CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL
ECUADOR

# CONSEJO NACIONAL DE AVIACION CIVIL

## RESOLUCIÓN No. 013/2018

## CONSIDERANDO

**Que,** el artículo 85 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que, la prestación de bienes y servicios públicos tendrá como finalidad *"hacer efectivos el buen vivir y todos los derechos, y se formularán a partir del principio de solidaridad";*

**Que,** el artículo 314 de la Constitución de la República establece como competencia del Estado la provisión de los servicios públicos aeroportuarios, así como el control y regulación de los precios y tarifas aplicables a esos servicios;

**Que,** la Ley de Aviación Civil en su artículo 1 establece: *"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..."*;

**Que,** de acuerdo al artículo 4, literal h) de la Ley de Aviación Civil, publicada en el Registro Oficial S-435 de 11 de enero de 2007 se determina como atribución del Consejo Nacional de Aviación Civil: *"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."*;

**Que,** el Código Aeronáutico en su artículo 32 señala: *"La administración y operación de los aeródromos y aeropuertos de uso público estará a cargo de la Dirección General de Aviación Civil"*;

**Que,** el Consejo Nacional de Aviación Civil, de conformidad a la atribución establecida en el artículo 4, literal h) de la codificación a la Ley de Aviación Civil, mediante Resolución No. 066/2010 de 21 de julio de2010, publicado en Registro Oficial No. 61, de 10 de agosto de 2010, y sus posteriores modificaciones, aprobó los *"Derechos por servicios aeroportuarios, facilidades aeronáuticas, utilización de la infraestructura aeronáutica y tarifas para la concesión y prestación de servicios aeronáuticos en el ejercicio de la actividad aérea, dentro del espacio aéreo de la república del Ecuador"*;

**Que,** la Dirección General de Aviación Civil a través de oficio No. DGAC-YA-2017-2030-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;

**Que,** la Subsecretaría de Transporte Aéreo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), mediante oficio Nro. MTOP-STA-18-60-OF de 20 de marzo de 2018, solicita se remita a la mencionada cartera de Estado un informe que contenga la situación actual financiera,

situacional y los respectivos informes técnicos - económicos y sus proyecciones de la red aeroportuaria del país;

**Que,** la Dirección General de Aviación Civil con oficio DGAC-YA-2018-1056-O de 21 de mayo de 2018, 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;

**Que,** el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, mediante Acuerdo Ministerial No. 013/2018 de fecha 13 de junio de 2018, dispone a la Dirección General de Aviación Civil elabore y ejecute un plan de incentivos, acorde a las necesidades de los aeropuertos administrados por la DGAC, el mismo que deberá ser aprobado por el Consejo Nacional de Aviación;

**Que,** el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas en su artículo 74, numeral 15, señala entre otras atribuciones del Ministerio de Finanzas, la siguiente: *"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";* en virtud de lo expuesto mediante oficio No. MEF-MINFIN-2018-0599-O de 18 de julio de 2018, el Ministerio de Finanzas ha emitido dictamen favorable respecto la propuesta de la creación de un Política de Incentivos encaminada a reactivar los aeropuertos administrados por la DGAC;

**Que,** en cumplimiento del Acuerdo Ministerial No. 013/2018 de 13 de junio de 2018, la Dirección General de Aviación Civil, mediante Informe No. DGAC-YA-2018-1322(1)-M de 23 de julio de 2018, presentó ante el Consejo Nacional de Aviación Civil el Plan de Incentivos encaminado a fortalecer y reactivar los aeropuertos administrados por la DGAC;

**Que,** el Pleno del Consejo Nacional de Aviación Civil, en sesión Extraordinaria No. 005/2018 de 24 de julio de 2018, conoció como punto No. 2 del Orden del Día, el Informe No. DGAC-YA-2018-1322(1)-M de 23 de julio de 2018, mediante el cual la DGAC, sometió a aprobación del CNAC el Plan de Incentivos, en consecuencia, resolvió: 1) Aprobar el Plan de Incentivos presentado por la Dirección General de Aviación Civil de conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo Ministerial No. 013-2018 de 13 de junio de 2018, 2) Emitir la respectiva Resolución de aprobación;

En uso de sus facultades legales y reglamentarias en Consejo Nacional de Aviación Civil,

**RESUELVE:**

**Artículo 1.-** Aprobar el Plan de Incentivos elaborado por la Dirección General de Aviación Civil, con la finalidad de atraer nuevas inversiones y reactivar los aeropuertos administrados por la Dirección General de Aviación.

**Artículo 2.-** Encargar a la Dirección General de Aviación Civil la ejecución, control y aplicación de la presente Resolución, conforme a los parámetros detallados en el Plan de Incentivos, el mismo que consta como ANEXO 1y forma parte integrante de esta Resolución.

CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL
ECUADOR

**DISPOSICIÓN GENERAL:**

**ÚNICA.-** La Dirección General de Aviación Civil realizará un inventario de las rutas domésticas e internacionales, autorizadas y operadas, que incluyan un aeropuerto administrado por la DGAC, con corte a la fecha de publicación del presente documento.

**DISPOSICIÓN TRANSITORIA:**

**ÚNICA.-** La Dirección General de Aviación de Civil, deberá elaborar en el término de 15 días los correspondientes instructivos para la aplicación de los incentivos detallados en el ANEXO 1 de esta Resolución.

**DISPOSICION FINAL:**

**ÚNICA.-** La presente Resolución entrará en vigencia a partir de la fecha de su suscripción sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

**Comuníquese y Publíquese.-** Dado en el Consejo Nacional de Aviación Civil, Distrito Metropolitano, el 24 de julio de 2018.

**Ing. Jessica Alomía Méndez**
**DELEGADA DEL MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÙBLICAS**
**PRESIDENTE DEL CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÒN CIVIL**

**Sra. Livy de María Izquierdo Arboleda**
**DELEGADA DEL MINISTRO DE TURISMO**

**Econ. Lenin Fabricio Rodríguez Yánez**
**DELEGADO MINISTRO DE COMERCIO EXTERIOR E INVERSIONES**

**Sr. Carlos Javier Álvarez Mantilla**
**SECRETARIO DEL CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL**

08 AGO 2018

En Quito, a……NOTIFIQUÉ con el contenido de la presente Resolución No. 013/2018 a la Dirección General de Aviación Civil. - CERTIFICO:

Memorando Nro. DGAC-YA-2018-1322(1)-M

Quito, 23 de julio del 2018

Magister
Jessica Alomía Méndez
**DELEGADA DEL MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS,**
**PRESIDENTA DEL CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL**
**Presente.-**

De mis consideraciones:

A través de Acuerdo No. 013-2018 expedido el 13 de junio de 2018, el Ingeniero Boris Palacios Vásquez, Ministro de Transporte y Obras Públicas (E), dispuso en su artículo 1, a la Dirección General de Aviación Civil elabore un plan de incentivos, acorde a las necesidades de los aeropuertos administrados por la DGAC, los mismos que deberán brindar beneficios para los operadores aéreos regulares y actividades relacionadas con el servicio aeroportuario, bajo esquemas que garanticen la dinamización de las operaciones y aprovechamiento de la infraestructura, conforme a los lineamientos establecidos en el prenombrado Acuerdo, esto es: a) Incentivos a nuevas operaciones, b) Incremento en el número de operaciones en aeropuertos administrados por la DGAC; y, c) Incentivos comerciales para las actividades relacionadas con el servicio aeroportuario.

En el artículo 2 del referido Acuerdo, menciona que el Consejo Nacional de Aviación Civil, conforme a sus competencias y luego del análisis correspondiente, podrá aprobar el plan de incentivos que la Dirección General de Aviación Civil elabore acorde a lo establecido en el artículo 1 de este Acuerdo Ministerial. En el caso de que el Pleno del Consejo Nacional de Aviación Civil apruebe este plan, se encargará la ejecución del mismo a la Dirección General de Aviación Civil.

Mediante oficio No. DGAC-YA-2018-1056-O de 21 de mayo de 2018, el Director General de Aviación Civil, en contestación al pedido efectuado con oficio No. MTOP-STA-18-60-OF, remite a la Subsecretaría de Transporte Aéreo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el análisishistórico de la operación, resultados financieros y análisis de la situación actual de losaeropuertos de la red aeroportuaria manejada por la Dirección General de Aviación Civila nivel nacional, sugiriendo la creación de políticas de incentivos tendientes a atraer operaciones (carga y pasajeros) hacia los aeropuertos administrados por la DGAC.

El Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas en su artículo 74, numeral 15, señala entre otras atribuciones del Ministerio de Finanzas, la siguiente: *"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"*.

Con oficio Nro. DGAC-YA-2018-1269-O de 22 de junio de 2018, el señor Carlos Álvarez Mantilla, Director General de Aviación Civil, remite al señor Richard Iván Martínez Alvarado, Ministro de Economía y Finanzas, el Informe Técnico y Proyecto de Resolución, para la aprobación de las políticas de incentivos con la finalidad de atraer nuevas inversiones y reactivar los aeropuertos administrados por la Dirección General de Aviación Civil.

Mediante oficio Nro. MEF-MINFIN-2018-0599-O de 18 de julio de 2018, el señor Richard Iván Martínez Alvarado, Ministro de Economía y Finanzas, concedió el dictamen favorable a fin de que se emitan las políticas de incentivos señaladas en el párrafo anterior.

**CRONOLOGÍA DEL TRÁMITE:**

Con memorando Nro. DGAC-YA-2018-1322-M de 20 de julio de 2018, el señor Director General de Aviación Civil solicita a la Directora Financiera, Director de Asesoría Jurídica y, Director de Inspección y Certificación Aeronáutica, los respectivos criterios para la presentación al Consejo Nacional de Aviación Civil, del proyecto de "Políticas de Incentivos con la finalidad de atraer nuevas inversiones y reactivar los aeropuertos administrados por la DGAC", para cuyo efecto les concedió su presentación para el día lunes 23 de julio de 2018 para posterior aprobación del Pleno del Consejo Nacional de Aviación Civil.

Mediante memorando Nro. DGAC-AE-2018-1063-M de 23 de julio de 2018, el Ab. Roberto Basantes Romero, Director de Asesoría Jurídica, remitió el informe jurídico respecto del proyecto de "Políticas de incentivos con la finalidad de atraer nuevas inversiones y reactivar los aeropuertos administrados por la DGAC". Que en la parte pertinente señala:

*"En virtud de los antecedentes y normativa legal expuesta, es preciso señalar que desde el punto de vista legal, la emisión de la "Política de Incentivos con la finalidad de atraer nuevas inversiones y reactivar los aeropuertos administrados por la Dirección General de Aviación Civil", no contraviene normativa legal y además su emisión se encuentra respaldada en el Acuerdo Ministerial No. 013/2018 expedido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en el dictamen favorable emitido por el Ministerio de Economía y Finanzas mediante oficio No. MEF-MINFIN-2018-0599-O de 18 de julio de 2018.*

*Justamente en observancia de lo establecido en el artículo 2 del Acuerdo Ministerial en mención, corresponde a la Dirección General de Aviación Civil, la remisión de esta propuesta al Pleno del Consejo Nacional de Aviación Civil, para su correspondiente análisis y aprobación de encontrarlo pertinente."*

A través de memorando Nro. DGAC-OX-2018-1586-M de 23 de julio de 2018, el señor Wuilman Edgar Gallo García, Director de Inspección y Certificación Aeronáutica, remitió el informe técnico, respecto del proyecto de "Políticas de incentivos con la finalidad de atraer nuevas inversiones y reactivar los aeropuertos administrados por la DGAC".

Con memorando Nro. DGAC-FX-2018-1411-M de 23 de julio de 2018, la Licenciada Yasmina Hernández Jácome, Directora Financiera de la DGAC, remitió el informe financiero, respecto del proyecto de "Políticas de incentivos con la finalidad de atraer nuevas inversiones y reactivar los aeropuertos administrados por la DGAC", en el que en su conclusión manifiesta que:

*"Los aeropuertos siguen siendo no sólo proveedores de un servicio público, sino que están considerados como un factor esencial en el*

Atentamente,

Sr. Carlos Javier Álvarez Mantilla
**DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL**

Dirección General de Aviación Civil

**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-2017-2030-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 perdida 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.

**RESOLUCIÓN CNAC: 013/2018**

**ANEXO 1**

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.

**Tabla 1:** Clasificación ingresos aeroportuarios.

| Tipo de Tasa | Concepto |
|---|---|
| **Tasa Operacional** | Protección al vuelo |
| | Protección al vuelo antes y después |
| | Aterrizaje |

| | |
|---|---|
| | Iluminación |
| | Estacionamiento |
| | Uso de terminal |
| | Seguridad aérea |
| **Tasa No Operacional** | 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.

**Cuadro 1:** Resultados económicos aeropuertos.

| 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.

**ANALÍSIS ESTADÍSTICO**

**Comportamiento Histórico 2013 – 2017 aeropuertos administrados por la DGAC.**

**a) Análisis histórico pasajero doméstico**

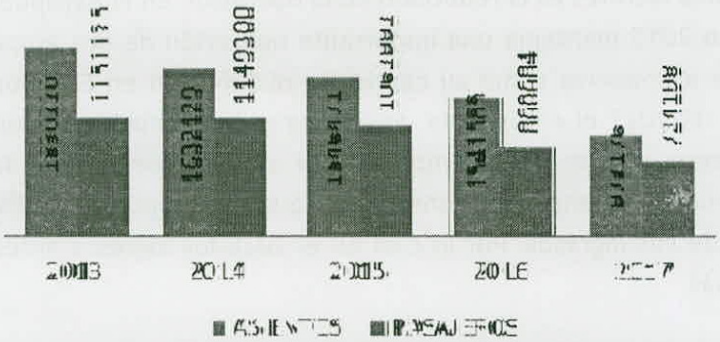
El análisis se enfoca en la oferta y demanda de la industria doméstica de pasajeros, puesto que principalmente la actividad internacional de los aeropuertos administrados por la DGAC es marginal y solo involucra en la actualidad la operación transfronteriza en el Aeropuerto de Esmeraldas.

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
SERVICO DOMÉSTICO REGULAR DE PASAJEROS
PERÍODO 2013-2017

**RESOLUCIÓN CNAC: 013/2018**

**ANEXO 1**




FUENTE: ESTADÍSTICA DGAC

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 |
| TULCAN | 22.028 | 7.803 |
| LATACUNGA | 175.196 | 110.448 |
| LOJA | 916.853 | 702.070 |
| MANTA | 1.867.264 | 1.036.570 |
| SANTA ROSA | 477.096 | 346.482 |
| ESMERALDAS | 686.680 | 456.211 |
| SALINAS | 63.494 | 35.424 |
| SAN CRISTOBAL | 1.033.547 | 599.381 |
| **TOTAL** | **7.323.585** | **4.660.968** |

Fuente: Estadística DGAC

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**

RESOLUCIÓN CNAC: 013/2018

ANEXO 1

ANÁLISIS POR COMPAÑÍA PERÍODO 2013-2017

| VARIACION 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%** |

Fuente: Estadística DGAC

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

**RESOLUCIÓN CNAC: 013/2018**

**ANEXO 1**

## TRAFICO INTERNACIONAL REGULAR Y NO REGULAR

## AEROPUERTOS DEL ECUADOR

AÑOS 2013-2017

| CARGA EN TM. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **AEROPUERTOS** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** |
| **LATACUNGA** | 42.234,32 | 40.125,17 | 23.185,21 | 23.462,13 | 6.396,25 |
| **MANTA** | 137,66 | 273,06 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

Fuente: Estadística DGAC/Sra. Rocio Arias

| VARIACION DE CARGA % | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **AEROPUERTOS** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** |
| **LATACUNGA** | - | -4,99% | -42,22% | 1,19% | -72,74% |
| **MANTA** | - | 98,36% | | | |

Fuente: Estadística DGAC

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

## RESOLUCIÓN CNAC: 013/2018

## ANEXO 1

| TRAFICO DOMESTICO E INTERNACIONAL | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TOTAL DE CARGA EN TM. POR AEROPUERTOS DEL ECUADOR | | | | | | | |
| (ENTRADOS Y SALIDOS) | | | | | | | |
| PERIODO 2013-2017 | | | | | | | |
| SERVICIO AEREO NO REGULAR | | | | | | | |
| 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% |
| 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 | 0,00% |
| TOTALES | 17301,00 | 15648,23 | 9199,16 | 8237,27 | 1599,53 | 51985,18 | 100,00% |

Fuente: Estadística DGAC

**CUADRO NO. 6**

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

Fuente: Estadística DGAC

**RESOLUCIÓN CNAC: 013/2018**

**ANEXO 1**

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 nuevas descuentos en los costos operacionales que brindan los aeropuertos como:

- Estacionamiento
- Iluminación
- Mangas de servicio

- Tasas de uso de terminal,
- Etc.

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 | Aeroportuaria | Pasajero |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Aeropuerto) | | |
| Accidentes (CFR) | Fija (Valor depende de la categoría del Aeropuerto) | Aeroportuaria | Pasajero |

**Fuente:** Resolución 066/10 DGAC.

En relación a la tabla que antecede, se ha considerado para el Plan de Incentivos a Nuevas Operaciones en los Aeropuerto 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.

Dirección General de Aviación Civil

| Año | Descuento |
|---|---|
| 1 | 70% |
| 2 | 50% |
| 3 | 30% |
| 4 | Costo normal |

**Rubros**

- Aterrizaje.
- Iluminación.
- Protección al vuelo.
- Protección al vuelo en ruta.
- Estacionamiento >4 horas

**RESOLUCIÓN CNAC: 013/2018**

**ANEXO 1**

- **Nuevas Operaciones**

Dirección General de Aviación Civil

| Frecuencias semanales | | | |
|---|---|---|---|
| Año | 1-3 | 4-7 | >7 |
| 1 | 65% | 70% | 80% |
| 2 | 40% | 50% | 70% |
| 3 | 15% | 30% | 60% |
| 4 | 0% | 0% | 0% |

**Rubros**

- Aterrizaje.
- Iluminación.
- Protección al vuelo.
- Protección al vuelo en ruta.
- Estacionamiento >4 horas

**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.

Dirección General de Aviación Civil

| Año | Descuento |
|---|---|
| 1 | 70% |
| 2 | 50% |
| 3 | 30% |
| 4 | Costo normal |

**Rubros**

- Aterrizaje.
- Iluminación.
- Protección al vuelo.
- Protección al vuelo en ruta.
- Estacionamiento >4 horas

## 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.

**RESOLUCIÓN CNAC: 013/2018**

**ANEXO 1**

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 emisivo.

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

Dirección General de Aviación Civil

## RESOLUCIÓN CNAC: 013/2018

## ANEXO 1

### INVERSION EN INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA 2007-MAYO 2017

| DESCRIPCION | INVERSION eSIGEF | PARTICIPACION |
|---|---|---|
| AEROPUERTO DE ESMERALDAS, GENERAL RIVADENEIRA, TACHINA | 26.954.028,36 | 9% |
| AMPLIACION DE LA PISTA Y CONSTRUC 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% |
| REMODELACION INTEGRAL DEL EDIFICIO TERMINAL NUEVO BLOQUE TECNICO Y REMODELACION DEL HANGAR DEL SERVICIO CONTRA INCENDIOS ISLA SAN CRISTOBAL | 11.170.135,57 | 4% |
| PISTAS EDIFICIO TERMINAL BLOQUE TECNICO TORRE DE CONTROL Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL AEROPUERTO DE SALINAS | 49.349.414,22 | 17% |
| REMODEL EDIFICIO TERMINAL NUEVA TORRE DE CONTROL CERRAM PERIMET CORRECCION AEROP CAMILO PONCE | 24.325.759,84 | 8% |
| REHABILITACION INTEGRAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LATACUNGA | 36.835.688,57 | 13% |
| REHABILITACION 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% |
| CONSTRUCCION DEL AEROPUERTO EN LA CIUDAD DE TENA **(Nuevo Aeropuerto)** | 54.599.943,05 | 19% |
| REEFORZAMIENTO DE PISTA TAXI-WAY Y PLATAFORMA, CONSTRUCCION DE NUEVO EDIFICIO TERMINAL DEL AEROPUERTO DE LAGO AGRIO | 6.478.552,15 | 2% |
| REHABILITACION Y AMPLIACION DEL AEROPUERTO DE FRANCISCO DE ORELLANA (COCA), INCLUIDO CERRAMIENTO PERIMETRAL, ORELLANA | 15.357.768,00 | 5% |
| Total Rehabilitación Aeroportuaria | 291.570.483,10 | 100% |

**FUENTE**: Ministerio de Economía y Finanzas cédulas presupuestarias Esigef.

### INVERSION EN SISTEMAS DE MODERNIZACION DE NAVEGACION NAVEGACION AEREA 2007-2017

| DESCRIPCION | INVERSION eSIGEF | PARTICIPACION |
|---|---|---|
| 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% |
| MODERNIZACION DEL SISTEMA DE NAVEGACION AEREA DEL ECUADOR - FASE I | 42.166.294,52 | 58% |
| MODERNIZACION DE LOS SITEMAS DE NAVEGACION AEREA DEL ECUADOR - FASE II | 19.359.709,93 | 27% |
| TOTAL MODERNIZACION SISTEMA NAVEGACION AEREA | 72.879.838,45 | 100% |

**FUENTE**: Ministerio de Economía y Finanzas cédulas presupuestarias Esigef.

### RESUMEN INVERSION AEROPORTUARIA EJECUTADA 2007-2017

| DESCRIPCION | INVERSION eSIGEF | PARTICIPACION |
|---|---|---|
| TOTAL REHABILITACION AEROPORTUARIA | 291.570.483,10 | 80% |
| TOTAL MODERNIZACION SISTEMA NAVEGACION AEREA | 72.879.838,45 | 20% |
| **TOTAL INVERSION EJECUTADA** | 364.450.321,55 | 100% |

**FUENTE**: Ministerio de Economía y Finanzas cédulas presupuestarias Esigef.

**RESOLUCIÓN CNAC: 013/2018**

**ANEXO 1**

**Ingresos por concepto de Tasas:**

**Cuadro 2:** Ingresos por Rubros

| INGRESOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR LA DGAC - RUBRO ANALIZADOS | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| RUBROS | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| INGRESOS AERONÁUTICOS | PROTECCION AL VUELO | $697.338,40 | $ 685.519,25 | $ 759.835,00 | $ 567.660,79 | $ 358.870,14 |
| | PROTECCION AL VUELO ANTES Y DESPUES DE RUTA | $ 622.670,42 | $602.113,04 | $ 601.129,03 | $ 522.503,49 | $ 231.408,43 |
| | ATERRIZAJES | $ 1.181.781,70 | $1.271.365,48 | $ 859.226,76 | $ 798.503,23 | $ 482.827,85 |
| | ILUMINACION | $ 150.271,53 | $135.737,50 | $ 91.054,97 | $ 134.079,29 | $64.946,82 |
| | ESTACIONAMIENTO | $82.859,74 | $128.161,63 | $ 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** | **$ 1.277.475,65** |

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 aun 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:

**Disminución 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 afecto 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.

**RESOLUCIÓN CNAC: 013/2018**

**ANEXO 1**

**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 crecimiento 3%

| INGRESOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR LA DGAC - RUBRO ANALIZADOS | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| RUBROS | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| INGRESOS AERONÁUTICOS | PROTECCION AL VUELO | $ 283.830,40 | $ 292.345,31 | $ 301.115,67 | $ 310.149,14 | $319.453,61 |
| | PROTECCION AL VUELO ANTES Y DESPUES 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 |
| | ILUMINACION | $ 67.039,65 | $ 69.050,83 | $ 71.122,36 | $ 73.256,03 | $75.453,71 |
| | ESTACIONAMIENTO | $ 74.842,47 | $ 77.087,74 | $ 79.400,37 | $ 81.782,38 | $84.235,85 |
| INGRESOS AEROPORTUARIOS | USO TERMINAL INTERNACIONAL | $ 72.626,70 | $ 74.805,50 | $ 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** | **$ 1.222.545,53** |

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 a 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 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 la ruta)

**RESOLUCIÓN CNAC: 013/2018**
**ANEXO 1**

**Cuadro 4:** Ingresos operación promedio

| TASAS OPERACIONALES | | INGRESO PLAN DE INCENTIVOS | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 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 | $ 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.