresponde la construcción, operación y mantenimiento de los aeródromos, aeropuertos y helipuertos civiles, y de sus servicios e instalaciones...".

El Código Aeronáutico establece en su artículo 32.- "La administración y operación de los aeródromos y aeropuertos de uso público estará a cargo de la Dirección General de Aviación Civil.

El literal h) del artículo 4 de la Ley de Aviación Civil establece como atribución del consejo "A pedido de la Dirección General de Aviación Civil, aprobar la creación y regulación de tasas y derechos por servicios aeroportuarios, tasas y derechos por facilidades aeronáuticas y utilización de la infraestructura aeronáutica, de los aeropuertos que estén bajo operación y administración de la Dirección General de Aviación Civil."

El artículo 5 de la Ley de Aviación Civil preceptúa: "La Dirección General de Aviación Civil es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica y fondos propios, con sede en el Distrito Metropolitano de Quito".

La Dirección General de Aviación Civil a través de oficio No. DGAC-YA-2()17-2030-O de 06 de septiembre de 2017, recomienda al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que, en consideración de las cifras en decrecimiento en los aeropuertos de Latacunga y Manta a la fecha, se formulen políticas de incentivos para atraer pasajeros y carga que impulsen la llegada de operadores internacionales, dado que al momento no se presenta operación internacional en los referidos aeropuertos.

Código Orgánico de las Finanzas Públicas Art. 74, señala las atribuciones del Ministro de Finanzas, entre ellas: "Numeral 15. Dictaminar en forma previa, obligatoria y vinculante sobre

todo proyecto de ley, decreto, acuerdo, resolución, o cualquier otro instrumento legal o administrativo que tenga impacto en los recursos públicos o que genere obligaciones no contempladas en los presupuestos del Sector Público no Financiero, exceptuando a los Gobiernos Autónomos Descentralizados".

Disposición General Cuarta. - Establecimiento de tasas. - Las entidades y organismos del sector público, que forman parte del Presupuesto General del Estado, podrán establecer tasas por la prestación de servicios cuantificables e inmediatos, tales como pontazgo, peaje, control, inspecciones, autorizaciones, permisos, licencias u otros, a fin de recuperar, entre otros, los costos en los que incurrieren por el servicio prestado, con base en la reglamentación de este Código.

Mediante Oficio DGAC-YA-2018-0546-O de 16 de marzo de 2018, la Dirección General de Aviación Civil recomienda la conformación de un equipo de trabajo, con el objetivo de determinar una propuesta de un Plan de Incentivo para los aeropuertos que permita dinamizar las operaciones domésticas e internacionales en los aeropuertos administrados por la DGAC.

Mediante oficio Nro. MTOP-STA-18-60-OF de 20 de marzo de 2018, La Subsecretaría de Transporte Aéreo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), solicita se remita a mencionada Cartera de Estado un informe que contenga la situación actual de la red aeroportuaria del país.

Con Oficio DGAC-YA-2018-1056-O de 21 de mayo de 2018 la DGAC remite un informe actualizado de la situación actual de los Aeropuertos y recomienda la creación de políticas de incentivos tendientes a atraer operaciones (carga y pasajeros) hacia los aeropuertos administrados por la DGAC.

La resolución Nro. 066/10 de la DGAC publicada en agosto de 2010 y modificada por última vez en septiembre de 2014 contiene las tasas y derechos que cobra la Dirección General de Aviación Civil por concepto de servicios Aeronáuticos y Aeroportuarios.

ANÁLISIS ECONÓMICO

El objetivo principal de un sistema tributario es recaudar los ingresos necesarios para que el Estado financie los bienes y servicios públicos, el gasto social y otras actividades que tengan efectos económicos positivos para la sociedad.

Sin embargo, es frecuente también que los Gobiernos usen la estructura tributaria para promover ciertos objetivos de política económica, tales como incentivos para atraer nuevas inversiones, estimular el empleo o proteger a la industria nacional, entre otros.

En efecto, todos los países otorgan, en mayor o menor medida, concesiones en la estructura de subsidios o compensaciones que buscan aumentar los niveles de inversión doméstica o atraer inversión extranjera. La aplicación de estos incentivos conlleva una serie de costos tales como pérdida de recaudación, costos de administración y cumplimiento, espacios de evasión y elusión y pérdida de progresividad que se está dispuesto a asumir con la esperanza de aumentar la inversión y, por esa vía, obtener efectos positivos sobre el crecimiento económico, el empleo y la adopción de nuevas tecnologías.

La aplicación de este descuento se ha planteado con el objetivo de otorgar una herramienta de atracción a los aeropuertos administrados por la Dirección General de Aviación Civil, en virtud de lo cual se requiere el desarrollo de conexiones aéreas.

Debido a que los incentivos tributarios a la inversión compiten con otras políticas por el uso de recursos limitados dentro de un espacio fiscal dado, resulta imprescindible evaluar la efectividad de los mismos, así como también los costos que tiene para la sociedad el uso de estos instrumentos. Al igual que como algunos países hacen con los programas de gasto directo, el establecimiento de incentivos tributarios debiera estar sujeto a una evaluación, en la que se justifique su necesidad y se establezcan objetivos y metas concretas; y también a una evaluación posterior, en la que se verifique empíricamente el cumplimiento de los objetivos, se cuantifiquen los costos y se tomen acciones correctivas cuando sea necesario.

Análisis de la situación actual de los aeropuertos administrados por la DGAC.

Situación financiera:

Previo a la presentación de la situación actual de los aeropuertos es importante aclarar la figura mediante la cual la DGAC administra la red aeroportuaria del país. La DGAC está compuesta por 3 Direcciones Regionales desconcentradas, las cuales tienen a cargo la administración de los aeropuertos de su región, cada aeropuerto constituye una jefatura en la organización administrativa de la DGAC, misma que responde de forma directa a la Dirección Regional, que a la vez responde a la Sub Dirección de la DGAC. Como consecuencia de esta organización administrativa los Aeropuertos no tienen autonomía financiera, por lo que los ingresos generados por los mismos van directamente a la cuenta única del tesoro, y los gastos requeridos para el mantenimiento y operación de los aeropuertos se tramitan vía presupuesto aprobado por el Ministerio de Finanzas.

Esta figura implica que los aeropuertos no son autónomos y que dependen del Estado de forma directa para su funcionamiento, razón por la cual es importante que la DGAC realice un manejo eficiente de los recursos para garantizar el funcionamiento óptimo de la red aeroportuaria con el menor impacto económico para el Estado.

De acuerdo a la operación regular de los aeropuertos, la DGAC brinda servicios tanto a las compañías aéreas como a los pasajeros y usuarios en general de los aeropuertos que están bajo su administración, de los cuales genera ingresos por concepto de tasas de servicio, a continuación, se detallan las tasas que cobra la DGAC de acuerdo a su naturaleza.

TIPO DE TASA	CONCEPTO
Tasa operacional	Protección al vuelo
	Protección al vuelo antes y después
	Aterrizaje
	Iluminación
	Estacionamiento
Tasa no operacional	Uso de terminal
	Seguridad aérea
	Inscripciones, registros y matrículas
	Tasa de servicios aeroportuarios
	Tasas por permisos vuelos chárter

En la tabla 1 se detallan los ingresos que la DGAC factura por concepto de servicios aeroportuarios, estos ingresos representan un 14.5% del total de ingresos institucionales y en promedio alcanzan los USD 6'500.000 anuales.

Como se mencionó anteriormente los gastos de los aeropuertos se financian vía Presupuesto del Estado y no mediante los ingresos que estos generan, por lo que no se puede hablar de rentabilidad del sistema aeroportuario en estricto sentido, sin embargo, a continuación, se detalla el resultado operacional de los aeropuertos durante los últimos 5 años de operación.

RESULTADOS RED AEROPORTUARIA DGAC			
Año	Ingresos	Gastos	Resultados
2013	\$ 6.412.841	\$ 9.445.461	\$ 3.032.621
2014	\$ 6.941.335	\$ 9.764.719	\$ 2.823.384
2015	\$ 7.710.475	\$ 9.346.770	\$ 1.636.295
2016	\$ 6.279.331	\$ 8.853.741	\$ 2.574.410
2017	\$ 5.632.876	\$ 9.020.248	\$ 3.387.372
Total	\$ 32.976.857	\$ 46.430.939	\$13.454.082

En el cuadro 1 se puede apreciar la relación entre los ingresos generados por los aeropuertos y los gastos ejecutados, cuyo resultado es negativo, es decir los aeropuertos representan en términos generales un costo para el Estado. Es así que durante los últimos 5 años el costo de operación de los aeropuertos ha sido de USD \$13'454.081,95.

Los aeropuertos que más ingreso han generado en este período son: Latacunga, Manta, Orellana y San Cristóbal; los 4 aeropuertos mencionados representan cerca del 69% del ingreso total de la red aeroportuaria. Durante los últimos años se puede apreciar una reducción importante de los ingresos globales y esta se puede atribuir a dos factores específicos que tendrán un gran impacto en los ingresos futuros de los aeropuertos.

El primero de estos factores es la reducción de la operación en el Aeropuerto de Latacunga, el cual hasta el año 2016 mantenía una importante operación de dos empresas cargueras que utilizaban a este aeropuerto como su centro de distribución en Ecuador, de forma gradual hasta mediados de 2017 el aeropuerto de Latacunga vio reducida sus operaciones de carga internacional a cero, ya que ambas empresas por motivos comerciales decidieron no operar más en el aeropuerto. Es importante mencionar que el Aeropuerto de Latacunga aporta a la red con el 26% de sus ingresos. Por lo cual en el 2018 los ingresos antes descritos se verán reducidos aún más.

Otro factor importante ha sido la reducción de operaciones en el Aeropuerto de Manta, previo al terremoto de abril de 2016 el Aeropuerto de Manta mantenía un alto número de operaciones tanto domésticas como internacionales principalmente de pasajeros; sin embargo, y después del terremoto las operaciones internacionales fueron interrumpidas por la compañía AVIOR, afectando al ingreso del aeropuerto, es importante recalcar que las operaciones domésticas en el aeropuerto continúan, sin embargo se ha notado una disminución en la oferta de la empresa TAME EP en los últimos años, misma que desde el 2015 hasta el 2017 presenta una reducción en su oferta de asientos cercana a un 45%.

En términos generales TAME EP ha reducido su oferta de asientos a todos los aeropuertos administrados por la DGAC, pasando de 1'600.000 asientos en 2013 a 711.759 en el 2017; es decir, más del 50% de reducción en los últimos 5 años.

Análisis Estadístico

Comportamiento Histórico 2013 — 2017 aeropuertos administrados por la DGAC.

a) Análisis histórico pasajero doméstico

El análisis se enfoca en la oferta y demanda de la industria doméstica de pasajeros, puesto que principalmente la actividad internacional de los aeropuertos administrados por la DGAC es marginal y solo involucra en la actualidad la operación transfronteriza en el Aeropuerto de Esmeraldas.

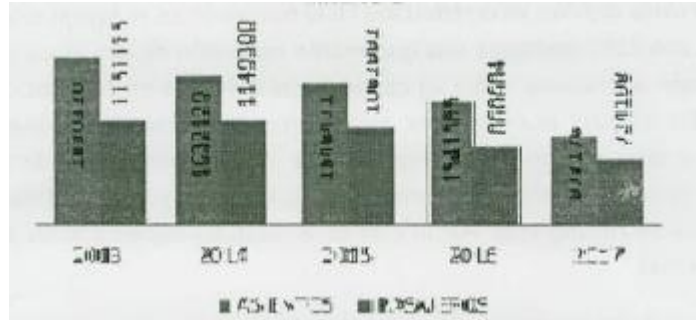
A continuación, se presenta el comportamiento histórico de la oferta y la demanda durante el periodo 2013 — 2017 en servicio doméstico regular de pasajeros.

Cuadro no. 1

Comportamiento histórico oferta y demanda

Servicio doméstico regular de pasajeros

Período 2013-2017



En el Cuadro No. 1 se aprecia la tendencia decreciente tanto de la oferta como la demanda desde el 2013. Si se compara entre el año 2013 y el año 2017 la oferta disminuyó en 46.83% y la demanda en un 37.09%.

La oferta general de pasajeros disminuyó de 1.830.220 en el 2013 a 1.632.129 en el 2014 que corresponde al -10.82%, en el 2015 decreció en un -5.25%, en el 2016 en un -13.25%, y finalmente en el 2017 en -27.46%. De igual manera la demanda de pasajeros disminuyó de 1.151.125 en el 2013 a 1.149.308 al 2014 correspondiente a -0.16%, en el 2015 decreció en un -7.51%, en el 2016 -19.03%, y en el 2017 -15.86%.

CUADRO No. 2

OFERTA Y DEMANDA SERVICIO DOMÉSTICO REGULAR DE PASAJEROS - POR AEROPUERTOS PERÍODO 2013-2017.

AEROPUERTO	OFERTA	DEMANDA
Coca	1,447,015	950,765
Lago Agrio	588,008	389,326
Macas	10,592	7,156
Tena	35,812	19,332
Tulcán	22,028	7,803
Latacunga	175,196	110,448
Loja	916,853	702,07
Manta	1,867,264	1,036,570
Santa Rosa	477,096	346,482
Esmeraldas	686,68	456,211
Salidas	63,494	35,424
San Cristóbal	1,033,547	599,381
TOTAL	7,323,585	4,660,968

En el cuadro No. 2 se observa la oferta y demanda de pasajeros en servicio regular doméstico, en el periodo 2013 — 2017 por aeropuerto.

CUADRO No. 3

VARIACIÓN DE OFERTA - ASIENTOS OFRECIDOS

ANÁLISIS POR COMPAÑÍA PERÍODO 2013-2017

VARIACIÓN OFERTA			
AÑOS	TAME	AEROLANE	AEROGAL
2013	-	-	-
2014	-3,99%	-65,20%	-6,83%
2015	-4,02%	-7,57%	-9,21%
2016	-18,65%	0,48%	4,53%
2017	-39,46%	-0,55%	2,84%
Tot. Dismin.	-66,12%	-72,85%	-8,67%

En el cuadro que antecede se observa la variación de la oferta de asientos en servicio regular doméstico de pasajeros por compañía de Aviación, en el período 2013-2017.

AEROLANE es la compañía que más oferta de vuelos ha reducido en los aeropuertos de la DGAC al presentar una variación del -72,85%, su mayor disminución en el año 2014 reduciendo en -65,20%.

TAME EP tuvo una disminución total del -66,12% siendo en el año 2017 la más alta con 39,46%.

AEROGAL tuvo una disminución total de -8,67% siendo en el año 2015 la más alta disminuyendo un -9,21% de su oferta.

b) Análisis histórico de carga

Analizando el transporte de carga doméstica regular y no regular en el periodo 2013 — 2017, se analizaron los tres aeropuertos con mayor cantidad de operaciones, siendo el principal el aeropuerto de la ciudad de Manta, con una representación del 79,11%, seguido del aeropuerto de Santa Rosa que representó el 19,58% y el aeropuerto de Latacunga con el 1,31%.

CUADRO No. 4
 COMPORTAMIENTO HISTÓRICO
 CARGA INTERNACIONAL SERVICIO REGULAR Y NO REGULAR
 PERÍODO 2013-2017

TRÁFICO INTERNACIONAL REGULAR Y NO REGULAR					
AEROPUERTOS DEL ECUADOR					
AÑOS 2013 - 2017					
CARGA EN TM.					
AEROPUERTOS	2013	2014	2015	2016	2017
LATACUNGA	47,234,32	40,125,17	23,185,21	23,462,13	6,396,25
MANTA	1,3766	2,7306	0	0	0
VARIACIÓN DE CARGA					
AEROPUERTOS	2013	2014	2015	2016	2017
LATACUNGA	-	-4,99%	-42,22%	1,19%	-72,74%
MANTA	-	98,36%			

En el Cuadro No. 4 en lo que respecta al transporte de carga internacional regular y no regular durante el periodo 2013 — 2017 se analizaron los dos aeropuertos con más operaciones; siendo el principal al aeropuerto de la ciudad de Latacunga con una disminución de la demanda del 72,74%, no obstante, es el aeropuerto que más carga operó, es así que en el año 2013 transportó la cantidad de 42.234,32 TM.; En el año 2017 6.396,25 TM. Por su parte el aeropuerto de Manta dejó de operar en servicio de carga internacional desde el año 2015 al 2017 siendo su cantidad máxima operada en el 2014 de 273,06 TM.

CUADRO No. 5
 COMPORTAMIENTO HISTÓRICO
 SERVICIO NO REGULAR DE CARGA (NACIONAL E INTERNACIONAL)
 PERÍODO 2013 – 2017

TRAFICO DOMESTICO E INTERNACIONAL							
TOTAL DE CARGA EN TM. POR AEROPUERTOS DEL ECUADOR							
(ENTRADOS Y SALIDOS)							
PERIODO 2013-2017							
SERVICIO AEREO NO REGUIAR							
AEROPUERTOS	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL CARGA 2013-2017	%PART

COCA	7,76	2,15	0,18	1,30	1,17	12,56	0,02%
ESMERALDAS	0,10	0,00	0,27	0,19	0,04	0,60	0,00/0
ISABELA	25,03	20,61	3,90	3,57	1,05	54,16	0,10%
LAGO AGRIO	0,15	0,31	0,00	0,00	0,00	0,46	0,00%
LATACUNGA	17.100,45	15.258,31	8.039,40	7.373,81	843,63	48.615,60	93,52%
LOJA	0,59	0,00	0,00	0,29	0,39	1,28	0,00%
MACAS	12,32	5,92	290,73	189,70	338,31	836,98	1,61%
MACHALA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
MANTA	137,70	273,20	2,42	69,95	3,23	486,50	0,94%
PASTAZA	1,66	31,54	215,65	210,22	191,77	650,85	1,25%
SALINAS	0,29	37,75	1,57	1,66	13,50	54,78	0,11%
SAN CRISTOBAL	8,26	0,31	3,58	0,00	0,00	12,15	0,02%
SANTA ROSA	0,15	0,72	0,87	2,87	7,19	11,80	0,02%
TAISHA	6,54	17,39	640,59	361,60	199,23	1.225,35	2,36%
TENA	0,00	0,00	0,00	22,10	0,00	22,10	0,04%
TULCAN	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0%
TOTALES	17301,00	15648,23	9199,16	8237,27	1599,53	51985,18	100%

CUADRO No. 6

TRÁFICO DE CARGA SERVICIO NO REGULAR (NACIONAL E INTERNACIONAL)
 POR AEROPUERTOS
 PERÍODO 2013-2017.



Como se observa en el Cuadro No.5, para el periodo 2013-2017 en el Servicio No Regular de carga (nacional e internacional), se transportó un total de 51985,18 TM. de carga de exportación e importación.

Por su parte se observa en el Cuadro No. 6 que el aeropuerto más representativo con mayor actividad en el servicio No Regular de carga (nacional e internacional) es Latacunga, con una

representación del 93%, seguido del aeropuerto de Manta que representó el 1%, el restante 6% corresponde a participaciones menores del resto de aeropuertos administrados por la DGAC.

PLAN DE INCENTIVOS

Benchmarking:

Los aeropuertos tanto públicos como privados en todo el mundo tienen como objetivo el maximizar las operaciones y utilizar su infraestructura lo más eficientemente posible. El incremento de operaciones implica el atraer nuevas aerolíneas que operen en rutas que tienen potencial comercial, para lo cual los aeropuertos realizan negociaciones que pueden tomar meses o incluso años para conseguir nuevas operaciones y expandir la conectividad de cada aeropuerto.

Mencionadas negociaciones toman tanto tiempo principalmente por el alto nivel de inversión que requieren las aerolíneas para operar en nuevos mercados, se debe considerar que una ruta nueva requiere de: un avión dedicado y disponible, comercialización, creación de oficinas, pagos de comisiones, promociones, etc. Es por esto que las aerolíneas analizan las posibles nuevas operaciones y comparan con otras rutas similares en un análisis de costo beneficio.

Debido a esta inversión el rentabilizar una ruta, para una aerolínea, es un proceso largo que toma entre 2 y 3 años hasta alcanzar resultados positivos y lograr generar una demanda que permita mantener la operación en el largo plazo.

Como parte del análisis las aerolíneas buscan lugares donde las condiciones sean más propicias para iniciar su operación, condiciones como: incentivos, tamaño de la población, ingreso per cápita, rutas directas a destinos de la aerolínea, cantidad de aerolíneas presentes en el mercado, economía de la zona, instalaciones hoteleras, acceso a la comunicación, legislación e impuestos, entre otros factores.

Es en este punto donde los aeropuertos negocian para atraer operaciones nuevas, sobre la base de incentivos, los cuales consisten en ofrecer a las aerolíneas nuevos descuentos en los costos operacionales que brindan los aeropuertos como:

- Estacionamiento
- Iluminación
- Mangas de servicio
- Tasas de uso de terminal,

En el caso de Europa los municipios utilizan los incentivos a las nuevas operaciones para atraer aerolíneas Low Cost, de esta forma compiten con los aeropuertos principales como es el caso del Aeropuerto de Beauvais, ubicado a 80Km de Paris en el cual opera la empresa Ryan Air en rutas desde Paris hacia distintas ciudades de Europa, en lugar de utilizar el Aeropuerto Charles de Gualle, principal aeropuerto de Paris,

En el caso de Ecuador los Aeropuertos de Quito y Guayaquil utilizan frecuentemente los incentivos a las operaciones en la atracción de nuevas aerolíneas, el Municipio de Guayaquil publicó la Ordenanza "MODIFICATORIA A LA ORDENANZA REFORMATORIA QUE FIJA LAS TARIFAS MÁXIMAS QUE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA DEL SISTEMA AEROPORTUARIO DE GUAYAQUIL COBRARÁ POR LOS SERVICIOS QUE PRESTA.", en la cual se describe los descuentos que ofrece el aeropuerto Internacional "José Joaquín de Olmedo" a las líneas aéreas que desarrollen una nueva ruta o incrementen frecuencias a una ya existente, en este caso siempre refiriéndose a operación internacional.

Sobre la base de lo expuesto la DGAC considera necesario que los aeropuertos que forman parte de la Red Aeroportuaria de la DGAC cuenten con un plan de incentivos para nuevas operaciones tanto domésticas como internacionales, de esta forma se brindará condiciones favorables a empresas domésticas e internacionales que busquen incrementar o desarrollar sus mercados dentro de la red aeroportuaria de la DGAC.

Propuesta de incentivos:

Teniendo en cuenta el análisis realizado a continuación se presenta el plan de incentivos, mismo que considera beneficios, durante 3 años, para las aerolíneas que operen nuevas rutas desde y hacia los aeropuertos administrados por la DGAC, en la cual se han tenido en cuenta los principales rubros operativos en los que se puede generar impacto al costo de operación y se puede competir con otros aeropuertos nacionales y de la Región.

Es así que se ha diseñado los siguientes supuestos o condiciones que deberán cumplir las aerolíneas para ser acreedoras de los beneficios planteados:

- Operación Internacional
 - Permiso de operación regular
 - AOC vigente
 - La ruta deberá tener como destino un aeropuerto administrado por la DGAC.
 - No existe mínimo de rutas para operar.
 - El descuento varía dependiendo del número de frecuencias semanales a operar; 1-3; 4-7; más de 7.
 - El descuento no aplica a tarifas aeroportuarias.

- Operar mínimo 3 años, la salida anticipada generará costos alternativos.
- Operación Doméstica.
 - Permiso de Operación Regular.
 - AOC vigente.
 - El descuento aplica a todos los aeropuertos de la DGAC.
 - El operador deberá tener su centro de operaciones en un aeropuerto de la DGAC. (HUB)
 - El operador deberá operar mínimo 3 rutas domésticas. (Puede incluir Quito o Guayaquil).
 - El descuento no aplica a tarifas aeroportuarias.
 - Operar mínimo 3 años, la salida anticipada generará costos alternativos.

Sobre la base de los supuestos es importante definir los rubros por concepto de tasas de servicios tanto aeronáuticas como aeroportuarias, que han sido consideradas dentro del análisis.

Tabla 2: Tasas aeronáuticas y Aeroportuarias.

Rubro	Característica	Naturaleza	Quien cancela?
Aterrizaje	Variable (Depende del peso)	Aeronáutica	Aerolínea
Iluminación	Variable (Depende del peso). Solo vuelos nocturnos.	Aeronáutica	Aerolínea
Protección en vuelo	Variable (Depende del peso)	Aeronáutica	Aerolínea
Protección al vuelo En ruta	Variable (Depende del peso)	Aeronáutica	Aerolínea
Estacionamiento >4 horas	Variable (Depende del peso)	Aeronáutica	Aerolínea
Tasa de uso de Terminal (TUT)	Fija (Valor depende de la categoría del Aeropuerto)	Aeroportuaria	Pasajero

Seguridad	Fija (Valor depende de la categoría del Aeropuerto)	Aeroportuaria	Pasajero
Accidentes (CFR)	Fija (Valor depende de la categoría del aeropuerto)	Aeroportuaria	Pasajero

En relación a la tabla que antecede, se ha considerado para el Plan de Incentivos a Nuevas Operaciones en los Aeropuertos Administrados por la DGAC 2 grupos de tasas, Grupo 1 todas las tasas aeronáuticas descritas en la tabla y en un segundo grupo se ha incluido la modificación de la Tasa de Uso de Terminal (TUT).

En primera instancia el reducir las Tasas Aeronáuticas, brindará a la red aeroportuaria una herramienta competitiva de atracción de nuevas aerolíneas, frente a los aeropuertos privados (Quito y Guayaquil) quienes tienen estrategias agresivas de atracción de aerolíneas.

El objetivo con la implementación de un Plan de Incentivos es el atraer nuevas operaciones desde aeropuertos que podrían considerarse alternativos e incrementar la conectividad nacional, por lo que también se ha considerado un incentivo al incremento de frecuencias hacia aeropuertos administrados por la DGAC por parte de aerolíneas que actualmente estén operando en el mercado,

Finalmente, dentro del rubro de las tasas aeroportuarias se busca la disminución de la Tasa de Uso de Terminal Internacional en los Aeropuertos Administrados por la DGAC (Manta y Latacunga) para las nuevas operaciones, el objetivo es presentar una oferta más económica, que se adapte a la propuesta de aeropuertos similares en la Región, en tal virtud la propuesta es reducir el valor de la Tasa de \$ 19.5 a \$ 14. Considerando que la propuesta es aplicable a las nuevas operaciones y los aeropuertos actualmente no cuentan con vuelos internacionales regulares, no existe una afectación a ingreso generado por mencionado rubro. Es importante aclarar que la disminución aplica únicamente para operaciones internacionales regulares, las tasas domésticas establecidas en la Resolución 010/14 no serán revisadas.

La tasa de uso de terminal internacional es una tasa de servicio que se cobra de forma directa a los pasajeros, por disposición de la IATA las tasas que se cargan a los pasajeros por conceptos de servicios se cargan directamente al valor del ticket aéreo. Al ser una tasa de servicio el valor de la misma está dirigida a cubrir los costos operativos que genere una actividad, en este caso el costo de operación de las terminales aeroportuarias.

Como ya se mencionó los aeropuertos internacionales de la DGAC no reciben operaciones internacionales regulares, únicamente operaciones privadas que son de carácter marginal, desde el año 2007 el Gobierno Ecuatoriano ha invertido más de \$300 millones en la rehabilitación,

mejora y modernización de la red aeroportuaria del Ecuador, dentro de estas inversiones se incluyó los aeropuertos de Manta y Latacunga en los cuales se invirtió más de \$50 millones para reacondicionar las terminales.

Después del terremoto de abril del 2016 la terminal Nacional e Internacional del Aeropuerto de Manta sufrió daños irreparables y tuvo que ser derrocada, se proyecta que en el 2018 se concrete la construcción del nuevo terminal de pasajeros con una inversión superior a los \$ 20 millones. Sobre la base de lo expuesto y en concordancia con el plan de incentivos planteados se ha decidido incrementar la competitividad de las terminales aéreas en pos de la dinamización de las operaciones.

Las Tasas por uso de terminal internacional en los Aeropuertos de Quito y Guayaquil tienen un costo aproximado de \$56 y \$26 respectivamente; sin embargo, mencionados aeropuertos mantienen un nivel de pasajeros superior a los 5 y 4 millones respectivamente y ofrecen a sus usuarios una gran cantidad de servicio como: Salas de embarque, Salas VIP, Dutty Free, tiendas, restaurantes, tiendas de ropa, entre otros. Los aeropuertos administrados por la DGAC no cuentan con este tipo de servicios por que no cuentan con un flujo de pasajeros que atraiga a las empresas privadas a ofrecer sus servicios. Por tanto, el valor de tasa de 14 dólares para los aeropuertos de la DGAC con características antes mencionadas sigue siendo rentable.

La inversión realizada y la baja operación de pasajeros histórica en los aeropuertos son argumentos para la reducción de la tasa a \$14 dólares, un 28% menos en concordancia con los descuentos ofertados en los rubros operacionales.

Plan de Incentivos: Con el objetivo de atraer nuevas operaciones a los aeropuertos administrados por la DGAC, se establecen los siguientes beneficios proporcionales y temporales de acuerdo al siguiente detalle:

- Nuevas operaciones domésticas: Cuando aerolíneas nacionales debidamente autorizadas conforme la legislación del Ecuador, inicien nuevas operaciones domésticas, comprobando que su centro de operaciones es un aeropuerto administrado por la DGAC.

AÑO	DESCUENTO	Rubros
1	70%	Aterrizaje
2	50%	Iluminación
3	30%	Protección al vuelo
4	Costo normal	Protección al vuelo en ruta Estacionamiento >4

FRECUENCIAS SEMANALES				Rubros
AÑO	1-3	4-7	>7	
1	65%	70%	80%	Aterrizaje
2	40%	50%	70%	Iluminación
3	15%	30%	60%	Protección al vuelo
4	0%	0%	0%	Protección al vuelo en ruta
				Estacionamiento >4

Internacionales: Cuando aerolíneas nacionales o domiciliadas en el Ecuador y debidamente autorizadas conforme la legislación del país, decidan iniciar la operación en rutas directas internacionales desde y hacia un aeropuerto administrado por la DGAC.

- **Incremento de frecuencias hacia aeropuertos administrados por la DGAC:** Cuando aerolíneas nacionales debidamente autorizadas conforme la legislación del Ecuador, decidan incrementar la operación, en rutas regulares domésticas que mantengan a partir de la publicación de este reglamento, desde y hacia los aeropuertos administrados por la DGAC.

AÑO	DESCUENTO	Rubros
1	70%	Aterrizaje
2	50%	Iluminación
3	30%	Protección al vuelo
4	Costo normal	Protección al vuelo en ruta
		Estacionamiento >4

Impacto Económico

El Gobierno del Ecuador ha invertido en infraestructura aeroportuaria y en equipos de navegación aérea en los últimos 10 años cerca de USD 364 millones a nivel nacional que incluye la construcción de 2 aeropuertos nuevos, lo que ha permitido mejorar la operación en todos los aeropuertos del país y mejorar toda la red aeroportuaria a nivel nacional.

La inversión realizada tanto en infraestructura como en equipos de navegación aérea ha permitido que Ecuador mantenga estándares de seguridad, servicio y calidad reconocidos a nivel mundial, a tal punto que en el lapso de los últimos 2 años se ha logrado una mejor posición en la región referente a la calidad de infraestructura de transporte aéreo mundial.

Esto nos incentiva a seguir trabajando y buscar mecanismos que nos permitan captar un mayor número de proveedores de servicios aéreos en el país, de esta forma podremos incrementar la

demanda relacionada al número de asientos ofrecidos para pasajeros tanto en tráfico receptivo como emisor.

A continuación, se presenta un detalle de la inversión que se ha realizado tanto en Infraestructura como en sistemas de navegación.

INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA 2007 – MAYO 2017

DESCRIPCIÓN	INVERSIÓN	PARTICIPACIÓN
Aeropuerto de esmeraldas, general Rivadeneira, Tachina.	26.954.028,36	9%
Ampliación de la pista y construcción de la nueva torre de control en aeropuerto Gral. Eloy Alfaro, Manta	11.238.827,22	4%
FASE II Aeropuerto Santa Rosa (Nuevo Aeropuerto)	52.796.309,33	18%
Remodelación integral del edificio terminal nuevo bloque técnico y remodelación del hangar del servicio contra incendios isla San Cristóbal.	11.170.135,57	4%
Pistas edificio terminal bloque técnico torre de control y obras complementarias del aeropuerto de salinas	49.349.414,22	17%
Remodelación edificio terminal nueva torre de control.	24.325.759,84	8%
Rehabilitación integral del aeropuerto internacional de Latacunga.	36.835.688,57	13%
Rehabilitación de la pista plataforma nuevo terminal torre de control y cerramiento perimetral del aeropuerto de Taisha, provincia de Morona Santiago.	2.464.056,79	1%
Construcción del aeropuerto en la ciudad de tena (nuevo aeropuerto)	54.599.943,05	19%
Reforzamiento de pista TAXI-WAY y plataforma, Construcción de nuevo edificio terminal del aeropuerto de Lago Agrio.	6.478.552,15	2%
Rehabilitación y ampliación del aeropuerto de Francisco de Orellana (Coca), incluido cerramiento perimetral, Orellana	15.357.768,00	5%
Total Rehabilitación Aeroportuaria	291.570.483,10	100%

INVERSIÓN EN SISTEMAS DE MODERNIZACIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA 2007 – 2017

DESCRIPCIÓN	INVERSIÓN	PARTICIPACIÓN
Renovación del sistema de visualización para el control de tránsito aéreo en ruta J. J. Olmedo.	3.514.640,00	5%
Adquisición de radar para el nuevo aeropuerto de Quito.	1.800.000,00	2%
Mejorar el servicio aerocomercial en el nuevo aeropuerto de Quito.	6.039.194,00	8%

Modernización del sistema de navegación aérea del Ecuador – Fase I	42.166.294,52	58%
Modernización de los sistemas de navegación aérea del Ecuador - Fase II	19.359.709,93	27%
Total modernización sistema navegación aérea.	72.879.838,45	100%

RESUMEN DE INVERSIÓN AEROPORTUARIA EJECUTADA 2007 – 2017

DESCRIPCIÓN	INVERSIÓN	PARTICIPACIÓN
Total rehabilitación aeroportuaria.	291.570.483,10	80%
Total modernización sistema navegación aérea.	72.879.838,45	20%
Total inversión ejecutada.	364.450.321,55	100%

Cuadro 2: Ingresos por rubros

INGRESOS AEROPUERTOS ADMINSTRADOS POR LA DGAC – RUBROS ANALIZADOS						
Ingresos aeronáuticos	Protección al vuelo	697.338,40	685.519,25	759.835,00	567.660,79	358.870,14
	Protección al vuelo antes y después de ruta	622.670,42	602.113,04	601.129,03	522.503,49	231.408,43
	Iluminación	150.271,53	135.7373,50	91.054,97	134.079,29	64.946,82
	Estacionamiento	82 ,859,74	28.161,63	201.283,51	149.684,93	139.422,41
Ingresos aeroportuarios	Uso terminal internacional	3.745,80	130.092,34	459-678,31	145.253,39	38.635,60
TOTAL		2.734.921,79	2.822.896,89	2.512.529,27	2.172.431,73	1277475,65

Los valores detallados en el cuadro 2, corresponden a los ingresos que generan los aeropuertos administrados por la DGAC por concepto de tasas. Las tasas incluidas en el cuadro han sido incluidas en el Plan de Incentivos. Al realizar un análisis superficial de los datos, o tendencia decreciente, es evidente que durante el periodo analizado los ingresos han disminuido de manera considerable (53% desde el 2013), las previsiones para el 2018 confirman esa tendencia ya que se espera que los ingresos disminuyan aún más por la interrupción de la operación del aeropuerto de Latacunga, mismo que aportaba con gran parte del ingreso de la red.

Existen varios factores que han sido determinantes en la reducción de los ingresos de la red, los cuales se resumen a continuación:

- **Diminución de la Oferta:** Dentro de los antecedentes se mencionó que la oferta disminuyó 30% en los últimos años, lo que afectó principalmente a la red aeroportuaria, esta reducción de asientos se traduce en menos ingresos y menos pasajeros transportados, por ende, se traduce en una reducción de la competitividad del país.
- **Terremoto de abril de 2016:** El movimiento telúrico que afectó principalmente a las provincias de Manabí y Esmeraldas, tuvo un efecto devastador en el Aeropuerto Internacional de Manta, actualmente y como consecuencia del terremoto la infraestructura del aeropuerto tuvo que ser derrocada. Si bien la operación doméstica no se ha visto afectada por el terremoto (TAME EP Y AVIANCA, mantienen sus frecuencias), la operación internacional, realizada por la empresa AVIOR, que conectaba Venezuela con Ecuador, trasladó sus operaciones a Guayaquil, lo que redujo los ingresos por concepto de tasas de uso de terminal como se aprecia en el cuadro 2, entre los años 2015 y 2017.
- **Operaciones en Latacunga:** En julio de 2017 la empresa Cargo Lux trasladó sus operaciones del Aeropuerto Internacional "Cotopaxi" al "Aeropuerto Internacional "Mariscal Sucre" de la Ciudad de Quito, dejando al Aeropuerto Cotopaxi sin operaciones comerciales y afectando de gran manera al ingreso global de la red aeroportuaria.

La suma de estos factores genera una disminución al ingreso cercana a USD 1'000.000, considerando que los ingresos por concepto de tasas van directamente a las arcas del país la afectación es directa al Presupuesto General del Estado.

Como parte del análisis de los ingresos, se ha considerado una proyección simple a 5 años, considerando las mismas condiciones operacionales del 2017, el cuadro 3 ilustra la proyección de los ingresos, se ha añadido un crecimiento simple de 3% considerando un escenario optimista en el que las empresas mantengan o incrementen razonablemente su operación a los aeropuertos administrados por la DGAC, no se considera el ingreso de nuevas aerolíneas tanto internacionales como domésticas para el efecto del análisis.

Cuadro 3: Proyección simple de crecimiento 3%.

INGRESOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR LA DGAC- RUBROS ANALIZADOS						
RUBROS		2018	2019	2020	2021	2022
Ingresos aeronáuticos	Protección al vuelo	283.830	292.345,31	301.115,67	310.149,14	319.453,61
	Protección al vuelo antes y después de ruta	261.251,75	269.089,30	277.161,98	285.476,84	294.041,14
	Aterrizajes	399.251,62	411.229,16	423.566,04	436.273,02	449.361,21
	Iluminación	67.039,55	\$ 69.050	71.122,36	73.256,03	75.453,71
	Estacionamiento	74.842,47	\$ 77.087	79.400,37	81.782,38	84.235,85
Ingresos aeroportuarios	Uso terminal internacional	72.626, 70	74.805	77.049,66	79.361,15	81.741,99
TOTAL		1.086.215,87	1.118.802,34	1.152.366,41	1.186.937,40	1.222.345,53

En el año 2018 los ingresos son menores a los ingresos generados en el 2017, debido a que hasta junio de 2017 el aeropuerto de Cotopaxi mantuvo operaciones comerciales, por lo que los ingresos del Aeropuerto Latacunga serán menores en el 2018. De acuerdo con la proyección presentada, la DGAC en 5 años recuperará un nivel de ingresos similar al del 2017.

Ingresos por el plan de incentivos:

La DGAC ha diseñado un Plan de Incentivos basado en nuevas operaciones o en el incremento de operaciones existentes, con el objetivo de atraer nuevos participantes a la industria o incentivar la industria. Es importante aclarar que ya sea una aerolínea nueva o existente, la decisión de realizar una nueva operación o incrementar frecuencias a una ruta existente, requiere que la aerolínea realice una inversión. Dicha inversión no necesariamente se traduce en gasto de dinero, sino en la inversión de recursos en un nuevo mercado, es decir, si la compañía requiere incrementar frecuencias en una ruta determinada deberá utilizar un avión nuevo o como en la mayoría de los casos deberá retirar frecuencias a otra ruta para invertir recursos en la nueva operación y esto genera un costo de oportunidad para la aerolínea en la que renuncia a ingresos en una ruta para ganarlos en otra.

El objetivo de brindar incentivos a este tipo de operaciones es brindar a los aeropuertos una herramienta que permita ofrecer a la aerolínea un apoyo a la inversión que realiza, este apoyo se traduce en un juego en el que los dos ganan; así el aeropuerto gana más pasajeros y la aerolínea reduce sus costos de operación directos al ser beneficiaria de incentivos en las tasas operacionales.

Adicional es importante aclarar que los precios por tasas aeronáuticas se calculan de acuerdo al peso de despegue de la aeronave, lo que quiere decir el peso del avión más el máximo peso que

soporta para despegar, esto se conoce como MTOW (Maximum Take Off Weight); por lo tanto mientras más grande sea el avión que opere mayor es el costo de la tasa, conforme se establece en la Resolución 066/10 de la DGAC.

Sobre la base de lo expuesto y los acercamientos previos con aerolíneas interesadas en la operación en el Ecuador se ha trabajado en un cálculo que permitirá conocer el ingreso aproximado que percibirá el Estado como resultado de la aplicación de la política de incentivos. En tal virtud se han considerado los siguientes supuestos:

Aerolínea promedio:	Airbus A319
MTOW	> 100 TM
Capacidad	120 pasajeros
Frecuencias	3 semanales
Destino	Bogotá (Ejemplo)
Operación	Diurna
Tiempo	3 años
Pasajeros por año	18,720
Factor de ocupación	77,67% (Factor histórico de ruta)

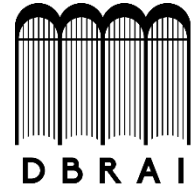
Cuadro 4: Ingresos operación promedio

TASAS OPERACIONALES		AÑO 1	AÑO 2	Año 3	Total
Estacionamiento	66,30	3.619,98	6.205,68	8.791 38	18.617 04
Aterrizaje	439,14	23.977,04	41.103,50	58.229,96	123.310,51
Protección al vuelo	143 43	7.831 28	13.425,05	19.018,82	40.275 14
Protección en ruta	180,96	9.880,42	16.937,86	23.995,30	50.813,57
Iluminación					
Tasa uso terminal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Tasa uso terminal	14,00	203.557,54	203.557,54	203.557,54	610.672,61
INGRESO ANUAL		248.866,25	281.229,62	313.592,99	843.688,87

En el cuadro 4 se describe el ingreso que le generaría al estado la inclusión de una ruta de pasajeros promedio, durante los 3 años proyectados el ingreso aproximado sería de USD 843.688, una vez aplicado el Plan de Incentivos. Se debe aclarar que el rubro más importante es el ingreso por concepto de Tasa de Uso de Terminal, el cual representa el 72% del mismo, este ingreso lo paga el pasajero directamente en el boleto aéreo, adicionalmente los valores detallados en el cuadro 4 son aproximados ya que algunos valores podrían variar dependiendo de la operación y las características del equipo.




**ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE
CHIMBORAZO**



**DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS Y RECURSOS
PARA EL APRENDIZAJE Y LA INVESTIGACIÓN**

UNIDAD DE PROCESOS TÉCNICOS
REVISIÓN DE NORMAS TÉCNICAS, RESUMEN Y BIBLIOGRAFÍA

Fecha de entrega: 12 / 03 / 2021

INFORMACIÓN DEL AUTOR
Nombres – Apellidos: PABLO ANDRÉS OROZCO ÁLVAREZ
INFORMACIÓN INSTITUCIONAL
Facultad: ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
Carrera: GESTIÓN DE TRANSPORTE
Título a optar: INGENIERO EN GESTIÓN DE TRANSPORTE
f. Analista de Biblioteca responsable:  Firmado electrónicamente por: ELIZABETH FERNANDA AREVALO MEDINA

