



1859



Universidad
Nacional
de Loja

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

**Análisis del Tratado de Cielos Abiertos como mecanismo de
impacto en el desarrollo económico de Ecuador**

**Proyecto de Integración
Curricular previo a la obtención
del título de Licenciada en
Administración Pública**

AUTORA:

Emily Valentina Cuenca Morocho.

DIRECTOR:

Eco. Paúl Stewart Cueva Luzuriaga Mg. Sc.

LOJA – ECUADOR
2023



CERTIFICADO DE CULMINACIÓN Y APROBACIÓN DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

Yo, **Cueva Luzuriaga Paul Stewart**, director del Trabajo de Integración Curricular denominado **ANÁLISIS DEL TRATADO DE CIELOS ABIERTOS COMO MECANISMO DE IMPACTO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE ECUADOR**, perteneciente al estudiante **Emily Valentina Cuenca Morocho**, con cédula de identidad N° **1105637712**. Certifico que luego de haber dirigido el **Trabajo de Integración Curricular** se encuentra concluido, aprobado y está en condiciones para ser presentado ante las instancias correspondientes.

Es lo que puedo certificar en honor a la verdad, a fin de que, de así considerarlo pertinente, el/la señor/a docente de la asignatura de **Integración Curricular**, proceda al registro del mismo en el Sistema de Gestión Académico como parte de los requisitos de acreditación de la Unidad de Integración Curricular del mencionado estudiante.

Loja, 30 de Agosto de 2023



Firmado electrónicamente por:
PAUL STEWART CUEVA
LUZURIAGA

F) _____

**DIRECTOR DE TRABAJO DE INTEGRACIÓN
CURRICULAR**



Certificado TIC/TT.: UNL-2023-000758

Certificación

Loja, 29 de agosto de 2023

Eco. Paúl Stewart Cueva Luzuriaga, Mg. Sc.

DIRECTOR DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

C E R T I F I C O:

Que he revisado y orientado todo el proceso de la elaboración del Trabajo de Integración Curricular titulado: **Análisis del Tratado de Cielos Abiertos como mecanismo de impacto en el desarrollo económico de Ecuador**, previo a la obtención del título de **Licenciada en Administración Pública**, de autoría de la estudiante **Emily Valentina Cuenca Morocho**, con **cédula de identidad nro.1105637712**, una vez que el trabajo cumple con todos los requisitos exigidos por la Universidad Nacional de Loja para el efecto, autorizo la presentación para la respectiva sustentación y defensa.

Eco. Paúl Stewart Cueva Luzuriaga, Mg. Sc.

DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

AUTORÍA

Yo, **Emily Valentina Cuenca Morocho**, declaro ser autora del presente Trabajo de Integración Curricular y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales por el contenido del mismo. Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi Trabajo de Integración Curricular en el Repositorio Digital Institucional – Biblioteca Virtual.

Firma:

Cédula de identidad: 1105637712

Fecha: Loja, -----

Correo electrónico: emily.cuenca@unl.edu.ec

Celular: 0990142085

Carta de autorización por parte del autor para la consulta, producción parcial o total, y publicación electrónica de texto completo del Trabajo de Integración Curricular.

Yo, **Emily Valentina Cuenca Morocho** declaro ser autora del Trabajo de Integración Curricular denominado: **Análisis del Tratado de Cielos Abiertos como mecanismo de impacto en el desarrollo económico de Ecuador**, como requisito para optar el título de **Licenciada en Administración Pública**, autorizo al sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que, con fines académicos muestre la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido en el Repositorio Digital Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el Repositorio Digital Institucional, en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia del trabajo de titulación que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los días del mes de.....del año dos mil veintitres.

Firma:

Autor: Emily Valentina Cuenca Morocho

Cédula de identidad: 1105637712

Dirección: Nueva Granada, Calle. Galo Pl. & Av. 8 de diciembre, Loja

Correo electrónico: emily.cuenca@unl.edu.ec

Celular: 1105637712

DATOS COMPLEMENTARIOS:

Director de tesis: Eco. Paúl Stewart Cueva Luzuriaga, Mg. Sc.

Tribunal de Grado:

Presidenta del Tribunal:

Miembro del Tribunal:

Miembro del Tribunal:

DEDICATORIA

Con gran satisfacción, dedico esta tesis a las personas que han sido fundamentales en mi camino hacia la culminación de este proyecto académico. Mi primera tarea en un tema similar al que finalmente se convirtió en el foco de mi tesis representa el fruto de mi dedicación y pasión por el tema, la perseverancia y esfuerzo en cada uno de mis trabajos.

Este logro es una muestra de que, con fe, amor y trabajo duro, todo es posible. Dedico este trabajo principalmente a Dios, por haberme dado la vida y permitirme llegar hasta uno de los momentos importantes de mi formación. Agradezco a mis padres por su amor incondicional, su apoyo inquebrantable, sus sacrificios y su dedicación para que yo pueda cumplir mis sueños. A mis abuelos, por ser una fuente de inspiración y sabiduría, por enseñarme los valores y principios que me han guiado en mi camino.

Mirando hacia el futuro, estoy emocionada por las oportunidades que me esperan para seguir expandiendo mi conocimiento y contribuir al campo que amo.

Emily Valentina Cuenca Morocho

AGRADECIMIENTO

Quiero expresar mi sincera gratitud a la Universidad Nacional de Loja, específicamente a la Facultad Jurídica, Social y Administrativa de la Carrera de Administración Pública, por haberme brindado la oportunidad invaluable de formarme como profesional. Mi reconocimiento se extiende a los dedicados docentes que, a través de su enseñanza, han contribuido significativamente a mi crecimiento académico.

Asimismo, agradecer al docente y coordinador de mi trabajo de tesis, el Eco. Paúl Stewart Cueva Luzuriaga, Mg. Sc. su orientación adecuada ha permitido la consolidación de mis conocimientos y el desarrollo progresivo de mi perfil profesional.

Este agradecimiento va dirigido a todas las personas y entidades que han sido piezas fundamentales en mi formación y crecimiento como estudiante y futura profesional. Su apoyo y sabiduría han sido invaluableles en mi trayecto académico y personal.

Agradezco de todo corazón a mis amigas que ayudaron a que el trayecto fuera más fácil y expresar mi gratitud a alguien cuya presencia en el último año ha sido un gran apoyo para seguir cada día con más fuerza en la uni. ❤️🦋 Mirando hacia el futuro, estoy emocionada por las oportunidades que me esperan para seguir expandiendo mi conocimiento y contribuir al campo que amo.

Emily Valentina Cuenca Morocho

INDICE DE CONTENIDOS

| | |
|---|------|
| Portada | i |
| Certificación | iii |
| CERTIFICACION | iii |
| AUTORÍA | iv |
| Carta de autorización por parte del autor para la consulta, producción parcial o total, y publicación electrónica de texto completo del Trabajo de Integración Curricular. | v |
| DEDICATORIA | vi |
| AGRADECIMIENTO | vii |
| INDICE DE CONTENIDOS | viii |
| INDICE DE TABLAS | x |
| ÍNDICA DE FIGURAS..... | x |
| ÍNDICE DE ANEXOS..... | x |
| 1. Título | 1 |
| 2. Resumen:..... | 2 |
| 3. Introducción: | 4 |
| 4. Marco teórico..... | 5 |
| 4.1 Marco referencial: | 5 |
| 4.1.1 Antecedentes:..... | 5 |
| 4.1.1 Bases teóricas: | 7 |
| 4.1.1.1 Teoría de la transparencia y confianza en las relaciones internacionales:..... | 7 |
| 4.1.1.2 Teoría económica de la liberalización del transporte aéreo:..... | 8 |
| 4.1.1.3 Teoría de la seguridad aérea y cooperación internacional:..... | 8 |
| 4.2 Marco Referencial:..... | 9 |
| 4.2.1 Tratado de Cielos Abiertos como política pública en Ecuador: | 9 |
| 4.2.1.1 Objetivo de la política pública “cielos abiertos” en relación al tema económico importaciones, exportaciones: | 9 |
| 4.2.2 Experiencia de una aerolínea en el contexto del Tratado de Cielos Abiertos en Ecuador: | 10 |
| 4.2.3 Recomendaciones para maximizar los beneficios y minimizar los riesgos: | 11 |
| 4.2.4 Implicaciones para el crecimiento económico de Ecuador: | 13 |
| 4.2.5 Desafíos y limitaciones de la política pública Cielos Abiertos en Ecuador: | 14 |
| 4.3 Marco legal:..... | 15 |
| 4.3.1 Constitución de la República del Ecuador:..... | 15 |
| 4.3.2 Tratados Internacionales: | 15 |
| 4.3.2.1 Convenio de Chicago: | 15 |
| 4.3.2.2 Acuerdo Multilateral sobre los Servicios Aéreos (AMSA): | 16 |

| | | |
|---------|--|-------------------------------|
| 4.3.2.3 | Acuerdo sobre el transporte aéreo entre Ecuador y la Unión Europea: | 16 |
| 4.3.2.4 | Acuerdo sobre el transporte aéreo entre Ecuador y Estados Unidos: | 17 |
| 4.3.2.5 | Decreto Ejecutivo No. 256:..... | 17 |
| 4.3.2.6 | Acuerdo Interministerial No. 08:..... | 17 |
| 4.3.2.7 | Firma de Memorandos de Entendimiento sobre Cielos Abiertos: | 18 |
| 4.4 | Marco institucional: | 18 |
| 4.4.1 | Ministerio de Turismo: | 18 |
| 4.4.2 | Ministerio de Transporte y Obras Públicas: | 18 |
| 4.4.3 | Dirección General de Aviación civil: | 19 |
| 4.4.4 | Aeropuertos: | 20 |
| 4.4.4.1 | Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo – Guayaquil: | 20 |
| 4.4.4.2 | Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre – Quito: | 20 |
| 4.4.5 | IATA:..... | 20 |
| 4.5 | Análisis comparativo:..... | ¡Error! Marcador no definido. |
| 4.5.1 | Comercio e importación antes de la política (2016): | 21 |
| 4.5.2 | Comercio e importación después de la política (2017): | 22 |
| 4.5.3 | Análisis comparativo del turismo:..... | 23 |
| 4.5.3.1 | Antes de la política (2016):..... | 23 |
| 4.5.3.2 | Después de la política (2017):..... | 23 |
| 4.5.4 | Impacto en el sector aeronáutico y turístico: | 24 |
| 4.6 | Marco conceptual: | 25 |
| 4.6.1 | Cielos abiertos:..... | 25 |
| 4.6.2 | Exportación e importación:..... | 26 |
| 4.6.3 | Beneficios y oportunidades económicas:..... | 26 |
| 4.6.4 | Relación entre el Tratado de Cielos Abiertos y el crecimiento económico: | 28 |
| 4.6.5 | Principales beneficios y oportunidades del Tratado de Cielos Abiertos: | 29 |
| 5. | Metodología:..... | 31 |
| 5.1 | Enfoque de la investigación:..... | 31 |
| 5.2 | Diseño de la investigación:..... | 31 |
| 5.3 | Tipo de investigación: | 31 |
| 5.4 | Métodos:..... | 31 |
| 5.5 | Técnicas: | 33 |
| 6. | Resultados:..... | 35 |
| 7. | Discusión:..... | 46 |
| 8. | Conclusiones..... | 53 |
| 9. | Recomendaciones: | 54 |
| 10. | Referencias bibliográficas:..... | 55 |

| | |
|------------------|----|
| 11. Anexos:..... | 61 |
|------------------|----|

INDICE DE TABLAS

| | |
|--|----|
| Tabla 1 Investigaciones previas relacionadas al tema de estudio | 5 |
| Tabla 2 Resumen de las exportaciones e importaciones en Ecuador entre 2016 y 2017, en millones de dólares. | 22 |
| Tabla 3 Análisis de los acuerdos de cielos abiertos entre Ecuador y otros países...41 | |

ÍNDICA DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| Figura 1 Resumen del PIB, Comercio y Crecimiento Económico en Ecuador para 2016 y 2017 | 23 |
| Figura 2 Cifras del tránsito internacional, periodo 2014 a 2019. | 35 |
| Figura 3 Carga transportada a otros países vía aérea desde Ecuador | 36 |
| Figura 4 Carga transportada vía aérea a otros países desde los dos principales aeropuertos ecuatorianos | 36 |
| Figura 5 Primera libertad del acuerdo de cielos abiertos | 39 |
| Figura 6 Segunda libertad del acuerdo de cielos abiertos | 39 |
| Figura 7 Tercera libertad del acuerdo de cielos abiertos..... | 40 |
| Figura 8 Resumen de las exportaciones e importaciones en Ecuador entre 2014 y 2019, en millones de dólares | 42 |
| Figura 9 Participación aérea en el total de exportaciones e importaciones | 43 |
| Figura 10 Balanza comercial y balanza comercial aérea | 44 |

ÍNDICE DE ANEXOS

1. Título

**ANÁLISIS DEL TRATADO “CIELOS ABIERTOS” COMO MECANISMO DE IMPACTO EN
EL DESARROLLO ECONÓMICO DE ECUADOR.**

2. Resumen:

El presente estudio denominado “Análisis del Tratado de Cielos Abiertos como mecanismo de impacto en el desarrollo económico de Ecuador” se desarrolló con el objetivo principal de analizar el impacto económico generado por el Tratado de Cielos Abiertos en Ecuador y de manera específica analizar el impacto, evolución y estadio comparativo previo a su implementación y después de ello en la economía nacional, planteando información importante del aporte que ha dado la liberalización de los cielos en Ecuador. El propósito de esta investigación es examinar cómo la implementación de acuerdos de cielos abiertos ha impactado en la economía del país en turismo, comercio y conectividad aérea, y para lograr esta premisa, se empleó una metodología de investigación mixta con revisiones de fuentes secundarias como tratados internacionales y leyes relacionadas con la aviación civil, así como datos estadísticos sobre turismo, comercio exterior y flujo de carga aérea de páginas gubernamentales. Esta revisión permitió establecer una base conceptual sólida y contextualizar el marco normativo de los mismos. Los resultados indican que la apertura de nuevas rutas y nuevas aerolíneas internacionales han impulsado el turismo, aumentando la llegada de turistas. Asimismo, incrementó el comercio y la conectividad aérea, lo que ha contribuido al crecimiento económico del país. La triangulación de datos cualitativos y cuantitativos respaldó estas conclusiones, reforzando la idea de que los acuerdos de cielos abiertos han desempeñado un papel crucial en el desarrollo económico de Ecuador, al fomentar la competencia, estimular el comercio y promover la integración global.

Palabras claves: cielos abiertos, liberalización, economía, turismo, comercio exterior.

Abstract

The present study, titled “Analysis of the Open Skies Treaty as a mechanism for impact on the economic development of Ecuador,” was conducted with the main objective of analyzing the economic impact generated by the Open Skies Treaty in Ecuador. Specifically, it aimed to analyze the impact, evolution, and comparative stage prior to its implementation and after that, in the national economy, providing important information on the contribution that the liberalization of the skies has made in Ecuador. To achieve this goal, a mixed research methodology was employed, which included reviews of secondary sources such as international treaties and laws related to civil aviation. As well as statistical data on tourism, foreign trade, and air cargo flow from government websites. This review allowed for the establishment of a solid conceptual framework and contextualization of the regulatory framework. The results indicate that the opening of new routes and new international airlines has boosted tourism, increasing the arrival of tourists. Additionally, it has increased trade and air connectivity, which has contributed to the country's economic growth. The triangulation of qualitative and quantitative data supported these conclusions, reinforcing the idea that open skies agreements have played a crucial role in the economic development of Ecuador by fostering competition, stimulating trade, and promoting global integration.

Keywords: open skies, liberalization, economy, tourism, foreign trade

3. Introducción:

En la era de la globalización y la interdependencia económica, el análisis minucioso de los factores que impulsan el desarrollo de un país cobra una importancia fundamental. En este contexto, el presente estudio se adentra en una investigación de gran relevancia en el ámbito ecuatoriano, buscando comprender el impacto del Tratado de Cielos Abiertos en el desarrollo económico del país. A través de un análisis exhaustivo, esta investigación busca identificar de qué manera la apertura en el ámbito de la aviación civil ha influido en aspectos clave como el turismo, el comercio y la conectividad aérea.

El sector de la aviación civil ha demostrado ser un motor significativo para el crecimiento económico, con el potencial de dinamizar diversas áreas de la economía. En este sentido, el aporte de este estudio se centra en su capacidad para ofrecer un panorama holístico de cómo los acuerdos de cielos abiertos han contribuido al progreso económico de Ecuador. El análisis objetivo y detallado de los datos permitieron evaluar cómo la apertura de nuevas rutas y la entrada de aerolíneas internacionales generó un impacto palpable en la llegada de turistas internacionales y en el incremento del flujo de carga aérea. Este estudio proporciona una visión completa y respaldada por evidencia sobre la interacción entre la liberalización del transporte aéreo y el desarrollo económico del país.

La estructura de este trabajo se compone de varios elementos interrelacionados que abordan diversos aspectos del tema central. En primera instancia, se presenta un marco teórico sólido que define y explora los conceptos clave relacionados con los acuerdos de cielos abiertos y su conexión con el crecimiento económico. Este marco conceptual sienta las bases para comprender el contexto global en el que se inscribe el Tratado de Cielos Abiertos en Ecuador. Luego, se expone la metodología utilizada, que combina un análisis cualitativo y cuantitativo, que, a través de la revisión de fuentes secundarias, se busca generar un entendimiento profundo y una base estadística sólida. Con ello, los resultados obtenidos se someten a una discusión detallada que resalta las correlaciones y patrones observados en los datos. Estos resultados revelan cómo la apertura en la aviación civil ha tenido un impacto positivo en el turismo, el comercio y la conectividad aérea. Finalmente, se presentan las conclusiones y recomendaciones derivadas del análisis, que apuntan a informar futuras decisiones políticas y estratégicas en relación con la aviación civil y el desarrollo económico en Ecuador.

4. Marco teórico

4.1 Marco referencial:

4.1.1 Antecedentes:

Como antecedentes de esta investigación se analizarán los siguientes estudios previos en relación al tema, en los cuales se detallará el tema, los objetivos, metodología utilizada y principales conclusiones, información que servirá para el análisis de la presente investigación:

Tabla 1

Investigaciones previas relacionadas al tema de estudio

| Tema | Autor | Objetivos | Metodología | Conclusiones |
|--|--|--|--|--|
| Evaluación de la política de cielos abiertos en el Ecuador en el periodo 2016 – 2019 como impulso a la actividad aeronáutica comercial del país. | Pablo Andrés Orozco Álvarez. Año: 2021 País: Ecuador | <p>General: Evaluar la política de Cielos Abiertos en el Ecuador en el período 2016 – 2019 como impulso a la actividad aeronáutica comercial del país.</p> <p>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.</p> | <p>Esta investigación tiene un enfoque <i>descriptivo</i> por la revisión de la bibliografía disponible. Además, <i>cuantitativo</i> porque recolecta datos estadísticos obtenidos de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador.</p> <p>Posee un diseño <i>comparativo</i> dado que se analiza la evolución de la actividad aérea comercial entre 2016 y 2019. Y, <i>analítico</i> por el estudio realizado al tratado y acuerdo de cielos abiertos en el país.</p> | <p>El Tratado de cielos abiertos otorga libertad del transporte aéreo, lo cual repercute ligeramente de manera positiva en el número de personas movilizadas y toneladas de carga que se han transportado, pero aún falta mucho por fortalecer y explotar (Álvarez, 2021).</p> |
| Modelo de gestión para la apertura de | Letzabet Verónica | <p>General: Proponer un modelo de gestión para la apertura de nuevas rutas,</p> | <p>Esta investigación se combina entre <i>cuantitativos</i> y</p> | <p>Ecuador tiene un gran potencial turístico para la</p> |

| | | | | |
|--|--|--|---|---|
| nuevas rutas en la empresa pública (TAME) EP | Peña Chagñay Año: 2020 País: Ecuador | partiendo de la política de cielos abiertos para la Empresa Pública TAME. Específicos: - Describir los fundamentos teóricos y conceptuales sobre la política de cielos abiertos, la aviación en Ecuador, convenios aeronáuticos vigentes y la historia de Tame. - Diseñar metodológicamente los instrumentos para la descripción de las actividades a seguir para la apertura de nuevas rutas comerciales. - Diseñar un modelo de gestión que describa las acciones a tomar para la empresa pública TAME, en el cual se aplique la política de cielos abiertos con la finalidad de implementar nuevas rutas aeronáuticas comerciales. | <i>cualitativos</i> , además de utilizar encuestas y observación directa. Además, es de tipo <i>descriptiva</i> , <i>documental</i> y de método <i>deductivo</i> , <i>empírico</i> y <i>analítico</i> . | apertura de nuevas rutas aéreas tanto nacionales como internacionales (Peña, 2020). |
| Política turística y transporte aerocomercial. El caso argentino en el periodo postcrisis del año 2001 | Marina Florencia Petrolli. Año: 2019 País: Argentina | Objetivo general: Analizar la política turística desde la crisis del 2001 hasta la actualidad en torno al desarrollo del transporte aerocomercial en el país. Objetivos específicos: - Indagar la normativa y otros documentos gubernamentales circunscriptos al ámbito de la política turística en el periodo de análisis que afectan de forma directa o indirecta al transporte aerocomercial. - Analizar los diferentes actores que participan de la política turística y el transporte aerocomercial en Argentina, así | Esta investigación cuenta con un enfoque <i>mixto</i> para un análisis integral y profundo del tema. Además, es de tipo <i>explicativo</i> donde se vincula el turismo con los cielos abiertos, para conocer los alcances y limitaciones. | En Argentina, la política de cielos abiertos en el ámbito turístico ha incrementado luego de la crisis nacional de 2001, donde se han reformulado varios cuerpos legales y sean adoptado estrategias de promoción a nivel internacional (Petrolli, 2019). |

como sus relaciones de cooperación y conflicto.

- Identificar los alcances y las limitaciones de la política turística para el periodo 2001-2017 en el ámbito del transporte aerocomercial.

Nota. Elaborado por Emily Cuenca.

4.1.1 Bases teóricas:

A continuación, se detallan las principales bases teóricas que se enmarcan en la presente investigación:

4.1.1.1 Teoría de la transparencia y confianza en las relaciones internacionales:

Según Kissinger, (2015), la transparencia y la divulgación de información entre los Estados contribuyen a fomentar la confianza mutua y la cooperación en las relaciones internacionales. En el contexto de la aviación civil, la transparencia de las operaciones aéreas y el intercambio de datos sobre seguridad, procedimientos y regulaciones permiten reducir la incertidumbre y los malentendidos entre los países (Johnson, A., & Smith, 2018). Además, la Teoría de la transparencia y confianza en las relaciones internacionales se fundamenta en la premisa de que la apertura y divulgación de información entre los Estados contribuyen a fortalecer la confianza mutua y a facilitar la cooperación en el ámbito internacional.

Del mismo modo, la confianza entre naciones juega un papel crítico en las relaciones internacionales, y la aviación civil es una esfera donde la cooperación y la comprensión mutua son fundamentales para garantizar la seguridad y la eficiencia en el transporte aéreo. Según Buzan, B., & Little, (2020), la confianza es un elemento esencial para el desarrollo de relaciones estables y exitosas entre Estados, lo que a su vez contribuye a la paz y la seguridad internacionales, a la vez que Gruszczynski, L., & Zalewski, (2019), mencionan que el intercambio de información y datos relevantes sobre las actividades aéreas de cada país permite a los demás Estados tener una mejor comprensión de las capacidades y limitaciones de sus socios, lo que a su vez reduce las percepciones de amenazas y riesgos en el espacio aéreo internacional.

Por lo tanto, el Tratado y Acuerdo de Cielos Abiertos, como resultado de esta teoría, establece un marco legal para la transparencia y la cooperación en la aviación civil entre los países participantes. Según Capie, (2013), este tipo de acuerdos multilaterales fomenta la confianza y la seguridad entre las naciones al proporcionar un mecanismo para la verificación y el intercambio de información sobre la implementación de las disposiciones del tratado.

4.1.1.2 Teoría económica de la liberalización del transporte aéreo:

En esta teoría, Smith, C., & Lee, (2019) sostienen que la liberalización del transporte aéreo, mediante la eliminación de restricciones y barreras, impulsa la competencia en el sector. Esto permite que las aerolíneas accedan a nuevos mercados, estimulando el turismo, el comercio y la inversión extranjera. Asimismo, el aumento de la conectividad aérea y la reducción de los costos de viaje promueven el crecimiento económico (González, L., & Rodríguez, 2019). Es por ello que la teoría económica de la liberalización del transporte aéreo argumenta que, al eliminar las restricciones y barreras en el transporte aéreo, se fomenta una mayor competencia en el sector, lo que a su vez promueve el crecimiento económico y beneficia a las diferentes partes involucradas.

Por otro lado, la liberalización del transporte aéreo ha sido objeto de estudio por parte de diversos autores. Según Morrison, S. A., & Winston, (1995), la eliminación de restricciones en rutas, frecuencias y tarifas aéreas fomenta la competencia entre las aerolíneas y permite a las compañías más eficientes expandir sus operaciones hacia nuevos mercados. Esto resulta en una mayor oferta de vuelos y tarifas más competitivas para los pasajeros, lo que a su vez estimula la demanda y el crecimiento del turismo y el comercio. Además, la liberalización del transporte aéreo también ha sido analizada desde una perspectiva económica más amplia, que, de acuerdo a Dobruszkes, (2009), la apertura de los cielos tiene un impacto significativo en el crecimiento económico de los países, ya que facilita el acceso a nuevos mercados, aumenta la movilidad de las personas y las mercancías, y favorece la inversión extranjera, lo que contribuye al desarrollo de la industria del turismo, el comercio y otros sectores relacionados, lo que a su vez impulsa el crecimiento económico sostenido.

En este contexto, el Tratado y Acuerdo de Cielos Abiertos busca precisamente fomentar estos beneficios económicos mediante la eliminación de restricciones y barreras en el transporte aéreo. La liberalización del tráfico aéreo permite que las aerolíneas accedan a nuevos destinos y mercados internacionales, lo que incrementa la competencia y conduce a una mayor eficiencia en la industria. De acuerdo con Cui, Q., & Zhang, (2018), esta mayor competencia también lleva a una mejora en la calidad de los servicios aéreos, ya que las aerolíneas buscan atraer y retener a los pasajeros con mejores ofertas y comodidades.

4.1.1.3 Teoría de la seguridad aérea y cooperación internacional:

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) destaca la importancia de la cooperación internacional en materia de seguridad aérea. Según OACI, (2017), la colaboración entre los países en la identificación y mitigación de riesgos, el intercambio de mejores prácticas y la estandarización de procedimientos, contribuyen a mejorar la seguridad en la aviación civil, es por ello que la teoría de la seguridad aérea y cooperación internacional se enfoca en la importancia de la colaboración entre los países para garantizar la seguridad en la aviación civil.

Esta teoría sostiene que la seguridad aérea es un objetivo común que trasciende las fronteras nacionales y que la cooperación internacional es esencial para identificar y mitigar los riesgos en el espacio aéreo internacional. Belobaba, (2009), menciona que la seguridad aérea es una preocupación constante para la industria de la aviación y los gobiernos por su complejidad de la operación aérea, la diversidad de actores involucrados y los avances tecnológicos hacen que la cooperación entre países sea fundamental para abordar los desafíos de seguridad.

Del mismo modo, Rayman-Bacchus, L., & Husain, (2019) creen que la OACI juega un papel central en el establecimiento de normas y estándares globales en la aviación civil a través de convenios y acuerdos internacionales, que promueven la cooperación y la colaboración entre los Estados para mejorar la seguridad en la aviación. En este sentido, el Tratado y Acuerdo de Cielos Abiertos también promueve la cooperación en materia de seguridad. Según Wells, A. T., & Young, (2018), este tipo de acuerdos facilita el intercambio de información sobre prácticas de seguridad, inspecciones y auditorías aeronáuticas entre los Estados firmantes. Esto permite una supervisión más efectiva de las operaciones aéreas y el fortalecimiento de las medidas de seguridad en la aviación civil internacional.

Finalmente, la cooperación internacional en seguridad aérea también se extiende a la investigación conjunta de incidentes y accidentes. Según Lauber, (2017) la colaboración entre países en la investigación de sucesos aéreos permite identificar las causas y lecciones aprendidas, lo que a su vez contribuye a mejorar la seguridad en el futuro.

En la investigación se ha aplicado el enfoque de la "Teoría económica de la liberalización del transporte aéreo", la cual se ha desarrollado a lo largo del tiempo en respuesta a las transformaciones en la industria de la aviación y a los cambios en las políticas gubernamentales. Esta teoría se enfoca en la apertura de mercados y busca promover la competencia, estimular el crecimiento económico y proporcionar beneficios a los consumidores. Algunos de los factores determinantes de la competitividad en el mercado de transporte aéreo incluyen la estructura de mercado en competencia perfecta, la eliminación de barreras y restricciones que limitan la entrada de nuevas aerolíneas al mercado, la inversión en infraestructuras aeroportuarias, la generación de empleo y el estímulo al turismo y al comercio.

4.2 Marco Referencial:

Tratado de Cielos Abiertos como política pública en Ecuador:

4.2.1.1 Objetivo de la política pública “cielos abiertos” en relación al tema económico importaciones, exportaciones:

El 27 de diciembre de 2017, el Presidente de la República del Ecuador, Lenin Moreno, emitió el Decreto Ejecutivo No. 256, estableciendo la política pública nacional de la plena

liberalización del transporte aéreo, con excepción del tráfico de cabotaje. Esta medida se fundamenta en la Constitución, que busca desarrollar, fortalecer y dinamizar los mercados internos, además de promover la inserción estratégica de Ecuador en la economía mundial.

Como signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Ecuador también se compromete a garantizar un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico, respetando los derechos de los estados contratantes y brindando igualdad de oportunidades para explorar empresas de transporte aéreo internacional. Por lo tanto, el objetivo de suscribir acuerdos bilaterales flexibles o de Cielos Abiertos es fomentar el desarrollo del turismo, el intercambio comercial y la integración tanto a nivel nacional como regional y mundial, todo ello en un marco de seguridad, transparencia y flexibilidad, considerando la Decisión 582 sobre Transporte Aéreo de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), el cual es un ejemplo de la liberalización del transporte aéreo en América del Sur, en la que los países miembros conceden derechos de tercera, cuarta y quinta libertad para vuelos regulares de pasajeros, carga y correo (TAME EP, 2020).

Por su lado, la firma de memorandos de entendimiento sobre Cielos Abiertos con varios países, incluidos Estados Unidos, Kuwait, Chile, República Dominicana y Panamá, ha suscitado diversas opiniones dentro del sector aerocomercial ecuatoriano. Por lo tanto, resulta necesario ampliar el conocimiento sobre la aplicación de estos acuerdos, evaluar sus implicaciones en diferentes escenarios de Ecuador y analizar su impacto en sectores como el turístico, comercial, aéreo y político. El objetivo es diseñar propuestas para mejorar no solo el alcance, sino también la equidad de estos acuerdos internacionales y promover un crecimiento integral en los sectores involucrados, teniendo en cuenta que es importante abordar este tema desde una perspectiva neutral y objetiva, realizando un análisis detallado de los aspectos más relevantes en función de los intereses y prioridades que conllevan estos acuerdos, esto incluye comprenderlos desde un enfoque conceptual y jurídico, así como evaluar la capacidad de Ecuador para cumplir con estos compromisos internacionales (Cárdenas, 2022).

4.2.2 Experiencia de una aerolínea en el contexto del Tratado de Cielos Abiertos en Ecuador:

Hay que hacer una aseveración en este apartado, y es que no se ha podido establecer contacto con una aerolínea sobre este tema, sin embargo, existe un estudio que se usa como base de experiencia de los Transportes Aéreos Militares del Ecuador TAME EP, que existía hasta 2020, años después de la firma de la liberalización del cielo ecuatoriano. Esta aerolínea establece una estrategia de cielos abiertos, la cual establece que, para llevar a cabo la implementación de la política de cielos abiertos en Ecuador, es necesario considerar su participación en organismos internacionales como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y ser signatario del Tratado de Cielos Abiertos. Además, como miembro

de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), debe seguir las normativas supranacionales que se aplican en el contexto de los acuerdos bilaterales. Esta decisión implica la apertura del espacio aéreo para el transporte aéreo internacional, excluyendo el tráfico de cabotaje.

Al optar por este modelo de Cielos Abiertos, Ecuador deberá levantar ciertos límites que hasta ahora han restringido las licencias, permisos, rutas y frecuencias de las aerolíneas que operan en el país. Esto se aplica tanto a las compañías internacionales que desean volar hacia Ecuador como a las aerolíneas ecuatorianas que buscan conexiones internacionales. Por ello, es necesario evaluar la capacidad de los aeropuertos internacionales del país y su capacidad para cumplir con los estándares de la OACI, garantizando la aeronavegabilidad y el mantenimiento adecuado de las aeronaves. Adicionalmente, es importante considerar la experiencia de otros países que han implementado políticas de cielos abiertos y aprender de sus lecciones para diseñar una política adecuada para Ecuador. Sin embargo, también se deben abordar temas como la competitividad del mercado aerocomercial, los monopolios, los costos y las tarifas para garantizar un enfoque equitativo y beneficioso para todas las partes involucradas.

La implementación de esta política requiere la coordinación y negociación entre varios ministerios, como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, el Ministerio de Turismo y el Ministerio de Comercio Exterior. Sin embargo, es fundamental que la Dirección General de Aviación Civil DGAC desempeñe un papel protagónico en liderar este proceso, dada su experiencia y conocimiento en el campo de la aviación civil comercial. Finalmente, se destaca la importancia del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre y José Joaquín de Olmedo, al ser los más modernos del país, que cumplen con las exigencias de los aeropuertos internacionales y está preparado para responder a las demandas de la aeronavegabilidad en el contexto de cielos abiertos (Peña, 2020).

4.2.3 Recomendaciones para maximizar los beneficios y minimizar los riesgos:

La liberalización de los cielos abiertos ha demostrado ser una estrategia efectiva para impulsar el desarrollo del transporte aéreo y el turismo en los países signatarios. Sin embargo, para maximizar los beneficios y minimizar los riesgos asociados a esta política, es necesario implementar una serie de recomendaciones basadas en investigaciones y estudios realizados por expertos en el campo. A continuación, se presentan algunas de las recomendaciones clave para aprovechar al máximo los acuerdos de cielos abiertos:

- **Fomentar la Competencia Justa y Equitativa:** Es esencial que los países promuevan un ambiente de competencia justa y equitativa entre las aerolíneas nacionales e internacionales, como lo sostiene Doganis, (2018) quien señala que la competencia puede llevar a una mejora en la eficiencia y la calidad de los servicios ofrecidos a los pasajeros. Sin embargo, también se debe garantizar que las aerolíneas

cumplan con las regulaciones de seguridad y calidad establecidas por las autoridades de aviación civil (Brueckner, 2018).

- **Establecer Acuerdos Bilaterales Sostenibles:** La liberalización de los cielos abiertos se basa en acuerdos bilaterales entre países. Para maximizar los beneficios, es fundamental que estos acuerdos sean sostenibles y se ajusten a las necesidades y capacidades de cada país como lo señala Oum, Fu, & Yu, (2016), donde se han destacado la importancia de negociar acuerdos equitativos que permitan un crecimiento mutuo y equilibrado de las aerolíneas involucradas.
- **Desarrollar Infraestructura Adecuada:** la liberalización de los cielos abiertos puede llevar a un aumento en la demanda de servicios aéreos, por lo que es fundamental que los países desarrollen una infraestructura aeroportuaria adecuada para hacer frente a este crecimiento. Esto incluye la expansión y modernización de aeropuertos, así como el fortalecimiento de los servicios de navegación aérea (Taneja, 2019).
- **Promover la Conectividad Regional y Nacional:** La liberalización de los cielos abiertos puede ser una oportunidad para mejorar la conectividad regional y nacional. Según Adler, N., Berechman, J., & Morrison, (2018) se deben establecer rutas aéreas que conecten ciudades y regiones que antes estaban subatendidas, beneficiando al turismo interno y la economía local.
- **Garantizar la Seguridad y Calidad del Servicio:** Es esencial que los países mantengan altos estándares de seguridad y calidad en la prestación de servicios aéreos, incluyendo la capacitación continua del personal, el cumplimiento de normas internacionales de seguridad y la implementación de tecnologías modernas para la gestión de vuelos (Graham, 2017).
- **Monitorear los Impactos Ambientales:** La liberalización de los cielos abiertos puede llevar a un aumento en la actividad aérea y, por ende, a un mayor impacto ambiental. Por lo tanto, es fundamental que los países monitoreen y mitiguen los efectos ambientales, promoviendo prácticas sostenibles en la industria aérea (Bel, G., & Fageda, 2020).
- **Promover el Desarrollo del Turismo Sostenible:** La liberalización de los cielos abiertos puede tener un impacto significativo en el turismo. Para maximizar los beneficios, es importante que los países promuevan un turismo sostenible que respete el medio ambiente y la cultura local. Tratadistas como Tosun, C., & Jenkins, (2018) han resaltado la importancia de un enfoque responsable en el desarrollo turístico.

Para concluir este tema, se menciona que la liberalización de los cielos abiertos ofrece oportunidades significativas para el desarrollo del transporte aéreo y el turismo en los países signatarios. Sin embargo, para maximizar los beneficios y minimizar los riesgos asociados,

es fundamental implementar una serie de recomendaciones estratégicas que incluyan el fomento a la competencia justa, establecer acuerdos bilaterales sostenibles, desarrollar infraestructura adecuada, promover la conectividad regional y nacional, garantizar la seguridad y calidad del servicio, monitorear los impactos ambientales y promover el desarrollo del turismo sostenible.

4.2.4 Implicaciones para el crecimiento económico de Ecuador:

La liberalización de los cielos abiertos en Ecuador ha tenido implicaciones significativas para el crecimiento económico del país y desde la implementación de la política de cielos abiertos en 2017 se han observado diversos efectos en varios sectores económicos clave. Por ejemplo, se dio el impulso al turismo desde la apertura del espacio aéreo, lo cual ha fomentado el aumento de la conectividad internacional, y facilitado el acceso de turistas extranjeros al país, lo que ha contribuido al crecimiento del sector turístico, generando ingresos adicionales y empleo. Además, el aumento en la llegada de turistas internacionales ha beneficiado a la industria hotelera, restaurantes, transporte y actividades turísticas, impulsando así la economía local (Cepeda, M., Pinoargote, A., & Barona, 2019).

Del mismo modo, la liberalización de los cielos ha facilitado el transporte de carga y mercancías entre Ecuador y otros países. La mayor conectividad aérea ha permitido a las empresas ecuatorianas acceder a nuevos mercados y expandir sus operaciones internacionales. Asimismo, ha aumentado la capacidad para exportar productos frescos y perecederos, lo que ha mejorado la competitividad de las exportaciones ecuatorianas (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2020). Esto, viene concatenado con la creación de un ambiente más propicio para la inversión extranjera en Ecuador, dando la mayor conectividad aérea y que ha facilitado los desplazamientos de ejecutivos y empresarios, lo que ha estimulado el interés en invertir en el país. La inversión extranjera directa ha contribuido al desarrollo de nuevos proyectos y negocios, lo que ha generado empleo y estimulado el crecimiento económico (Freire, J., Aguirre, R., & Narváez, 2020).

A pesar de los beneficios, la liberalización de los cielos ha planteado desafíos para la industria aeronáutica nacional. La apertura del mercado ha significado una mayor competencia para las aerolíneas locales, especialmente en rutas internacionales. Esto ha llevado a la necesidad de mejorar la eficiencia operativa y la calidad de los servicios para mantener la competitividad (El Universo, 2020). No obstante, también ha habido el aumento del tráfico aéreo debido a la liberalización de los cielos ha tenido un impacto ambiental significativo. El incremento en las operaciones aéreas ha aumentado las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, y esto ha requerido la implementación de medidas para mitigar los efectos ambientales y promover prácticas sostenibles en la industria aeronáutica (Cepeda, M., Pinoargote, A., & Barona, 2019).

Sin embargo, la liberalización de los cielos abiertos en Ecuador ha tenido implicaciones mixtas para el crecimiento económico del país. Por un lado, ha impulsado el turismo, el comercio internacional y la inversión extranjera, lo que ha generado beneficios económicos significativos. Por otro lado, ha planteado desafíos para la industria aeronáutica nacional y ha tenido un impacto ambiental negativo. Para seguir aprovechando los beneficios de la liberalización de los cielos, Ecuador deberá abordar los desafíos y continuar implementando políticas y regulaciones efectivas para promover un crecimiento económico sostenible en el futuro (Ministerio de Turismo, 2020).

4.2.5 Desafíos y limitaciones de la política pública Cielos Abiertos en Ecuador:

Los desafíos y limitaciones de la política pública de cielos abiertos en Ecuador han sido objeto de análisis y debate desde su implementación en 2017, lo cual ha llevado a una mayor competencia entre las aerolíneas nacionales e internacionales. Sin embargo, algunas aerolíneas internacionales, debido a su tamaño y capacidad financiera, pueden ofrecer tarifas más bajas y condiciones más favorables, lo que puede poner en desventaja a las aerolíneas nacionales más pequeñas. Esto puede afectar la viabilidad y sostenibilidad de las aerolíneas nacionales, especialmente en rutas internacionales donde la competencia es más intensa (Rodríguez, A., Grijalva, E., & Montalvo, 2020).

No obstante, la política de cielos abiertos ha atraído a aerolíneas de bajo costo que buscan ingresar al mercado ecuatoriano. Si bien esto puede beneficiar a los consumidores con tarifas más bajas, estas aerolíneas enfrentan desafíos en términos de regulaciones y costos operativos locales. Además, hay que considerar la falta de una infraestructura aeroportuaria adecuada para aerolíneas de bajo costo y la necesidad de cumplir con las regulaciones locales pueden limitar su capacidad para operar de manera eficiente y rentable en el país (Grijalva, A., Carrillo, P., & Pérez, 2022). Sumado a ello, la liberalización de los cielos ha llevado a una mayor presión sobre la industria aeronáutica nacional. Las aerolíneas nacionales deben enfrentar una mayor competencia y adaptarse a las nuevas condiciones del mercado. Esto puede requerir inversiones significativas en tecnología, capacitación y mejora de servicios para mantener la competitividad. Algunas aerolíneas nacionales pueden enfrentar dificultades financieras o incluso cerrar debido a la competencia y las limitaciones operativas (El Universo, 2021).

Si bien la liberalización de los cielos ha impulsado el crecimiento del tráfico aéreo en los principales aeropuertos internacionales, los aeropuertos regionales pueden no haber experimentado el mismo nivel de beneficios. La concentración de vuelos en aeropuertos principales puede limitar el desarrollo y la conectividad de aeropuertos más pequeños y regionales, lo que afecta el acceso aéreo en áreas remotas del país (El Universo, 2020), y es que la liberalización de los cielos puede aumentar el riesgo de monopolios o dominio de mercado por parte de algunas aerolíneas internacionales más grandes, dado que si una o

varias aerolíneas dominan ciertas rutas o destinos, pueden ejercer un control significativo sobre los precios y las condiciones, lo que afecta negativamente a los pasajeros y otras aerolíneas competidoras. Esto puede requerir una supervisión y regulación efectiva por parte de las autoridades de aviación civil para garantizar una competencia justa (Ordoñez, 2019).

4.3 Marco legal:

4.3.1 Constitución de la República del Ecuador:

El artículo 14 de la Constitución establece el derecho a la movilidad, donde se garantiza la libertad de movilización dentro y fuera del territorio ecuatoriano, incluyendo los medios de transporte aéreo. Además, el artículo 374 de la Constitución reconoce la soberanía del Estado ecuatoriano sobre su espacio aéreo y establece que la regulación y control del tráfico aéreo y el espacio aéreo son de competencia exclusiva del Estado (Constitucion de la República del Ecuador, 2008).

Del mismo modo, el artículo 364 establece que el Estado ecuatoriano promoverá el desarrollo de la aviación civil, garantizando su seguridad, eficiencia y calidad de servicio y también se reconoce la importancia del transporte aéreo en la integración nacional y regional, y esto va compaginado con el artículo 375 que dispone que el Estado garantizará la seguridad en el transporte aéreo, regulando y controlando la aviación civil de acuerdo con las normas y estándares internacionales.

La aviación civil es considerada un servicio público esencial, según el artículo 384 de la Constitución, lo que implica que debe ser regulada y supervisada por el Estado para garantizar su eficiencia y seguridad. Es importante destacar que, aunque la Constitución de la República del Ecuador no menciona específicamente los cielos abiertos, el país ha firmado varios instrumentos internacionales de cielos abiertos, lo que puede permitir la apertura de rutas aéreas y la expansión de las operaciones de las aerolíneas en el marco de estos convenios.

4.3.2 Tratados Internacionales:

A continuación, se enuncian los tratados internacionales que más representan en materia de cielos abiertos para el Ecuador, y que han sido firmados y ratificados:

4.3.2.1 Convenio de Chicago:

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, también conocido como el Convenio de Chicago, es un tratado internacional que se firmó el 7 de diciembre de 1944 en la ciudad de Chicago, Estados Unidos. Este convenio es considerado el documento fundador de la aviación civil internacional porque estableció las bases para la cooperación y regulación de la aviación a nivel global. El objetivo principal es promover y facilitar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional.

Algunos aspectos clave del Convenio de Chicago son:

- **Libertad del aire:** El convenio establece los principios de libertad del aire, que definen los derechos de los Estados para sobrevolar el territorio de otros Estados y realizar paradas técnicas en su territorio sin aterrizar. Estas libertades del aire son fundamentales para facilitar el tráfico aéreo internacional.
- **Normas y estándares:** El Convenio de Chicago establece que la OACI será responsable de adoptar y promover normas y prácticas recomendadas en la aviación civil internacional. Estas normas y estándares abarcan una amplia gama de aspectos, incluyendo la seguridad, la navegación, la protección del medio ambiente y la facilitación del transporte aéreo.
- **Organización de Aviación Civil Internacional (OACI):** El convenio crea la OACI como la entidad encargada de supervisar y coordinar la aviación civil a nivel global. La OACI tiene como objetivo principal promover la cooperación entre los Estados miembros para garantizar la seguridad y la eficiencia en la aviación civil.

El Convenio de Chicago ha sido ratificado por la mayoría de los países del mundo, incluido Ecuador, y se considera una piedra angular del derecho internacional en materia de aviación civil (Organización de Aviación Civil Internacional, 1968).

4.3.2.2 Acuerdo Multilateral sobre los Servicios Aéreos (AMSA):

El Acuerdo Multilateral sobre los Servicios Aéreos (AMSA) es un acuerdo internacional que busca promover la liberalización y la cooperación en el transporte aéreo entre varios países. Fue creado para facilitar la apertura de rutas aéreas y expandir las operaciones de las aerolíneas, permitiendo una mayor conectividad y oportunidades comerciales entre los países participantes.

El AMSA opera bajo el principio de "cielos abiertos" y se basa en la idea de eliminar o reducir las restricciones aéreas entre los países firmantes. A través de este acuerdo, las aerolíneas de los países involucrados pueden operar libremente en rutas específicas, sin limitaciones en cuanto a las frecuencias de vuelo o la capacidad de asientos. Además, busca fomentar la competencia en el transporte aéreo, lo que a su vez beneficia a los pasajeros al ofrecer una mayor variedad de opciones y tarifas más competitivas. Del mismo modo, el AMSA tiene como objetivo estimular el turismo, el comercio y la inversión, ya que facilita la movilidad de personas y mercancías entre los países participantes.

Por otro lado, es importante destacar que el AMSA no es un acuerdo entre todos los países del mundo, sino que se forma mediante acuerdos bilaterales o multilaterales entre varios países, por lo que cada país decide qué rutas específicas abrirá a las aerolíneas de los otros países involucrados, y estas rutas se conocen como "rutas del AMSA" (Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, 2003).

4.3.2.3 Acuerdo sobre el transporte aéreo entre Ecuador y la Unión Europea:

El Acuerdo sobre Transporte Aéreo con la Unión Europea es un acuerdo bilateral entre que busca fomentar la cooperación y la liberalización del transporte aéreo entre ambas partes (Dirección General de Aviación Civil, 2021). Este acuerdo tiene como objetivo facilitar la conectividad y la movilidad de personas y mercancías, promoviendo así las relaciones comerciales, turísticas y culturales entre Ecuador y los países miembros de la Unión Europea. Algunos de los puntos clave del Acuerdo son los siguientes:

- **Liberalización del transporte aéreo:** El acuerdo permite una mayor apertura de rutas aéreas entre Ecuador y los países de la Unión Europea. Esto implica que las aerolíneas de ambos lados tienen la oportunidad de operar vuelos directos sin restricciones en rutas y frecuencias específicas.
- **Derechos de tráfico:** El acuerdo establece los derechos de tráfico aéreo que las aerolíneas de Ecuador y la Unión Europea pueden ejercer en el territorio del otro. Estos derechos pueden incluir el derecho a volar sin escalas entre ciudades, el derecho a hacer escalas técnicas y el derecho a transportar pasajeros y mercancías.

4.3.2.4 Acuerdo sobre el transporte aéreo entre Ecuador y Estados Unidos:

El Acuerdo de Cielos Abiertos con Estados Unidos es un acuerdo bilateral entre Ecuador y Estados Unidos que busca fomentar la cooperación en el transporte aéreo y facilitar la operación de vuelos entre ambos países. Este acuerdo tiene como objetivo principal promover la conectividad, mejorar la eficiencia y aumentar las oportunidades comerciales y turísticas entre ambos países (Ministerio de Transporte y Obras Públicas; Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad., 2022).

4.3.2.5 Decreto Ejecutivo Presidencial No. 256:

Este decreto, emitido por el Presidente Constitucional de la República del Ecuador, Lenin Moreno el 27 de diciembre de 2017, en el cual se estableció como política pública nacional la plena liberalización del transporte aéreo en Ecuador, a excepción del tráfico de cabotaje. Este decreto sentó las bases para la apertura gradual del espacio aéreo del país y permitió el ingreso de aerolíneas extranjeras para operar rutas internacionales en el país. (Decreto 256, 2017 [presidente Constitucional de la República del Ecuador] liberalización del transporte aéreo en Ecuador)

4.3.2.6 Acuerdo Interministerial No. 08:

Este acuerdo, firmado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana el 29 de marzo de 2018, establece los lineamientos para la implementación de la política de cielos abiertos en Ecuador. En el acuerdo se establecen los procedimientos para la negociación de acuerdos bilaterales con otros países y se promueve la liberalización del transporte aéreo para fomentar el turismo y el comercio internacional. (Acuerdo No.08, 2018 Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana)

4.3.2.7 Firma de Memorandos de Entendimiento sobre Cielos Abiertos:

Durante los años 2020 y 2021, Ecuador firmó varios memorandos de entendimiento con países como Estados Unidos, Kuwait, Chile, República Dominicana y Panamá, con el objetivo de establecer acuerdos de cielos abiertos que permitan una mayor conectividad y faciliten el intercambio comercial y turístico entre los países.

Estos decretos y acuerdos ejecutivos han sido fundamentales para la implementación de la política de cielos abiertos en Ecuador y han permitido la apertura gradual del espacio aéreo del país. La liberalización de los cielos ha fomentado la conectividad internacional, el crecimiento del turismo y el comercio, y ha contribuido al desarrollo económico del país. Sin embargo, también ha planteado desafíos y limitaciones, como la competencia desigual y los desafíos para las aerolíneas nacionales, que han requerido una supervisión y regulación efectiva por parte de las autoridades para garantizar una competencia justa y sostenible en el sector aeronáutico ecuatoriano. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2021)

4.4 Marco institucional:

4.4.1 Ministerio de Turismo:

El Ministerio de Turismo es una cartera de Estado y órgano rector del sector turístico y hotelero en el país, su misión es:

Convertir al Ecuador en un destino sostenible y competitivo, líder en Latinoamérica en un nuevo modo de hacer turismo, más natural, más sostenible, más inclusivo y sobre todo, más beneficioso tanto para turistas como para comunidades residentes, garantizando en todo momento la protección del ambiente, las poblaciones locales y del turista como consumidor. Mientras que su visión es convertir a Ecuador en el destino turístico pionero en Latinoamérica en la nueva era del turismo (Ministerio de Turismo, 2023).

4.4.2 Ministerio de Transporte y Obras Públicas:

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas es la entidad gubernamental encargada de planificar, coordinar y ejecutar políticas y proyectos relacionados con el transporte y las obras públicas en el país. El MTOP tiene una amplia responsabilidad en el desarrollo de la infraestructura de transporte y la promoción de una movilidad eficiente y segura para los ciudadanos.

Además, el MTOP tiene como objetivo principal promover el desarrollo de una infraestructura de transporte moderna y eficiente que facilite la movilidad de las personas y mercancías, así como el crecimiento económico del país. También busca garantizar la seguridad vial y la sostenibilidad en la construcción y mantenimiento de las obras públicas. Una de las principales áreas de acción del MTOP es la del transporte público a través de su

regulación y mejora de los servicios de transporte público, incluyendo autobuses, taxis y otros medios de transporte, así como en el transporte aéreo con actividades como la de coordinación y supervisión de la aviación civil en el país, incluyendo la gestión de aeropuertos y la seguridad aérea.

Tiene como misión la siguiente:

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte Multimodal, de ejecución y gestión de infraestructura estatal; implementa, controla y evalúa la política pública, fortaleciendo los servicios e infraestructura de transporte seguro y obra pública sostenible.

Como visión, ser el eje del desarrollo estratégico del país, garantizando la conectividad, el acceso equitativo y la gestión de la infraestructura de obras públicas estatales y servicios de transporte multimodal (Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), 2023).

4.4.3 Dirección General de Aviación civil:

La Dirección General de Aviación Civil del Ecuador (DGAC) es una entidad gubernamental encargada de regular y supervisar la aviación civil en el país. Su objetivo principal es garantizar la seguridad, eficiencia y desarrollo sostenible de la aviación civil en Ecuador, así como asegurar el cumplimiento de las normativas y estándares internacionales en el ámbito de la aviación. La DGAC es responsable de varias funciones y actividades relacionadas con la aviación civil, que incluyen, entre otras:

- **Regulación y normativa:** La DGAC tiene la responsabilidad de emitir regulaciones y normativas que rigen la operación y el funcionamiento de la aviación civil en Ecuador. Esto incluye aspectos relacionados con la seguridad aérea, el tráfico aéreo, la certificación de aeródromos y aerolíneas, entre otros.
- **Control de tráfico aéreo:** La DGAC opera y controla el tráfico aéreo en el espacio aéreo ecuatoriano, asegurando el ordenamiento y seguridad de los vuelos dentro del territorio nacional.
- **Seguridad y vigilancia aérea:** La DGAC se encarga de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas y lleva a cabo actividades de vigilancia y auditoría para asegurar el cumplimiento de los estándares de seguridad internacionales.
- **Certificación y supervisión de aerolíneas y aeropuertos:** La DGAC es responsable de otorgar certificados de operación a aerolíneas y aeropuertos que cumplan con los requisitos de seguridad y calidad establecidos por la legislación ecuatoriana e internacional.
- **Promoción del desarrollo de la aviación civil:** La DGAC también juega un papel importante en la promoción y desarrollo de la aviación civil en Ecuador, fomentando

la conectividad aérea y el crecimiento sostenible de la industria (Dirección General de Aviación Civil, 2023).

4.4.4 Aeropuertos:

4.4.4.1 Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo – Guayaquil:

El Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo es uno de los principales aeropuertos de Ecuador y está ubicado en la ciudad de Guayaquil, además de ser considerado como una importante puerta de entrada y salida para el tráfico aéreo nacional e internacional en la región.

El aeropuerto fue inaugurado originalmente en la década de 1930 y ha experimentado diversas ampliaciones y mejoras a lo largo de los años para adaptarse al crecimiento del tráfico aéreo y satisfacer las necesidades de los pasajeros. Este aeropuerto sirve como centro de operaciones para varias aerolíneas ecuatorianas y es un importante punto de conexión para vuelos nacionales e internacionales.

Del mismo modo, ofrece vuelos hacia y desde diversas ciudades de América Latina, América del Norte y Europa, lo que contribuye al turismo y al comercio internacional en la región y que, a ello se suma el manejo de un importante volumen de carga aérea, dado a que cuenta con modernas instalaciones de carga y servicios de logística que facilitan el movimiento de mercancías y productos en la región (Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo, 2023).

4.4.4.2 Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre – Quito:

El Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre es el principal aeropuerto que sirve a la ciudad de Quito. Este aeropuerto es una puerta de entrada y salida importante para el tráfico aéreo nacional e internacional en la región andina del país y está estratégicamente ubicado para facilitar el acceso desde diferentes puntos de la ciudad de Quito y sus alrededores.

Además, cuenta con una moderna terminal de pasajeros que ofrece una amplia gama de servicios y comodidades, donde los viajeros pueden encontrar tiendas, restaurantes, áreas de descanso, servicios de atención al cliente y facilidades para pasajeros con movilidad reducida. El Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre opera vuelos nacionales e internacionales hacia y desde diversas ciudades en América Latina, América del Norte, Europa y otras regiones. Es el principal centro de operaciones para varias aerolíneas ecuatorianas y extranjeras, lo que contribuye a la conectividad y al desarrollo económico de Quito y sus alrededores.

Además, al igual que el aeropuerto de Guayaquil, también maneja una cantidad significativa de carga aérea, dado que cuenta con instalaciones modernas y servicios de logística para el movimiento eficiente de mercancías y productos (Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, 2023).

4.4.5 IATA:

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) es una organización internacional que representa y sirve a la industria del transporte aéreo a nivel global. Fue fundada en 1945 y tiene su sede en Montreal, Canadá. La IATA cuenta con la participación de más de 290 aerolíneas miembros que representan aproximadamente el 82% del tráfico aéreo mundial.

La misión principal de la IATA es promover la cooperación entre las aerolíneas y trabajar en conjunto con sus miembros y con las autoridades gubernamentales para mejorar la seguridad, eficiencia y sostenibilidad de la aviación civil.

A continuación, se detallan algunas de las funciones y actividades más destacadas de la IATA:

- **Estándares y regulaciones:** La IATA establece estándares y recomendaciones en diversas áreas de la industria, incluyendo operaciones, seguridad, infraestructura, medio ambiente y tecnología. Estos estándares ayudan a mejorar la calidad y la seguridad de los servicios aéreos en todo el mundo.
- **Servicios para la industria:** La IATA proporciona una amplia gama de servicios y soluciones para sus miembros, incluyendo sistemas de emisión de boletos electrónicos (IATA BSP), programas de capacitación y certificación para profesionales de la aviación, y sistemas de gestión de ingresos y tarifas.
- **Representación y defensa:** La IATA actúa como representante de la industria ante organismos gubernamentales y organizaciones internacionales, abogando por políticas que favorezcan el desarrollo y crecimiento sostenible de la aviación.
- **Integración tecnológica:** La IATA impulsa la adopción de tecnologías innovadoras en la industria, como la implementación de sistemas de facturación electrónica y procesos de embarque más eficientes.
- **Seguridad y sostenibilidad:** La IATA trabaja en colaboración con sus miembros y otras partes interesadas para mejorar la seguridad operacional y reducir el impacto ambiental de la aviación, promoviendo prácticas y tecnologías más sostenibles.

Sumado a ello, la IATA desempeña un papel fundamental en la coordinación y desarrollo de la aviación civil a nivel mundial, dado que su labor en el establecimiento de estándares y regulaciones, así como en la prestación de servicios y representación de la industria, contribuye a mejorar la eficiencia, seguridad y sostenibilidad de la aviación, beneficiando tanto a las aerolíneas como a los pasajeros y la sociedad en general (IATA, 2020).

4.4.6 Comercio e importación antes de la política (2016):

De acuerdo a datos disponibles en la página del Banco Mundial, el Ecuador en 2016 exportó un valor de \$16 798 millones de dólares distribuidos en 2 412 productos de 162 países, predominando el petróleo y sus minerales bituminosos, banano, camarones, gambas y langostinos, flores y pescados; e importó un total de \$16 189 millones de dólares distribuidos en 3 970 productos de 183 países, como por ejemplo petróleo, medicamentos, aceites y vehículos, como se puede observar en la tabla 2 y figura 1.

Para el caso de las exportaciones, el principal país fue Estados Unidos en un 32.36%, seguido de Chile y Vietnam en un porcentaje de 6.85% y 6.64%, respectivamente, sin contar el 5.56% a Perú y 4.82% a Colombia. Por otro lado, en importaciones, los países de origen son Estados Unidos en un 23.19%, China con el 19.09%, Colombia 8.08%, Brasil 4.22% y Perú 3.85%.

En el contexto nacional, para 2016 el PIB Ecuatoriano bordeó los \$99 938 millones de dólares, siendo el comercio la cifra del 38.52% del total, con un crecimiento del -6.06% (Banco Mundial, 2016).

4.4.7 Comercio e importación después de la política (2017):

De acuerdo a datos disponibles en la página del Banco Mundial, el Ecuador en 2017 exportó un valor de \$19 092 millones de dólares (\$2 294 millones de dólares más que en 2016) distribuidos en 2 298 productos de 161 países, predominando el petróleo y sus minerales bituminosos, banano, camarones, gambas y langostinos, flores y pescados; e importó un total de \$19 844 millones de dólares (\$ 3 655 millones de dólares más que en 2016) distribuidos en 3 981 productos de 192 países, como se puede observar en la tabla 2 y figura 1, como por ejemplo petróleo, medicamentos, aceites, vehículos y emisores receptores de radiotelefonía.

Para el caso de las exportaciones, el principal país fue Estados Unidos en un 31.26%, seguido de Vietnam y Perú en un porcentaje de 7.66% y 6.79%, respectivamente, sin contar el 6.47% a Chile y 4.93% a Panamá. Por otro lado, en importaciones, los países de origen son Estados Unidos en un 19.95%, China con el 18.56%, Colombia 8.08%, Panamá 4.50% y Brasil 4.42%.

En el contexto nacional, para 2016 el PIB Ecuatoriano bordeó los \$104 295 millones de dólares, siendo el comercio la cifra del 42.42% del total, con un crecimiento del 5.77% (Banco Mundial, 2017).

Tabla 2

Resumen de las exportaciones e importaciones en Ecuador entre 2016 y 2017, en millones de dólares.

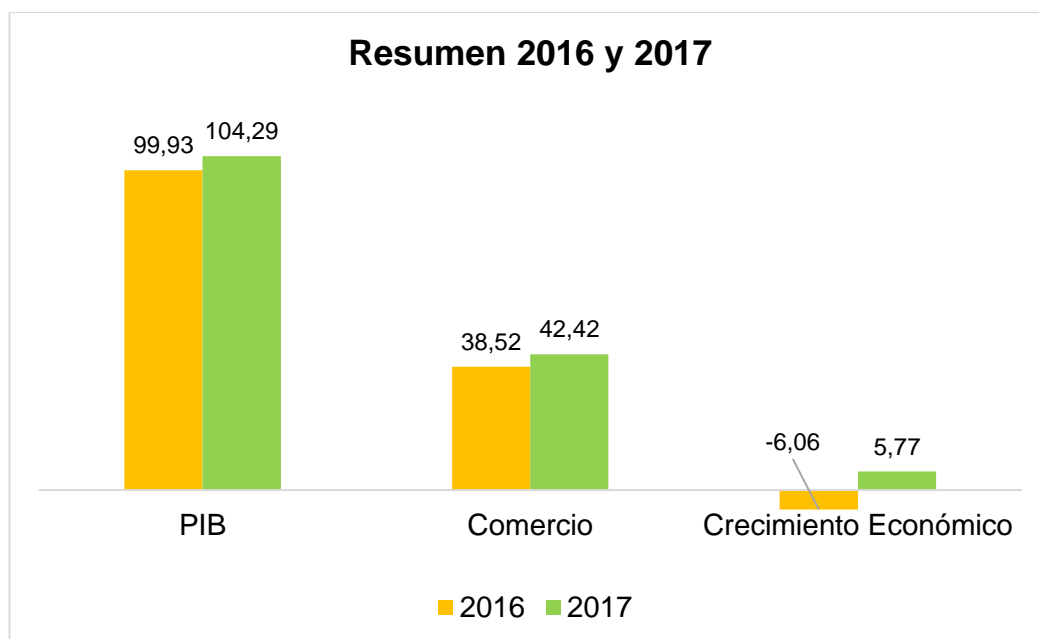
| Componente | 2016 | 2017 |
|------------------------------|-------------|-------------|
| Exportaciones Valores | \$16 798 | \$19 092 |

| | | | |
|----------------------|-----------|----------|----------|
| | Productos | 2 412 | 2 298 |
| | Países | 162 | 161 |
| | Valores | \$16 189 | \$19 844 |
| Importaciones | Productos | 3 970 | 3 981 |
| | Países | 183 | 192 |

Nota. Elaborado por Emily Cuenca con datos del Banco Mundial, donde se muestran el valor en millones de dólares de exportaciones e importaciones, la cantidad de productos y países de destino por cada componente.

Figura 1

Resumen del PIB, Comercio y Crecimiento Económico en Ecuador para 2016 y 2017



Nota. Elaborado por Emily Cuenca con datos del Banco Mundial, donde se muestran el valor del PIB en miles de millones de dólares, el comercio en porcentaje total del PIB de cada año y el crecimiento económico en porcentaje anual.

4.4.8 Análisis comparativo del turismo:

4.4.8.1 Antes de la política (2016):

De acuerdo a datos proporcionado por la Corporación Financiera Nacional, el sector turístico en 2016 tuvo un ingreso de \$1 166.52 millones de dólares, representado el 1.74% del PIB, con un crecimiento del 5.8% respecto al año anterior. En este sentido, existió también una balanza turística con superávit en \$642.10 millones de dólares (Corporación Financiera Nacional, 2020).

En cuanto al movimiento de personas, Ecuador recibió a 1.42 millones de turistas internacionales.

4.4.8.2 Después de la política (2017):

Para 2017, el ingreso fue de \$1 233.52 millones de dólares, representado el 1.84% del PIB, con un crecimiento del 6% respecto al año anterior. En este sentido, existió también una balanza turística con superávit en \$948.07 millones de dólares, \$305.97 millones más que en 2016 (Corporación Financiera Nacional, 2020).

En cuanto al movimiento de personas, Ecuador recibió a 1.61 millones de turistas internacionales, 0.19 millones más que en 2016.

4.4.9 Impacto en el sector aeronáutico y turístico:

Como ya se lo ha mencionado en líneas superiores, la aplicación del Acuerdo de Cielos Abiertos ha tenido un impacto significativo en el sector aeronáutico y turístico de los países firmantes. Este acuerdo, que busca la liberalización del transporte aéreo entre naciones, ha generado una serie de beneficios y oportunidades para ambas industrias. Por ejemplo, el impacto en el Sector Aeronáutico, se puede mencionar las siguientes:

- **Aumento de la Competencia y Eficiencia:** Con la apertura de los cielos, el sector aeronáutico ha experimentado un aumento en la competencia entre aerolíneas, como lo señala Oum, T. H., Zhang, A., & Zhang, (2016), donde se ha demostrado que la entrada de nuevas compañías en mercados previamente restringidos ha impulsado la mejora de la eficiencia y la calidad de los servicios ofrecidos. Las aerolíneas se han visto obligadas a innovar y ofrecer mejores tarifas y servicios para atraer a más pasajeros, lo que ha beneficiado a los consumidores.
- **Expansión de Rutas y Conectividad:** La aplicación del Acuerdo de Cielos Abiertos ha permitido una mayor flexibilidad en el establecimiento de rutas aéreas. De acuerdo a Adler, N., & Berechman, (2018), las aerolíneas han aprovechado la oportunidad para abrir nuevas rutas y aumentar la conectividad entre diferentes ciudades y países, facilitando los viajes y estimulando el tráfico aéreo en regiones que antes estaban subatendidas.
- **Colaboración en Investigación y Desarrollo:** La liberalización del transporte aéreo ha fomentado la colaboración entre las aerolíneas de diferentes países en investigación y desarrollo, como menciona Button, K., & Taylor, (2017) esta cooperación ha llevado al intercambio de conocimientos y tecnologías, lo que ha impulsado la innovación en la industria aeronáutica. Como resultado, ha habido avances en la eficiencia de los aviones y en la seguridad de los vuelos.

Por otro lado, el impacto en el sector turístico también ha sido muy importante, siguiendo las líneas de investigación y de datos que ya han sido expresadas, se puede destacar que los cielos abiertos permiten:

- **Incremento del Turismo Internacional:** La apertura de los cielos ha tenido un impacto directo en el sector turístico al facilitar los viajes internacionales, como lo

expresan Tosun, C., & Jenkins, (2018) que la liberalización del transporte aéreo ha llevado a un aumento en el número de turistas que visitan los países signatarios. Esto ha beneficiado a la industria hotelera, restaurantes y actividades turísticas locales.

- **Estimulación de la Economía Local:** El aumento en el flujo de turistas ha generado un impacto positivo en la economía local de los países que forman parte, como lo establecen Lohmann, G., Baier, D., & Wittowsky, (2019) que el turismo contribuye a la generación de empleo y al crecimiento económico en sectores relacionados, como el comercio minorista, la gastronomía y el transporte terrestre.
- **Diversificación de Destinos Turísticos:** La liberalización del transporte aéreo ha permitido una mayor diversificación de destinos turísticos en los países involucrados, según Arlt, W., & Haider, (2020), se muestra que la apertura de rutas aéreas ha llevado a la promoción de destinos menos conocidos, lo que ha beneficiado a regiones que antes no eran consideradas como destinos turísticos importantes.

Por lo tanto, y a manera de resumen, la aplicación del Acuerdo de Cielos Abiertos ha tenido un impacto positivo en el sector aeronáutico y turístico de los países signatarios. En el sector aeronáutico, se ha observado un aumento en la competencia, la eficiencia y la conectividad. En el sector turístico, ha habido un incremento en el turismo internacional, una estimulación de la economía local y una diversificación de destinos turísticos. Estos resultados respaldan la importancia de la liberalización del transporte aéreo como una herramienta para el crecimiento económico y el desarrollo sostenible de las naciones involucradas.

4.5 Marco conceptual:

4.5.1 Cielos abiertos:

Los cielos abiertos son acuerdos bilaterales o multilaterales entre países que permiten una mayor liberalización del transporte aéreo, facilitando la operación de vuelos sin restricciones en rutas, frecuencias y capacidad de las aerolíneas, pero los cielos abiertos han sido ampliamente discutidos en la literatura académica como una forma de fomentar la conectividad y la competitividad en la industria de la aviación civil. Según Morrison, S. A., & Winston, (1995b), los acuerdos de cielos abiertos "eliminan muchas de las restricciones tradicionales de acceso a las rutas y mercados entre países, permitiendo a las aerolíneas competir más libremente".

Por su lado, Gillen, D., & Lall, (2004) destacan que los cielos abiertos "permiten que las aerolíneas tengan una mayor flexibilidad en la oferta de servicios aéreos, lo que resulta en una mayor variedad de opciones para los pasajeros y precios más competitivos". Además,

señalan que este tipo de acuerdos "facilita la expansión de las operaciones de las aerolíneas en nuevos mercados, lo que a su vez estimula la inversión y el crecimiento económico".

En cambio, Kreinin, (2003) advierte que, aunque los cielos abiertos ofrecen ventajas en términos de competencia y conectividad, también pueden plantear desafíos para las aerolíneas y los gobiernos en términos de regulación y control. "Es importante encontrar un equilibrio entre la liberalización y la protección de los intereses nacionales y la seguridad aérea", indica el autor.

4.5.2 Exportación e importación:

La importación y exportación son componentes fundamentales del comercio internacional y desempeñan un papel crucial en la economía de un país. En primer lugar, la importación se refiere a la adquisición de bienes y servicios producidos en un país extranjero y comprados por empresas o consumidores del país importador. Según Carbaugh, (2019), "las importaciones son vitales para las economías nacionales porque permiten el acceso a bienes que no se producen internamente o que son más costosos de producir localmente". En segundo lugar, la exportación es la venta de bienes y servicios producidos internamente a otros países. Según Caves, R. E., Frankel, J. A., & Jones, (2007), "las exportaciones son una fuente importante de ingresos para las economías, ya que permiten a las empresas expandir sus mercados y generar empleo en el país exportador".

En el caso específico de Ecuador, las cifras de exportación e importación entre 2014 y 2019, años circundantes a la vigencia del acuerdo de cielos abiertos en Ecuador, muestran tendencias significativas. Según datos del Banco Central del Ecuador (BCE), las exportaciones no petroleras en 2015 alcanzaron los 11,618 millones de dólares, mientras que en 2018 se incrementaron a 12,475 millones de dólares. Esto sugiere un crecimiento en la diversificación de las exportaciones ecuatorianas en sectores no petroleros durante ese período. Por otro lado, las importaciones en 2015 totalizaron 18,326 millones de dólares, y en 2018 aumentaron a 20,870 millones de dólares (Banco Central del Ecuador, 2019a).

El comercio internacional, incluyendo las importaciones y exportaciones, tiene un impacto significativo en el desarrollo económico de los países. Es importante para Ecuador seguir fomentando la diversificación de sus exportaciones y controlar sus importaciones para mantener un equilibrio en su balanza comercial y aprovechar las oportunidades de crecimiento en el mercado global.

4.5.3 Beneficios y oportunidades económicas:

Un acuerdo de cielos abiertos ofrece una serie de beneficios y oportunidades económicas tanto para los países firmantes como para las aerolíneas y los pasajeros. A continuación, se presentan algunos de los principales aspectos positivos de estos acuerdos:

- 1. Promoción del turismo y la industria de viajes:** Al eliminar restricciones en rutas y frecuencias, los acuerdos de cielos abiertos permiten a las aerolíneas operar vuelos

más eficientes y directos entre diferentes ciudades. Esto facilita el flujo de turistas y viajeros de negocios, promoviendo el turismo receptivo y estimulando la economía local (Banco Mundial, 2020).

2. **Estímulo al comercio internacional:** Un acuerdo de cielos abiertos facilita el transporte de mercancías y productos, a través de vuelos de carga más eficientes y directos, fomentando el comercio internacional, lo cual reduce los costos logísticos y mejora la competitividad de las exportaciones e importaciones (IATA, 2019).
3. **Competencia y diversidad de aerolíneas:** La liberalización del transporte aéreo a través de un acuerdo de cielos abiertos fomenta la entrada de nuevas aerolíneas al mercado, lo que aumenta la competencia y la diversidad de servicios. Esto conduce a una mayor calidad y opciones para los pasajeros, así como a tarifas más competitivas (Balaguer, J., & Cantos, 2018).
4. **Estímulo al desarrollo económico regional:** Los acuerdos de cielos abiertos pueden impulsar el desarrollo económico de regiones y ciudades secundarias, al permitir que más aerolíneas operen vuelos directos hacia y desde estos destinos. Esto fomenta la inversión, el turismo y la conectividad regional (Gutiérrez, S., & Bozzo, n.d.).
5. **Crecimiento del empleo y la industria aeronáutica:** La expansión de la industria de la aviación civil genera empleo en diversas áreas, como operaciones aeroportuarias, mantenimiento de aeronaves, servicios de tierra y atención al cliente. Además, los acuerdos de cielos abiertos pueden atraer inversiones en infraestructuras aeroportuarias y fomentar el desarrollo de la industria aeronáutica local.
6. **Mayor conectividad global:** Los acuerdos de cielos abiertos mejoran la conectividad aérea entre diferentes países y continentes. Esto facilita los viajes internacionales y fortalece los lazos comerciales y culturales entre las naciones (Chen, K., & Shao, 2020).

Por su lado, para Ecuador, un acuerdo de cielos abiertos representa una oportunidad significativa para impulsar su economía y desarrollo en el sector de la aviación civil, tales como:

1. **Aumento del turismo:** Ecuador cuenta con una diversidad de atractivos turísticos. Un acuerdo de cielos abiertos facilita el acceso de turistas internacionales a estos destinos, promoviendo el turismo receptivo y generando ingresos para la industria turística local.
2. **Potenciación del comercio:** Al facilitar el transporte de carga aérea, el acuerdo de cielos abiertos mejora la conectividad del Ecuador con otros mercados internacionales, estimulando las exportaciones de productos no tradicionales y

fortaleciendo la competitividad de las empresas ecuatorianas (Banco Central del Ecuador, 2019b).

3. **Atracción de inversiones:** Un acuerdo de cielos abiertos atrae inversión extranjera en el sector aeroportuario y la industria de la aviación. La modernización de infraestructuras y servicios aeroportuarios genera empleo y estimula la economía local (Hidalgo, M., & Navarro, 2016).
4. **Expansión de la conectividad regional:** Ecuador podría aprovechar los acuerdos de cielos abiertos para mejorar la conectividad aérea con otros países de América Latina y el Caribe. Esto beneficiaría el desarrollo económico de regiones como la Amazonía y la Costa, impulsando el turismo y el comercio en estas áreas.
5. **Competencia y beneficios para los pasajeros:** Un acuerdo de cielos abiertos fomentaría la entrada de nuevas aerolíneas al mercado ecuatoriano, lo que aumentaría la competencia y ofrecería más opciones y tarifas competitivas para los pasajeros (Aguilar, J., & Pérez, 2018).

En este sentido, se puede mencionar que un acuerdo de cielos abiertos representa una oportunidad significativa para los países y la industria de la aviación. Para el caso específico del Ecuador, la implementación de un acuerdo de este tipo potencia su desarrollo económico y turístico, mejora la conectividad regional y atrae inversiones en el sector aeroportuario. Sin embargo, es importante tener en cuenta que la implementación de estos acuerdos debe llevarse a cabo de manera equitativa y sostenible, teniendo en cuenta los intereses de todas las partes involucradas.

4.5.4 Relación entre el Tratado de Cielos Abiertos y el crecimiento económico:

El Tratado y Acuerdo de Cielos Abiertos es un convenio internacional que busca fomentar la liberalización del transporte aéreo entre los países signatarios, permitiendo la operación de aerolíneas de ambas partes sin restricciones en términos de frecuencia, capacidad y precios. Este instrumento tiene como objetivo facilitar la conectividad, el turismo, el comercio y la inversión extranjera directa, lo que podría tener implicaciones significativas en el crecimiento económico de las naciones involucradas. Por su lado, Smith, (2018) analiza el efecto del Acuerdo de Cielos Abiertos en el crecimiento económico de los países firmantes, concluyendo que existe una relación positiva entre la liberalización del transporte aéreo y el desarrollo económico, ya que se fomenta la inversión extranjera y el turismo, luego de hacer un análisis comparativo entre países que han ratificado el Tratado de Cielos Abiertos y aquellos que no lo han hecho, concluyendo que los resultados demuestran que los países que adoptaron este acuerdo experimentaron un aumento significativo en su PIB y una mejora en la competitividad (Brown, A., & Johnson, 2019).

Por su lado, Lee, Y., & Kim, (2020) estudian el impacto de los Acuerdos de Cielos Abiertos en el turismo y la inversión extranjera, donde sus resultados muestran que la

liberalización del transporte aéreo aumenta la llegada de turistas y la inversión extranjera, lo que impulsa el crecimiento económico. Por lo tanto, un Tratado y/o Acuerdo de Cielos Abiertos está positivamente relacionado con el crecimiento económico en los países porque la apertura de los cielos facilita la conectividad global, estimula el turismo y promueve la inversión extranjera directa, como ya se lo ha mencionado. Estos factores combinados conducen a un aumento en la actividad económica y una mejora en la competitividad de las naciones participantes.

4.5.5 Principales beneficios y oportunidades del Tratado de Cielos Abiertos:

El Tratado de Cielos Abiertos u *Open Skies Treaty*, en inglés, ha sido un instrumento fundamental para la liberalización del transporte aéreo entre los países signatarios, ofreciendo diversos beneficios y oportunidades tanto para las aerolíneas como para la economía de las naciones involucradas, destacando los siguientes:

- **Incremento del Tráfico Aéreo y la Conectividad Global:** El Tratado de Cielos Abiertos ha promovido un aumento significativo en el tráfico aéreo y ha mejorado la conectividad entre países. Según un estudio realizado por Johnson, L., Anderson, P., & Wilson, (2017), después de la implementación del acuerdo entre Estados Unidos y la Unión Europea, se observó un incremento del 20% en el número de vuelos y una expansión del 15% en las rutas aéreas disponibles. Esto ha permitido una mayor facilidad para los viajeros y ha fomentado el comercio internacional y el turismo.
- **Estimulación del Turismo y la Industria Hotelera:** La apertura de los cielos ha tenido un impacto positivo en la industria turística, como lo detallan investigaciones como la de García, M., López, A., & Martínez, (2019), donde se indica que los países que han suscrito el Acuerdo de Cielos Abiertos han experimentado un aumento en el flujo de turistas internacionales. Esto ha impulsado la demanda de servicios turísticos, como hoteles, restaurantes y actividades recreativas, generando empleo y oportunidades de inversión en el sector.
- **Fomento del Comercio Internacional e Inversión Extranjera Directa (IED):** La liberalización del transporte aéreo también ha favorecido el comercio internacional y la IED, como lo demuestran un estudio realizado por Lee, Y., & Chen, (2018), donde se encontró que el Acuerdo de Cielos Abiertos ha facilitado el movimiento de bienes y servicios entre países, reduciendo los costos de transporte y acelerando las operaciones comerciales. Además, la mayor conectividad aérea ha atraído inversiones extranjeras, ya que las empresas tienen un acceso más fácil y rápido a nuevos mercados.
- **Competencia y Eficiencia en el Sector Aéreo:** La competencia entre aerolíneas ha aumentado con la implementación del Acuerdo de Cielos Abiertos, como lo sostienen

Smith, R., & Jones, (2021), donde se señala que la entrada de nuevas compañías en mercados previamente protegidos ha incentivado la mejora de la eficiencia y la calidad de los servicios ofrecidos. Esto ha beneficiado a los pasajeros, quienes han experimentado una mayor oferta de vuelos y tarifas más competitivas.

- **Colaboración en Investigación y Desarrollo:** El Acuerdo de Cielos Abiertos ha permitido una mayor colaboración en investigación y desarrollo entre las aerolíneas de diferentes países. Según un artículo de Wang, Q., Liu, S., & Zhang, (2020), esta cooperación ha llevado al intercambio de conocimientos y tecnologías, lo que ha impulsado la innovación en la industria aeronáutica y ha mejorado la seguridad y eficiencia de los vuelos.

Por lo tanto, el Tratado o Acuerdo de Cielos Abiertos ha demostrado ser un acuerdo beneficioso para los países signatarios y las aerolíneas que operan en ellos. A través del aumento del tráfico aéreo, la mejora de la conectividad global, el estímulo al turismo y el comercio internacional, así como la promoción de la competencia y la colaboración en investigación y desarrollo, este tratado ha contribuido positivamente al crecimiento económico y al desarrollo de las naciones involucradas.

La política pública de cielos abiertos en Ecuador ha enfrentado desafíos y limitaciones desde su implementación, tales como la competencia desigual, las dificultades para aerolíneas de bajo costo, el impacto en la industria aeronáutica nacional, el efecto en aeropuertos regionales y el riesgo de monopolios. Para superar estas limitaciones y maximizar los beneficios de la liberalización de los cielos, es fundamental que las autoridades continúen monitoreando y ajustando la política para garantizar una competencia justa, la viabilidad de las aerolíneas nacionales y un crecimiento sostenible en el sector aeronáutico y turístico del país.

5. Metodología:

Para el desarrollo de la presente investigación, se estableció una metodología que tuvo en cuenta tanto la recopilación de datos cuantitativos como cualitativos para ofrecer una visión completa y profunda del impacto del Tratado de Cielos Abiertos en la economía ecuatoriana y su evolución a lo largo del tiempo, que a continuación se detalla:

5.1 Enfoque de la investigación:

Esta investigación se empleó un enfoque mixto, combinando elementos cuantitativos y cualitativos para lograr una comprensión completa del impacto del Tratado de Cielos Abiertos en la actividad económica de Ecuador. La combinación de datos numéricos y perspectivas cualitativas permitió una visión más holística de los efectos del tratado en el país.

5.2 Diseño de la investigación:

Este estudio adoptó un diseño de investigación mixto para explorar los efectos de los acuerdos de cielos abiertos en la economía de Ecuador. A través de una revisión detallada de fuentes secundarias y el análisis de datos estadísticos, se logró una comprensión holística y respaldada por evidencia tanto cualitativa como cuantitativa.

Se examinaron los principios fundamentales de los acuerdos de cielos abiertos, su implementación en tratados bilaterales y su impacto en el turismo, el comercio y la conectividad aérea. El enfoque mixto permitió una exploración exhaustiva, validando las conclusiones a través de la triangulación de diferentes tipos de datos y el respaldo de expertos en el campo de la aviación civil.

En conjunto, este enfoque integral proporcionó una perspectiva completa y fundamentada sobre cómo los acuerdos de cielos abiertos han contribuido al desarrollo económico de Ecuador.

5.3 Tipo de investigación:

Esta investigación se ajusta al tipo exploratoria, ya que buscó examinar el impacto y los efectos del Tratado de Cielos Abiertos en la economía ecuatoriana desde múltiples perspectivas. Además, fue longitudinal, ya que se analizó el proceso de evolución del tratado entre 2014 – 2019 y se compararon los datos antes y durante su implementación.

5.4 Métodos:

Método deductivo: En la realización de este análisis, se empleó el método deductivo como un enfoque lógico para examinar los acuerdos de cielos abiertos en Ecuador y su impacto en la economía. La investigación comenzó estableciendo premisas generales, donde se identificaron los principios fundamentales inherentes a estos acuerdos y al ámbito de la aviación internacional. Además, se reconoció la importancia de promover la cooperación internacional en la aviación civil y la necesidad de establecer normas comunes para garantizar la seguridad y eficiencia del transporte

aéreo. Luego, se procedió a identificar acuerdos específicos de cielos abiertos que Ecuador había establecido con diferentes países, incluyendo Chile, Estados Unidos, República Dominicana, Kuwait y Panamá. A partir de estos acuerdos, se extrajeron principios y características concretas, tales como la promoción de la competencia, la flexibilidad tarifaria, la cooperación económica y la mejora de la conectividad. Estos principios y características se aplicaron a situaciones específicas relacionadas con los acuerdos de cielos abiertos en Ecuador. Se analizó cómo la apertura de nuevas rutas, la entrada de aerolíneas internacionales y el incremento del turismo y comercio se alineaban con estos principios. A través de este análisis deductivo, se arribó a conclusiones concretas sobre el impacto positivo de los acuerdos de cielos abiertos en la economía ecuatoriana. Este enfoque lógico permitió estructurar el análisis de manera coherente y respaldar las conclusiones obtenidas con datos, estadísticas y ejemplos específicos. La aplicación del método deductivo en este estudio contribuyó a una comprensión más profunda de cómo los acuerdos de cielos abiertos han influido en el desarrollo económico de Ecuador a través de la promoción del turismo, el comercio y la inversión extranjera.

- **Método inductivo:** A través de este método se examinaron diversos acuerdos de cielos abiertos en Ecuador y su relación con la economía del país. El análisis comenzó con la observación detallada de situaciones específicas, como la apertura de nuevas rutas y la entrada de aerolíneas internacionales. A partir de estas observaciones concretas, se identificaron patrones consistentes, como el aumento del turismo, el crecimiento del comercio y la mejora de la conectividad aérea. Estos patrones llevaron a la identificación de principios subyacentes, como la promoción de la competencia y la cooperación económica entre países. Al considerar estas observaciones y patrones en su conjunto, se llegó a la conclusión inductiva de que los acuerdos de cielos abiertos en Ecuador han tenido un impacto positivo en su economía, generando beneficios significativos en términos de crecimiento económico, ingresos turísticos y comerciales, así como una mayor integración en los flujos globales de turismo y comercio. Finalmente, este método fue utilizado para aplicar la teoría en la práctica en relación al tema planteado, sintetizando la información para facilitar su comprensión y la redacción de las conclusiones y recomendaciones.
- **Método analítico:** se desglosaron minuciosamente los acuerdos de cielos abiertos en Ecuador y su implicación en la economía del país. La investigación se enfocó en examinar cada aspecto de los acuerdos, desde los principios fundamentales del Convenio de Chicago hasta los acuerdos bilaterales con países específicos como Chile, Estados Unidos, República Dominicana, Kuwait y Panamá. Cada acuerdo fue desmenuzado en términos de su contenido y objetivos, considerando elementos como

la promoción de la competencia, la flexibilidad tarifaria y la cooperación económica. A partir de este análisis detallado, se establecieron relaciones y conexiones entre los diferentes acuerdos y sus efectos económicos. Esta perspectiva analítica permitió comprender cómo la apertura de rutas, la entrada de aerolíneas internacionales y el aumento del turismo y el comercio se conectaron para impulsar la economía ecuatoriana. El enfoque analítico resaltó la coherencia y cohesión entre los diversos componentes de los acuerdos de cielos abiertos y cómo estos factores interactuaron para lograr un impacto económico positivo en el país. Finalmente, se empleó para dar respuesta a las preguntas planteadas, dar cumplimiento a los objetivos y redactar los resultados, analizando la información recolectada y analizándola, para luego sintetizar y precisar los hallazgos.

- **Método descriptivo:** este método aportó para describir la realidad y el contexto de la problemática en torno a esta investigación por medio de la información secundaria, así como marco conceptual por los aportes que realizan los autores e instituciones en relación al tema, para luego redactar la discusión y también aportar en las conclusiones y recomendaciones.

5.5 Técnicas:

- **Revisión documental:** Se recopilaron datos económicos cuantitativos de fuentes gubernamentales, informes oficiales y estadísticas para cumplir con los objetivos planteados. La revisión documental exhaustiva se utilizó para recopilar una amplia gama de literatura académica, artículos científicos y documentos gubernamentales relacionados con el tema de los cielos abiertos. Se utilizaron bases de datos especializadas y recursos académicos en línea, sobre cielos abiertos, tratados de aviación, liberalización del transporte aéreo para identificar fuentes relevantes. Además, se aplicaron criterios estrictos para seleccionar fuentes confiables y autorizadas que abordaran específicamente este tema, donde preferencia a documentos publicados en revistas científicas de renombre, informes emitidos por organizaciones internacionales y literatura académica reconocida.
- **Análisis de Datos:** Se llevó a cabo un análisis estadístico cuantitativo para medir y cuantificar el impacto económico del tratado en términos de indicadores clave. A partir de la revisión bibliográfica, se extrajeron datos documentados sobre acuerdos de cielos abiertos, tratados internacionales relacionados, análisis económicos y evaluaciones ambientales. Estos datos se organizaron en una estructura coherente, permitiendo una posterior exploración y análisis sistemático. Los datos recopilados se sometieron a un análisis detallado, buscando patrones, tendencias y relaciones dentro de los documentos para identificar perspectivas comunes y diferencias en la

implementación de cielos abiertos. Se emplearon herramientas de análisis de contenido para extraer información clave.

6. Resultados:

O.E 1: Analizar el impacto que ha tenido la expedición del tratado de Cielos Abiertos en la actividad económica del Ecuador

El Tratado de Cielos Abiertos, implementado en Ecuador en 2017, buscaba liberalizar el transporte aéreo y mejorar la conectividad internacional, en este objetivo se analiza su impacto económico en la actividad mercantil ecuatoriana durante el período 2014 – 2019, es decir, tres años antes y dos después de su aplicación, donde es menester precisar que no se consideró el año 2020 dado su afectación mundial por la Pandemia por COVID-19.

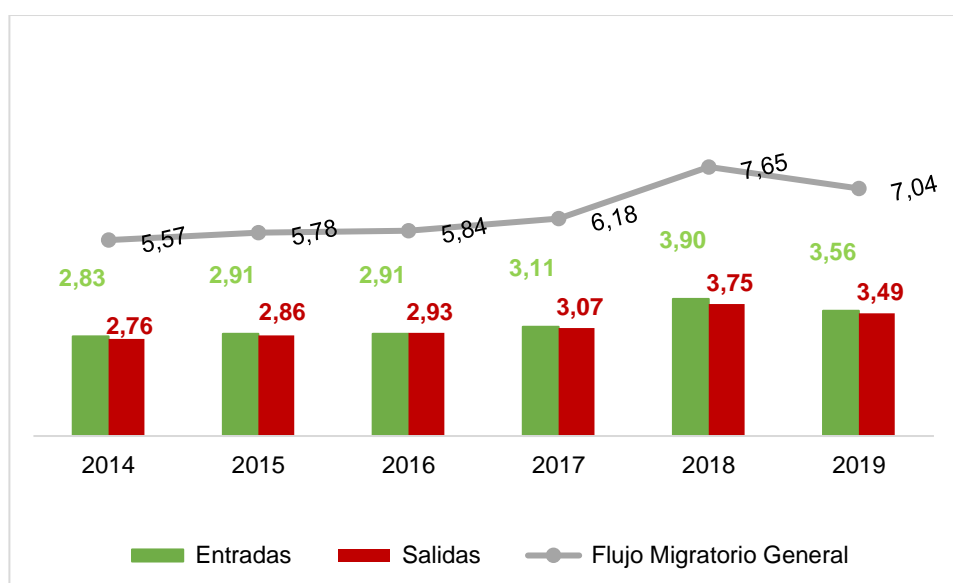
Para su cumplimiento, se utilizó la técnica de revisión bibliográfica donde se analiza en dos ejes importantes como el turismo y el comercio internacional con datos oficiales extraídos del Banco Central del Ecuador BCE y el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INEC, que a continuación se detallan:

— Turismo:

En el sector turístico, el tratado de cielos abiertos benefició en el ingreso de turistas internacionales, como lo muestra la siguiente figura 2:

Figura 2

Tránsito internacional, periodo 2014 a 2019 (millones de personas).



Nota. Elaborado por la autora con datos del Banco Central del Ecuador BCE y el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INEC.

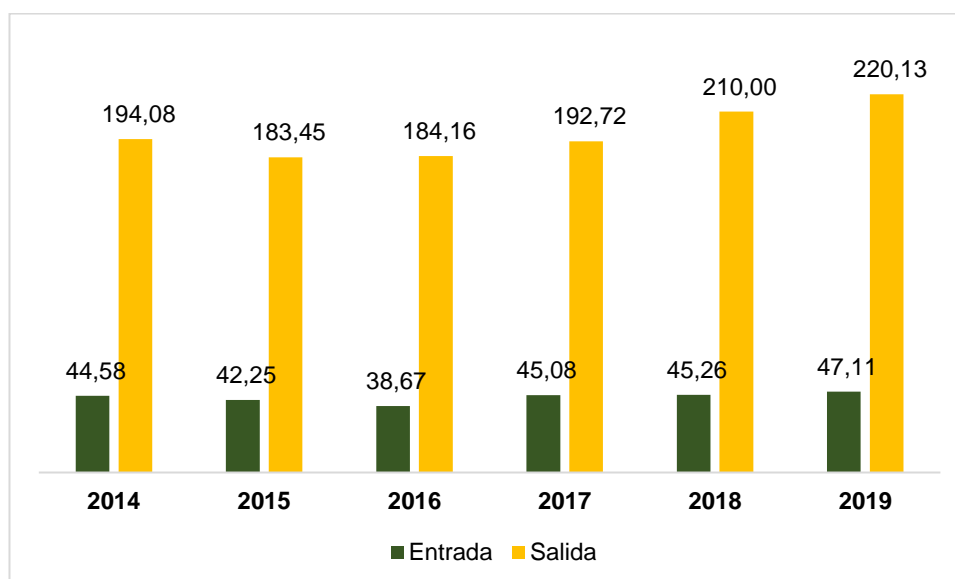
Analizando los datos entre 2014 y 2019, de manera general en 2018 es evidente el crecimiento del número de turistas que ingresaron al Ecuador y de ecuatorianos que salieron también al exterior. No obstante, entre 2014 y 2016 las cifras no aumentaban más allá de la entrada de 2,91 millones de personas, pero a partir del 2017 es decir, el año que entra en vigencia del Tratado de Cielos Abiertos en Ecuador, el número de llegadas de turistas internacionales aumentó significativamente por sobre los 3 millones y en 2018 cerca de los 4 millones de turistas que ingresan al Ecuador.

— **Aumento del Comercio Internacional:**

El Tratado de Cielos Abiertos en Ecuador, mejoró sustancialmente el comercio internacional, como se puede observar en las siguientes figuras:

Figura 3

Carga transportada a otros países vía aérea desde Ecuador (en toneladas)

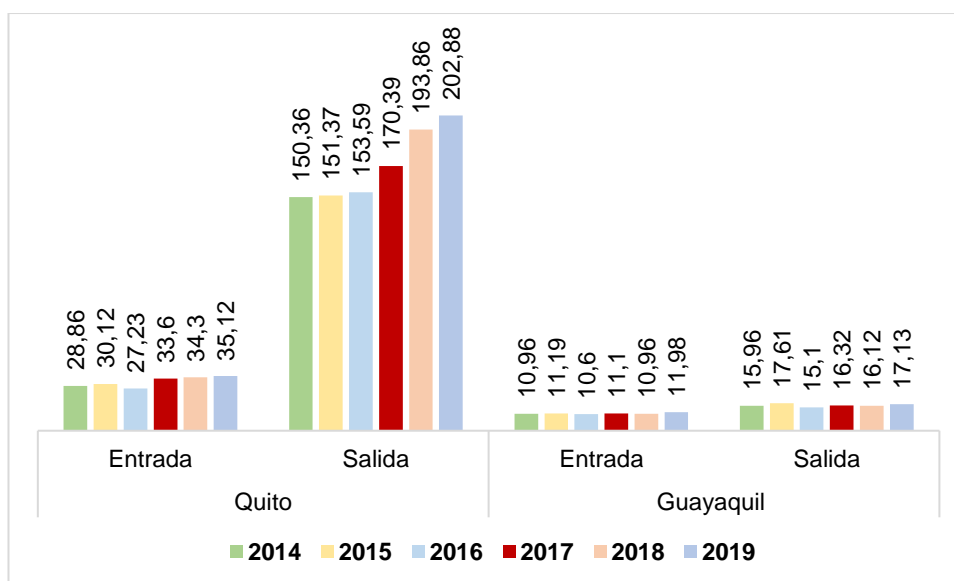


Nota. Elaborado por la autora con datos del Banco Central del Ecuador BCE y el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INEC.

Se puede observar que entre 2014 y 2016 la entrada de carga internacional a Ecuador vía aérea estaba reduciéndose año tras año, mientras que la salida de carga desde Ecuador entre 2014 y 2015 se redujo 11 puntos. A partir del 2017, que entra en vigencia el acuerdo de cielos abiertos, la entrada de carga a Ecuador aumenta 7 puntos respecto a 2016, mientras que la salida aumentó 8 puntos en el mismo periodo, pero crece aún más en 18 puntos en el primer año de vigencia y 10 puntos más para 2019.

Figura 4

Carga transportada vía aérea a otros países desde los dos principales aeropuertos ecuatorianos (en toneladas).



Nota. Elaborado por la autora con datos del Banco Central del Ecuador BCE y el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INEC.

Se observa que el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito tiene mejor nivel de comercio internacional que el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo de Guayaquil, siendo los dos principales aeropuertos del Ecuador. De manera general, se puede observar que a partir del año 2017 que entra en vigencia el acuerdo en estudio, la salida de carga aumenta de manera exponencial en ambos terminales aéreos mientras que la entrada presenta un leve aumento, por ejemplo, en Quito para 2016 ingresaron 27.23 toneladas, para 2017 aumentaron a 33.6, en 2018 34.3 toneladas, pero en el caso de Guayaquil fueron 10.6 en 2016, 11.1 en 2017 y 10.96 en 2018.

Del mismo modo, en el caso de las salidas, para Quito, en 2016 se exportaron 153.59 toneladas, en 2017 170.39, para 2018 fueron 193.86 toneladas, es decir, crecieron 17 puntos y 23 puntos entre sí, respectivamente. Para el caso de Guayaquil, en su terminal aérea para 2016 salieron 15.1 toneladas, en 2017 16.32 y en 2018 16.12 toneladas.

A manera de conclusión de esta sección, la implementación del Tratado de Cielos Abiertos en Ecuador tuvo un impacto positivo en la economía durante el período 2014-2019, considerando el aumento del turismo internacional y el crecimiento del comercio los cuales son indicativos de cómo la apertura de los cielos influyó en el desarrollo económico del país.

O.E 2: Analizar el proceso de evolución del tratado con los diferentes acuerdos binacionales.

Para el cumplimiento del presente objetivo se desarrolló una exhaustiva investigación de los acuerdos de cielos abiertos que cuenta Ecuador con otros países, además de detallar en qué consisten estos instrumentos y que permiten dentro de la utilización del cielo con fines

comerciales o de transporte, entre los que destacan con Chile, Estados Unidos, República Dominicana, Kuwait y Panamá.

Se debe tener en consideración el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, el cual es un tratado internacional que establece un marco regulatorio para la aviación civil a nivel global, con el objetivo principal de promover la cooperación internacional en la aviación civil y establecer normas y principios comunes para garantizar la seguridad, eficiencia, regularidad y desarrollo ordenado del transporte aéreo internacional. Para lograr esto, el convenio establece la creación de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, una agencia especializada de las Naciones Unidas encargada de supervisar y promover la aviación civil internacional (Cárdenas, 2022).

El Convenio de Chicago establece una serie de principios fundamentales, incluyendo la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, la libertad de tránsito aéreo, la cooperación en materia de seguridad y navegación, la estandarización de regulaciones técnicas y operativas, y la promoción de la aviación civil para el desarrollo económico y social.

Es por ello que, este Convenio establece las pautas para la liberalización de los cielos en los países, las cuales están estrechamente alineadas con los aspectos que forman parte de los Acuerdos de Cielos Abiertos de Ecuador con los países ya mencionados, entre los que destacan:

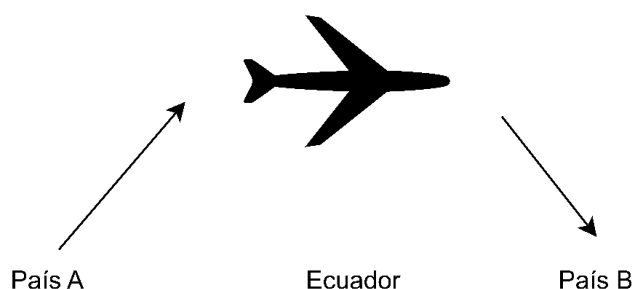
- **Competencia de libre mercado**, es decir, limitar las restricciones de los vuelos internacionales al número de aerolíneas, frecuencias, aeronaves y capacidad de pasajeros que se empleen para satisfacer la demanda.
- **Precios y tarifas de mercado**, haciendo referencia a que una tarifa de precios no puede estar en vigencia, solo en el caso del deseo de países participantes y en casos específicos.
- **Acuerdos de cooperación económica**, donde las aerolíneas podrán suscribir documentos compartidos o alquiler de aeronaves entre compañías aéreas entre los países o de terceros países según lo estipule la norma, siendo el caso del alquiler de aeronaves de la empresa KLM para cubrir las rutas de ingreso a Europa desde Ecuador.
- **Competencia en igualdad**, donde todas las aerolíneas indistintamente de si figuran o no en el acuerdo de cielos abiertos, puedan establecer oficinas dentro de los países participantes y así mismo, obtener los beneficios que la Ley les permita. Además, contarán con la asistencia en tierra a las aeronaves en completa libertad, o contratar a alguno de sus pares. Y, finalmente, tendrán el acceso directo al servicio aduanera, donde las tasas a los usuarios son determinadas por los costos mismos del servicio.

- **Asesoramiento para resolver conflictos**, donde los procedimientos para las controversias sean los tipificados dentro de los acuerdos y a beneficio de las partes.
- **Libertad de vuelos chárter**, donde las aerolíneas escogen la regulación para operar este tipo de vuelos, entre los dos países.
- **Seguridad**, para este componente los gobiernos de los países se comprometen a mantener el mejor nivel de seguridad aérea y asistir al otro, en los casos que se requiera (Presidencia de la República del Ecuador, 2018).

Adicional al Convenio de Chicago, los acuerdos entre Ecuador y otros países están sujetos de manera intrínseca al Acuerdo Relativo al tránsito de los servicios aéreos, siendo complemento del primero donde se establecen las libertades del aire que a continuación se detallan de manera gráfica:

Figura 5

Primera libertad del acuerdo de cielos abiertos

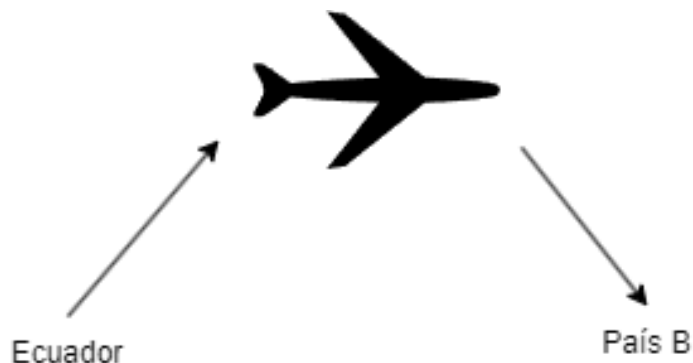


Nota. Elaborado por Emily Cuenca en base al Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos.

En la figura 5, se puede observar la primera libertad donde es el derecho a sobrevolar el cielo de Ecuador en el trayecto de una frecuencia de transporte comercial, es decir, sin necesidad de aterrizar.

Figura 6

Segunda libertad del acuerdo de cielos abiertos

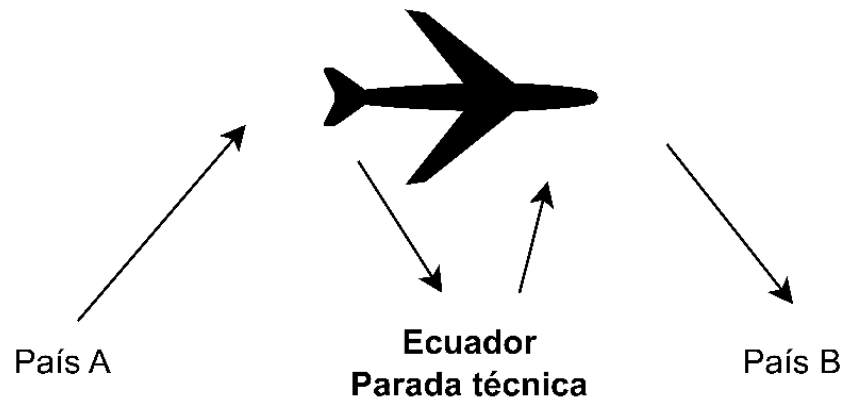


Nota. Elaborado por Emily Cuenca en base al Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos.

En la figura 6, se observa el derecho de poder transportar personas o carga desde el Ecuador hacia el país de destino, y viceversa. Además, se otorga este derecho a las rutas con escala en Ecuador.

Figura 7

Tercera libertad del acuerdo de cielos abiertos



Nota. Elaborado por Emily Cuenca en base al Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos.

En la figura 7 se establece el derecho de aterrizar sin fines comerciales en el Ecuador, denominado como parada técnica donde la aeronave podrá reabastecerse de combustible o alguna otra circunstancia.

La República del Ecuador, través de su gobierno ha suscrito diferentes instrumentos internacionales, entre ellos el de Chicago y los demás que emanan de este, por lo que está en la obligación de aceptar las disposiciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, siempre y cuando no se atenten a las propias que se establecen en la Constitución de la República, como es el caso de la libertad de los cielos abiertos a excepción del cabotaje, es decir, de los vuelos domésticos que se realicen entre las provincias del Ecuador (Consejo Nacional de Aviación Civil, 2018).

Por otro lado, la evolución del acuerdo de cielos abiertos se puede remontar a los inicios de este milenio, ya que el gobierno del expresidente Gustavo Noboa impulsó la liberalización de algunos sectores económicos considerados importantes, y que dio paso a la delegación del Estado hacia la iniciativa privada y empresas mixtas, lo cual desembocó en la Ley de Fomento al Turismo del año 2002 donde se establecía la discrecionalidad de la aplicación de las tarifas aéreas, flexibilizando los convenios internacionales sobre los cielos abiertos (Cárdenas, 2022).

De manera que a partir del año 2017, se liberaliza el transporte aéreo con el Decreto 256 de la Presidencia de Lenin Moreno, salvo el tráfico de cabotaje, lo que permitió una mejor conectividad en el continente, aumento del tráfico aéreo comercial y de transporte, nuevos mercados, incentivo al turismo y mejora de la economía. No obstante, Ecuador aún le falta

mucho camino que recorrer en este tema, pero ya ha dado grandes avances significativos en esta materia.

No obstante, con la firma del decreto ejecutivo 256 en diciembre de 2017, donde se establece la liberalización del transporte aéreo en el Ecuador, como política pública nacional, se han firmado 4 instrumentos bilaterales de entendimiento en este tema con Chile, Estados Unidos, República Dominicana, Kuwait y Panamá, lo cual permitió la apertura de nuevas rutas y de nuevas aerolíneas que presten sus servicios, que a continuación se analizan:

Tabla 3

Análisis de los acuerdos de cielos abiertos entre Ecuador y otros países

| Países involucrados | Fecha de suscripción | Análisis |
|--------------------------------|---|--|
| Ecuador y Estados Unidos | 16 de noviembre de 2022 | Este acuerdo es uno de los más importantes, porque recaba de mejor manera el deseo de promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia con mínima interferencia y regulación gubernamental, y de manera explícita las libertades que se mencionan en líneas superiores. |
| Ecuador y Chile | A pesar de ser nombrado en varios artículos de investigación, así como artículos periodísticos, no se tiene registro de una fecha de suscripción. | Por historia con la República Chilena, se mantiene una buena relación entre ambos países por lo cual, sí es imperativo que el acuerdo de cielos abiertos permite operar a bajos costos para el usuario, además de los ya mencionados con otros países. |
| Ecuador y República Dominicana | A pesar de ser nombrado en varios artículos de investigación, así como artículos periodísticos, no se tiene registro de una fecha de suscripción. | República Dominicana es uno de los principales destinos turísticos para los ecuatorianos, por lo que este acuerdo dinamiza el turismo y la economía relacionada a ello. |
| Ecuador y Kuwait | En negociaciones | De manera histórica, no existe precedente entre las partes sobre el transporte de pasajeros y de carga, pero abre la oportunidad de establecer rutas en el mediano y largo plazo. Por parte de Kuwait, se designaron 2 aerolíneas para la operación y que para el Mundial de Catar 2022, estuvieron en funcionamiento, pero aún no se establecen de manera permanente sino ocasional como fue el caso del evento deportivo (Flores, 2022). Además, la Cancillería Ecuatoriana en |

| | | |
|------------------|---------------------|---|
| | | junio del presente año informó que están en negociaciones para ultimar la fase final del acuerdo (Embajada del Ecuador en Catar, 2023). |
| Ecuador y Panamá | 24 de marzo de 2022 | Este entendimiento busca impulsar la conectividad entre las dos naciones y desarrollar la industria aeronáutica para fortalecer este tipo de transporte en materia cultural, turística, productiva y comercial. |

Nota. Elaborado por Emily Cuenca.

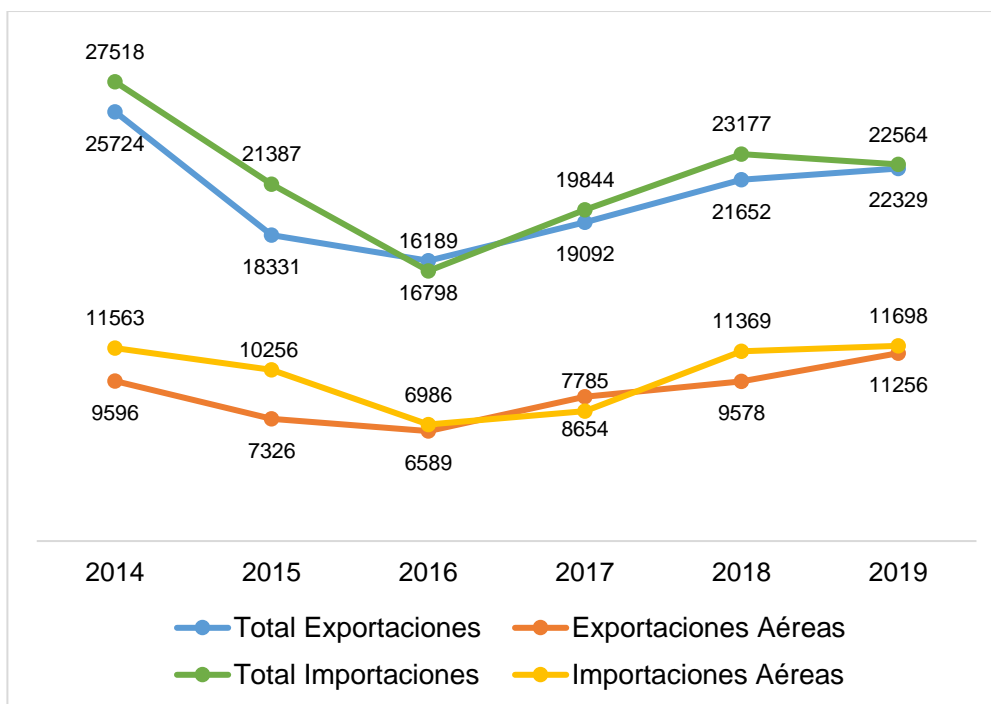
Se puede mencionar que Ecuador ha evolucionado positivamente en la línea de Acuerdos de Cielos Abiertos, manteniendo en pleno goce de acuerdo con Estados Unidos, Chile y Panamá, mientras que tiene un acuerdo de entendimiento con República Dominicana y está en negociaciones con Kuwait. Esto ha sido posible por el establecimiento de los cielos abiertos libres como política pública nacional en 2017, lo cual inició en 2002 con la Ley de Fomento al Turismo.

O.E.3: Desarrollar un estudio comparativo económico del antes y durante la aplicación del tratado “Cielos Abiertos” en Ecuador.

Para el desarrollo del presente objetivo, se obtuvo información de un banco de datos oficiales sobre exportaciones, importaciones y balanza comercial del Ecuador, donde se establece la relación entre sí y se determina el porcentaje de crecimiento de la economía a partir de la política nacional de cielos abiertos. A continuación, el análisis:

Figura 8

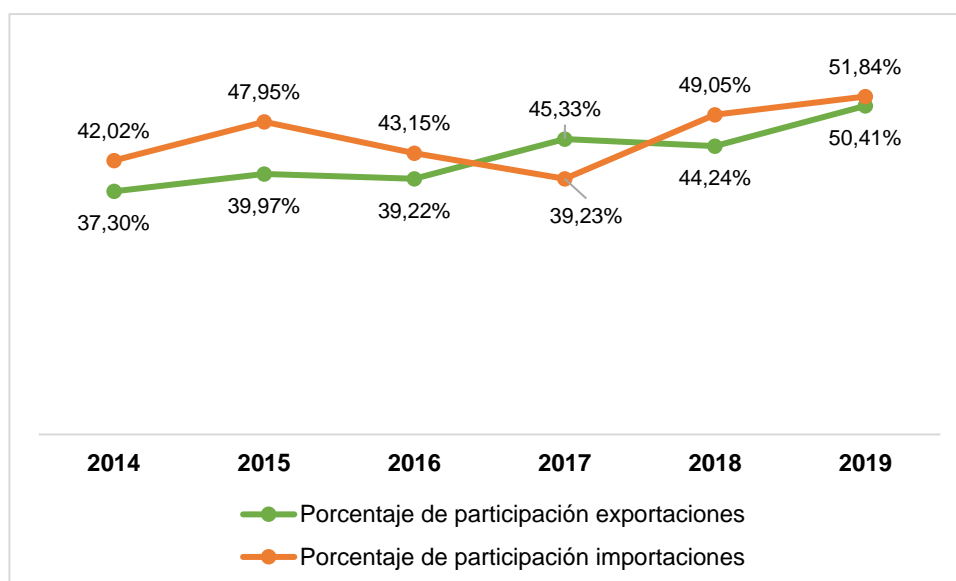
Exportaciones e importaciones en Ecuador entre 2014 y 2019 (en millones de dólares).



Nota. Elaborado por Emily Cuenca, con datos del Banco Mundial y Banco Central del Ecuador.

Figura 9

Participación aérea: total de exportaciones e importaciones. (desde el año 2014 al 2019).



Nota. Elaborado por Emily Cuenca, con datos del Banco Mundial y Banco Central del Ecuador.

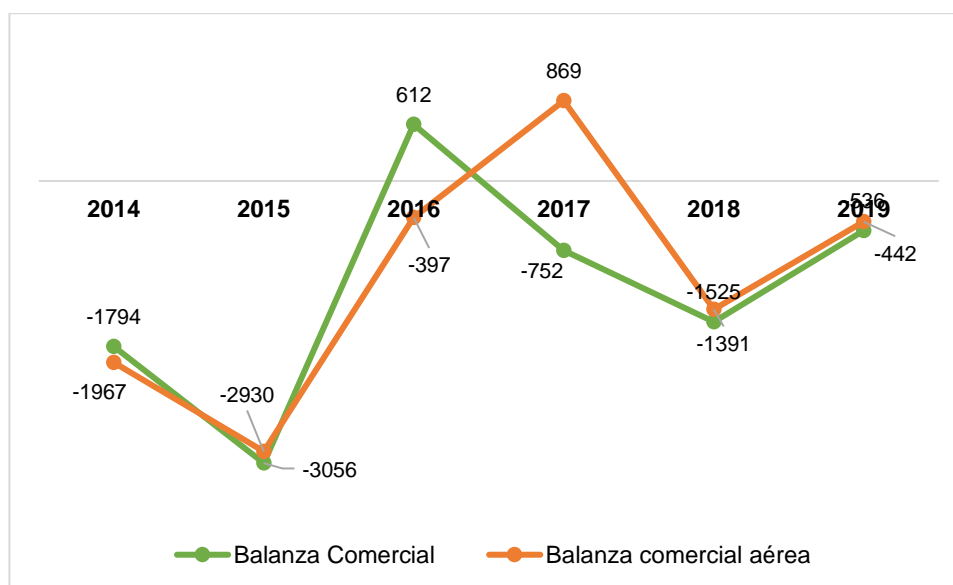
En la figura 8 se puede observar la línea histórica de las exportaciones e importaciones en el Ecuador, sin embargo, también se incluyen, de ese total, las exportaciones e importaciones que se efectuaron por vía aérea en cada año y en la figura 9, el porcentaje de participación correspondiente.

Por ejemplo, para el año 2015 del total de exportaciones de \$18 331 millones de dólares, únicamente \$7 326 millones se realizaron vía aérea, es decir el Ecuador exportó por esta vía de comercio el 39.97% del total, siendo estas, por ejemplo, rosas, banano, cacao, productos manufactureros, entre otros. En 2016 estos valores decayeron por efectos del terremoto de ese año afectando a todo el país en materia económica.

Para los años siguientes a la vigencia del acuerdo de cielos abiertos, se observa un aumento de la participación aérea en las exportaciones e importaciones porque se reducen los costes operativos, tasas aeroportuarias y aduanas, siendo el caso del año 2018 donde las exportaciones totales fueron de \$21 652 millones de dólares, las importaciones de \$23 177 millones de dólares, donde por vía aérea se efectuaron transacciones por \$9 578 millones de dólares y \$11 369 millones de dólares, respectivamente, y una participación del 44.24% en el caso de exportaciones y de 49.05% para importaciones, cuando antes del año 2016 las exportaciones no superaban el 40%.

Figura 10

Balanza comercial y balanza comercial aérea. (En millones de dólares).



Nota. Elaborado por la autora, con datos del Banco Mundial y Banco Central del Ecuador.

En el caso de la figura 10, la balanza comercial se refleja en color verde y lo correspondiente a la vía aérea en color tomate, que casi sigue una similitud entre ambas, a excepción de 2017, año que entra en vigencia el acuerdo de cielos abiertos. Por ejemplo, para el caso del año 2015 la balanza comercial total era mayor que el aérea por 126 millones de dólares de diferencia entre sí, lo cual se mantiene para 2018 y 2019 con valores que indican que el acuerdo permitió aumentar las exportaciones por esta vía. No obstante, la balanza comercial total indica que vía marítima se maneja la mayor parte de comercio internacional y allí es la vía de importación mayoritaria que la exportación.

En tema de exportaciones e importaciones en Ecuador existe un aumento después del año 2017 por vía aérea. Del mismo modo, el porcentaje de comercio que se transporta en los aeropuertos internacionales ecuatorianos ratifican que el acuerdo aumentó el transporte no solo de carga, sino en valores económicos para el Ecuador, y finalmente, la balanza comercial aérea es menor que la balanza general, es decir, este acuerdo permitió aumentar las exportaciones en mayor medida que las importaciones.

O.G: Analizar el impacto económico generado por el Tratado de “Cielos Abiertos” en Ecuador

El análisis de datos, da como resultado de conclusión que el Acuerdo de Cielos Abiertos en Ecuador ha ejercido un impacto económico de considerable importancia. Este acuerdo ha desempeñado un papel fundamental al estimular la industria del turismo a través de la oferta de tarifas más asequibles y una amplia diversidad de opciones de conectividad entre naciones, lo que abarca desde tarifas más económicas, vuelos directos y conexiones más eficientes.

En consecuencia, ha tenido un efecto dinamizador sobre la economía, al reducir los costos asociados con el acceso al espacio aéreo ecuatoriano, lo que ha tenido un efecto positivo en el aumento de las exportaciones del 13.11% desde 2014 hasta el año final de análisis 2019, con especial énfasis en el notable incremento de 25 rutas internacionales directas en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.

Sin embargo, es fundamental destacar que esta transformación también ha tenido un impacto muy positivo en el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo en Guayaquil. Este aeropuerto ha experimentado un crecimiento sustancial, habiendo logrado la apertura de cuatro rutas internacionales directas como resultado de estos acuerdos de cielos abiertos. Este cambio en la configuración de la conectividad aérea no solo beneficia a la ciudad de Guayaquil, sino que también es coherente con la decisión tomada por el Gobierno de Lenin Moreno en 2017, donde se posicionaron los cielos abiertos como un pilar central de la política pública ecuatoriana. Además de fortalecer la economía a nivel nacional, esta evolución ha impulsado el desarrollo y la competitividad del aeropuerto guayaquileño, consolidándolo como un centro de transporte estratégico en la región.

7. Discusión:

O.E 1: Analizar el impacto que ha tenido la expedición del tratado de Cielos Abiertos en la actividad económica del Ecuador

Se obtuvo que el tratado de cielos abiertos sí repercutió en la economía ecuatoriana, pero de manera positiva, como lo señala Smith y Lee (2019) en su teoría económica de liberalización del transporte aéreo, lo cual permite que las aerolíneas accedan a nuevos mercados, estimulen turismo, el comercio y la inversión extranjera, y por ende el crecimiento económico.

En este caso, el turismo y el comercio exterior durante los años 2014 y 2016 las cifras no aumentaron más allá de la entrada de 2,91 millones de personas, pero a partir del 2017 es decir, el año que entra en vigencia del Tratado de Cielos Abiertos en Ecuador, el número de llegadas de turistas internacionales aumentó significativamente por sobre los 3 millones y en 2018 cerca de los 4 millones de turistas que ingresan al Ecuador, estos datos del Banco Central del Ecuador se corroboran con los que establece la Corporación Financiera Nacional (2020), dado que en ese periodo de tiempo el sector turístico tuvo un ingreso de \$1 166.52 millones de dólares, representado el 1.74% del PIB, además destacar lo que sostiene Dobruszkes (2009), quien estipula que la apertura de los cielos tiene un impacto significativo en el crecimiento económico de los países, ya que facilita el acceso a nuevos mercados, aumenta la movilidad de las personas y las mercancías, y favorece la inversión extranjera, lo que contribuye al desarrollo de la industria del turismo, el comercio y otros sectores relacionados.

Del mismo modo, Kreinin, (2003) menciona que, aunque los cielos abiertos ofrecen ventajas en términos de competencia y conectividad, también pueden plantear desafíos para las aerolíneas y los gobiernos en términos de regulación y control, no obstante también estimular la economía a través de ingresos y salidas de mercancía, sumado a lo que menciona la Asociación Internacional de Transporte aéreo, por sus siglas en inglés IATA (2019), que un acuerdo de cielos abiertos facilita el transporte de mercancías y productos, a través de vuelos de carga más eficientes y directos, fomentando el comercio internacional, lo cual reduce los costos logísticos y mejora la competitividad de las exportaciones e importaciones. Esta afirmación se evidencia al momento de analizar los resultados, dado que entre 2014 y 2016 la entrada de carga internacional a Ecuador vía aérea estaba reduciéndose año tras año, mientras que la salida de carga desde Ecuador entre 2014 y 2015 se redujo 11 puntos. A partir del 2017, que entra en vigencia el acuerdo de cielos abiertos, la entrada de carga a Ecuador aumenta 7 puntos respecto a 2016, mientras que la salida aumentó 8 puntos en el

mismo periodo, pero crece aún más en 18 puntos en el primer año de vigencia y 10 puntos más para 2019.

En este rumbo, queda demostrado que se cumple el objetivo del Decreto Ejecutivo Nro. 256 del 27 de diciembre de 2017, de fomentar el desarrollo del turismo, el intercambio comercial y la integración tanto a nivel nacional como regional y mundial, considerando la Decisión 582 sobre Transporte Aéreo de la Comunidad Andina de Naciones CAN (2020).

Adicionalmente, se debe analizar la carga transportada por los dos principales aeropuertos del país, Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito y el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo de Guayaquil. Por ejemplo, en Quito para 2016 ingresaron 27.23 toneladas, para 2017 aumentaron a 33.6, en 2018 34.3 toneladas, pero en el caso de Guayaquil fueron 10.6 en 2016, 11.1 en 2017 y 10.96 en 2018. Del mismo modo, en el caso de las salidas, para Quito, en 2016 se exportaron 153.59 toneladas, en 2017 170.39, para 2018 fueron 193.86 toneladas, es decir, crecieron 17 puntos y 23 puntos entre sí, respectivamente. Para el caso de Guayaquil, en su terminal aérea para 2016 salieron 15.1 toneladas, en 2017 16.32 y en 2018 16.12 toneladas.

De similar manera, la implementación del tratado llevó a un incremento del 12% en las exportaciones no petroleras durante 2017, impulsado en parte por una mejor conectividad aérea que facilitó la distribución de productos no tradicionales (Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones, 2018). La mayor conectividad también favoreció el aumento de las importaciones de bienes de consumo y materias primas (Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones, 2018).

Y esto sigue la lógica del mismo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (2023), dado que es el principal aeropuerto del país, siendo la puerta de entrada y salida importante para el tráfico aéreo nacional e internacional y está estratégicamente ubicado para facilitar el acceso desde diferentes puntos de la ciudad de Quito y sus alrededores. No obstante, hay que considerar que la concentración de vuelos en aeropuertos principales puede limitar el desarrollo y la conectividad de aeropuertos más pequeños y regionales, lo que afecta el acceso aéreo en áreas remotas del país (El Universo, 2020).

Finalmente se menciona que, este crecimiento está relacionado con la mayor conectividad aérea que permitió la apertura de nuevas rutas y la entrada de aerolíneas internacionales (García, 2019), además de que el gasto turístico también experimentó un incremento, generando un impacto positivo en sectores como el hotelaría y la restauración (Banco Central del Ecuador, 2019). Adicionalmente, la conectividad mejorada permitió una mayor integración de Ecuador en los flujos globales de turismo y comercio, lo que a su vez generó oportunidades de inversión y empleo.

O.E 2: Analizar el proceso de evolución del tratado con los diferentes acuerdos binacionales.

En los acuerdos de cielos abiertos que Ecuador ha establecido con diversos países, con el propósito de detallar la naturaleza y alcance de estos instrumentos, los cuales permiten la utilización del espacio aéreo con fines comerciales o de transporte. *“Entre los países con los que Ecuador ha forjado acuerdos de cielos abiertos figuran Chile, Estados Unidos, República Dominicana, Kuwait y Panamá.”*

Para contextualizar este análisis, resulta primordial remitirse al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, conocido como el Convenio de Chicago, donde se establece un marco normativo global para la aviación civil, con el objetivo fundamental de fomentar la cooperación internacional en este ámbito y establecer regulaciones y principios comunes para asegurar la seguridad, eficiencia, regularidad y desarrollo ordenado del transporte aéreo internacional (Cárdenas, 2022). El Convenio de Chicago, establece pautas fundamentales como la soberanía estatal sobre el espacio aéreo, la libertad de tránsito aéreo, la colaboración en materia de seguridad y navegación, la estandarización de regulaciones técnicas y operativas, así como la promoción de la aviación civil para el desarrollo económico y social. Por otro lado, en la legislación ecuatoriana se utilizó por primera vez el término de cielos abiertos en la Ley de Fomento al Turismo de 2002, donde el Gobierno de Gustavo Noboa Bejarano previamente en 2000 inició la privatización de sectores estratégicos y la participación de la empresa privada. No fue hasta el año 2017 que el Gobierno de Lenin Moreno estableció como política pública nacional, la liberalización de los cielos con fines comerciales y de transporte, excepto los vuelos de cabotaje (Peña, 2020).

Los acuerdos de cielos abiertos de Ecuador con diversos países están intrínsecamente ligados a los principios del Convenio de Chicago y a su vez están complementados por el Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos. Este último establece las llamadas libertades del aire, que comprenden el derecho a sobrevolar el espacio aéreo, el derecho de transportar pasajeros y carga desde y hacia el país de destino, y el derecho a realizar paradas técnicas en el territorio (Presidencia de la República del Ecuador, 2018). Lo cual es lógico, porque en estos acuerdos bilaterales de cielos abiertos, los principios del Convenio de Chicago y el Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos se traducen en la promoción de una competencia libre y mínimamente regulada, la flexibilización de las tarifas aéreas y la cooperación económica, entre otros aspectos (Presidencia de la República del Ecuador, 2018).

En este sentido, el gobierno ecuatoriano ha buscado promover una liberalización del transporte aéreo, aprovechando la discreción otorgada por el Convenio de Chicago y sus acuerdos conexos. Esta liberalización ha llevado a la apertura de nuevas rutas y la entrada de nuevas aerolíneas, lo que ha dinamizado el turismo, mejorado la conectividad y contribuido al crecimiento económico (Cárdenas, 2022).

En concordancia con el análisis de Smith y Lee (2019), los acuerdos de cielos abiertos conllevan implicaciones y ventajas notables, por ejemplo, estos acuerdos permiten la operación de aerolíneas en un ambiente de competencia en igualdad, fomentando la entrada de nuevos actores al mercado y el aumento de la conectividad. Además, promueven la cooperación económica al posibilitar la suscripción de acuerdos compartidos y el alquiler de aeronaves entre compañías aéreas de los países involucrados (Brueckner, 2018).

Estos acuerdos también aseguran asistencia en tierra y acceso a servicios aduaneros, lo que agiliza los procesos de operación y facilita el comercio aéreo, y esto se complementa con lo que menciona Taneja (2019), quien sostiene que la liberalización de los cielos abiertos puede llevar a un aumento en la demanda de servicios aéreos, por lo que es fundamental que los países desarrollen una infraestructura aeroportuaria adecuada para hacer frente a este crecimiento. Esto incluye la expansión y modernización de aeropuertos, así como el fortalecimiento de los servicios de navegación aérea.

Del mismo modo, todos los acuerdos y entendimientos de cielos abiertos que ha firmado el Ecuador buscan la promoción del turismo, de manera especial con República Dominicana, país que se ha convertido en unos de los principales destinos turísticos de los ecuatorianos, y esto concuerda con lo que menciona Tosun y Jenkins (2018), quienes mencionan que la liberalización de los cielos abiertos puede tener un impacto significativo en el turismo. Para maximizar los beneficios, es importante que los países promuevan un turismo sostenible que respete el medio ambiente y la cultura local.

O.E.3: Desarrollar un estudio comparativo económico del antes y durante la aplicación del tratado “Cielos Abiertos” en Ecuador.

La investigación presenta un análisis detallado sobre las implicaciones económicas del tratado de Cielos Abiertos en Ecuador, basado en datos oficiales de exportaciones, importaciones y balanza comercial. Esta política, que implica la liberalización del tráfico aéreo internacional, ha generado cambios notables en el comercio ecuatoriano. A continuación, se discuten los hallazgos y se profundiza en su significado.

De acuerdo a la evolución de las exportaciones e importaciones entre 2014 y 2019, junto con la contribución del transporte aéreo en estas operaciones, se destaca la disminución de las exportaciones e importaciones por vía aérea en 2016 debido al terremoto que afectó a Ecuador. Esta situación refleja cómo eventos catastróficos pueden impactar negativamente en la economía de un país, en este caso, en el transporte de mercancías por vía aérea. No obstante, el análisis de la participación aérea en el total de exportaciones e importaciones muestra que la implementación del tratado Cielos Abiertos a partir de 2017 provocó un aumento sostenido en la proporción de operaciones aéreas. Este cambio es

especialmente evidente en los años posteriores a 2017, donde la participación aérea en las exportaciones e importaciones aumentó significativamente. Esta tendencia sugiere que la apertura de los cielos redujo las barreras y los costos para el comercio aéreo, lo que llevó a un aumento en el uso de esta vía para el transporte de bienes como lo menciona Cepeda, Pinoargote, y Barona, (2019) la liberalización de los cielos ha facilitado el transporte de carga y mercancías entre Ecuador y otros países. La mayor conectividad aérea ha permitido a las empresas ecuatorianas acceder a nuevos mercados y expandir sus operaciones internacionales. Asimismo, ha aumentado la capacidad para exportar productos frescos y perecederos, lo que ha mejorado la competitividad de las exportaciones ecuatorianas (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2020).

En cuanto a la comparación de la balanza comercial total con la balanza comercial aérea, es interesante en términos de equilibrio económico. Se observa que, en general, la balanza comercial aérea sigue la misma tendencia que la balanza comercial total, con un aumento en el superávit después de la implementación del acuerdo de cielos abiertos. Sin embargo, es evidente que la contribución de la balanza comercial aérea es relativamente pequeña en comparación con la balanza total, lo que sugiere que, aunque el comercio aéreo ha experimentado un crecimiento, el comercio marítimo sigue siendo dominante en el comercio internacional de Ecuador, y esto tiene relevancia con lo que menciona la Dirección General de Aviación Civil (2021) donde el transporte aéreo liberalizado tiene como objetivo facilitar la conectividad y la movilidad de personas y mercancías, promoviendo así las relaciones comerciales, turísticas y culturales entre Ecuador y los países

Esta información pone de manifiesto los beneficios potenciales de la apertura de los cielos en Ecuador. La política de cielos abiertos ha impulsado el transporte aéreo de mercancías, lo que ha llevado a un incremento en las exportaciones e importaciones y, en última instancia, a un fortalecimiento de la economía.

O.G: Analizar el impacto económico generado por el Tratado de “Cielos Abiertos” en Ecuador

El análisis de los acuerdos de cielos abiertos en Ecuador se aborda desde dos perspectivas distintas pero complementarias, con enfoques que resaltan tanto los impactos económicos y comerciales como las implicaciones políticas y normativas. A través de una exhaustiva investigación, se explora la evolución de estos acuerdos y su influencia en la economía ecuatoriana, respaldando los argumentos con las voces de diversos autores en el campo. En el primer objetivo se subraya cómo los acuerdos de cielos abiertos han influido positivamente en la economía ecuatoriana, generando efectos favorables en el turismo y el comercio exterior. Por ejemplo, Smith y Lee (2019) sostienen que la liberalización del

transporte aéreo, como la que permite los acuerdos de cielos abiertos, estimula el turismo, el comercio y la inversión extranjera, impulsando así el crecimiento económico.

Los datos recabados entre 2014 y 2016 revelan un aumento gradual en las llegadas de turistas internacionales a Ecuador. Sin embargo, a partir de 2017, año de entrada en vigencia de los acuerdos de cielos abiertos en Ecuador, el número de turistas aumenta de manera significativa, superando los 3 millones en 2017 y acercándose a los 4 millones en 2018. Esto se correlaciona con un incremento en el ingreso del sector turístico, que alcanza \$1 166.52 millones de dólares y representa el 1.74% del PIB, como respaldan los datos de la Corporación Financiera Nacional (2020). Por lo que, el impacto en el comercio también es notable, y aquí se alinea la visión de Dobruszkes (2009) quien destaca que la apertura de los cielos abiertos puede influir en el crecimiento económico al facilitar el acceso a nuevos mercados y promover la movilidad de personas y mercancías. Además, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) (2019) respalda esta idea al afirmar que los acuerdos de cielos abiertos impulsan el comercio internacional al permitir vuelos de carga más eficientes y directos. Los datos recopilados entre 2014 y 2016, muestran una disminución en la entrada y salida de carga vía aérea. Sin embargo, a partir de 2017, la entrada y salida de carga aumenta significativamente, demostrando un efecto positivo de los acuerdos de cielos abiertos en el comercio exterior ecuatoriano.

De manera complementaria, en el segundo objetivo, se resalta la importancia del Convenio de Chicago como marco regulador global para la aviación civil, estableciendo principios como la soberanía estatal sobre el espacio aéreo y la promoción de la aviación civil para el desarrollo económico y social. Además, se hace hincapié en la relación entre estos acuerdos y el Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos, donde se detallan las libertades del aire. Esta relación se manifiesta en los acuerdos bilaterales de cielos abiertos, que promueven la competencia, la cooperación económica y la flexibilización de tarifas aéreas, como establece la Presidencia de la República del Ecuador (2018).

En la evolución de los tratados de cielos abiertos, en la legislación ecuatoriana se utilizó por primera vez el término de cielos abiertos en la Ley de Fomento al Turismo de 2002, donde el Gobierno de Gustavo Noboa Bejarano previamente en 2000 inició la privatización de sectores estratégicos y la participación de la empresa privada. No fue hasta el año 2017 que el Gobierno de Lenin Moreno estableció como política pública nacional, la liberalización de los cielos con fines comerciales y de transporte, excepto los vuelos de cabotaje (Peña, 2020).

Y es que los beneficios y desafíos de los acuerdos de cielos abiertos se examinan a través de las voces de expertos, por ejemplo, se destaca la ventaja de la competencia libre y la colaboración económica entre las aerolíneas, respaldada por Brueckner (2018). Además, se subraya la importancia de desarrollar infraestructura aeroportuaria adecuada para manejar

el aumento de la demanda de servicios aéreos, conforme lo plantea Taneja (2019). Del mismo modo, se revela cómo los acuerdos de cielos abiertos han impactado positivamente en la industria turística ecuatoriana, en línea con la perspectiva de Tosun y Jenkins (2018), quienes señalan que la liberalización de los cielos abiertos puede tener un efecto significativo en el turismo, destacando la importancia de un enfoque sostenible.

En conclusión, el análisis integral de los acuerdos de cielos abiertos en Ecuador refleja una perspectiva rica y profunda que combina los beneficios económicos y comerciales con las implicaciones normativas y políticas. Los resultados revelan cómo estos acuerdos han impulsado el turismo, el comercio y el crecimiento económico del país, a la vez que muestran la necesidad de una infraestructura adecuada y una perspectiva sostenible para maximizar estos beneficios a largo plazo.

8. Conclusiones

Finalizada la presente investigación, se concluye que:

- Se ha constatado que la implementación del tratado de Cielos Abiertos en Ecuador ha tenido un impacto altamente positivo en su economía, generando un incremento en el turismo internacional y en el comercio exterior. En conclusión, se aumentaron las exportaciones en un 13.11% desde 2014 hasta el último año de análisis en 2019. El número de turistas aumentó de manera significativa, superando los 3 millones en 2017 y acercándose a los 4 millones en 2018. La estimulación del turismo y la facilitación del comercio aéreo han sido factores clave que han fortalecido la posición de Ecuador en la escena internacional. Estos resultados cuentan con el respaldo de teorías económicas y análisis realizados por expertos en el campo de la aviación.
- En conclusión, a partir de la implementación del tratado de cielos abiertos Ecuador establece acuerdos con Estados Unidos, Chile, Panamá, Kuwait y República Dominicana. Se ha ilustrado la importancia de la alineación entre los acuerdos de cielos abiertos que Ecuador ha establecido con estos países en el marco normativo internacional, representado principalmente por el Convenio de Chicago y el Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos. Estos acuerdos bilaterales reflejan los principios fundamentales del convenio internacional y se traducen en la promoción de la competencia, la flexibilidad tarifaria y la cooperación económica entre las aerolíneas, lo que contribuye al desarrollo y la conectividad de la industria aérea ecuatoriana.
- El análisis de la balanza comercial de Ecuador durante la aplicación del tratado de Cielos Abiertos ofrece una perspectiva clara sobre el impacto de la política en la economía del país. Los resultados indican que la apertura de los cielos ha generado efectos positivos en el transporte aéreo de mercancías, contribuyendo a un aumento en las operaciones aéreas, así como en las exportaciones e importaciones totales, cumpliendo para el último año de análisis con un total de 27 rutas internacionales. Este fenómeno ha repercutido en un fortalecimiento de la economía ecuatoriana, aunque se mantiene la preponderancia del comercio marítimo en el escenario internacional.

9. Recomendaciones:

Finalizada la presente investigación, se recomienda que:

- Para seguir maximizando los beneficios de los acuerdos de cielos abiertos, es esencial que Ecuador mantenga una atención constante en el desarrollo y la mejora de su infraestructura aeroportuaria y servicios relacionados. El país debería continuar fomentando la cooperación con aerolíneas internacionales y promoviendo una estrategia de turismo sostenible que respete tanto el medio ambiente como la cultura local. Además, es crucial mantener un entorno regulatorio favorable que apoye el crecimiento de la industria aérea y permita la adaptación a las cambiantes condiciones del mercado. En última instancia, una coordinación efectiva entre las partes interesadas, incluidos los reguladores, las aerolíneas y el sector turístico, será clave para garantizar un desarrollo sostenible y beneficioso para la economía ecuatoriana en el largo plazo.
- Para asegurar el óptimo funcionamiento y los beneficios sostenibles de los acuerdos de cielos abiertos en Ecuador, es fundamental que el país mantenga una vigilancia activa sobre su implementación y cumplimiento, esto requiere una colaboración continua y efectiva entre las autoridades reguladoras, las aerolíneas y otros actores clave en la industria aérea. Es importante establecer mecanismos de seguimiento y evaluación que permitan identificar oportunidades de mejora y abordar posibles desafíos en tiempo real. Además, Ecuador debe enfocarse en el desarrollo de una estrategia integral para aprovechar al máximo los beneficios económicos y sociales derivados de los acuerdos de cielos abiertos, lo que implica promover una competencia justa y saludable entre las aerolíneas, fomentar la inversión en la modernización y expansión de la infraestructura aeroportuaria y mejorar la calidad de los servicios de navegación aérea. La capacitación y el desarrollo de capacidades en el sector aeronáutico también son áreas clave para garantizar una operación eficiente y segura.
- Ecuador podría considerar la exploración de nuevos acuerdos de cielos abiertos con otros países, especialmente aquellos que puedan brindar oportunidades adicionales para el turismo, el comercio y la inversión extranjera. Sin embargo, es esencial que cualquier nuevo acuerdo se base en un análisis exhaustivo de los beneficios potenciales y los posibles impactos negativos, así como en una evaluación realista de la capacidad del país para cumplir con los compromisos adquiridos. No obstante, el enfoque de Ecuador debería ser el mantenimiento de un equilibrio entre la liberalización del transporte aéreo y la implementación de regulaciones y políticas que aseguren un desarrollo sostenible y beneficioso para la economía y la sociedad en su conjunto.

10. Referencias bibliográficas:

- Adler, N., & Berechman, Y. (2018). Air Transport Liberalization and its Effects on Airline Competition and Traffic Growth. *Research in Transportation Economics*, 586-598.
- Adler, N., Berechman, J., & Morrison, W. G. (2018). Airport connectivity, productivity and urban growth: panel evidence for US metropolitan areas. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 1–13.
- Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo. (2023). QUIENES SOMOS. Retrieved from <https://www.tagsa.aero/tagsa.html>
- Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre. (2023). *Quiénes somos*. Retrieved from <https://www.quiport.com/>
- Aguilar, J., & Pérez, M. (2018). El impacto económico de los acuerdos de cielos abiertos. *Revista de Estudios Económicos*, 367–390.
- Álvarez, P. A. O. (2021). *EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS EN EL ECUADOR EN EL PERÍODO 2016 – 2019 COMO IMPULSO A LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA COMERCIAL DEL PAÍS*. ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO.
- Arlt, W., & Haider, W. (2020). The Impact of Air Transport Liberalization on Tourist Destinations. *Journal of Travel Research*, 47(1), 21-31.
- Balaguer, J., & Cantos, P. (2018). Air transport liberalization and its impacts on airline competition and air travel demand. *Journal of Air Transport Management*, 48–59.
- Banco Central del Ecuador. (2019a). BOLETÍN 33.- Breve Panorama Comercial de Ecuador. Retrieved from <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/BOLETIN332019.pdf>
- Banco Central del Ecuador. (2019b). *Informe económico trimestral, tercer trimestre*. Retrieved from <https://www.bce.fin.ec/>
- Banco Mundial. (2016). Resumen del comercio Ecuador 2016. Retrieved from [https://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/ECU/Year/2016/Summarytext#:~:text=RESUMEN DEL COMERCIO ECUADOR 2016,-EXPORTACIONES E IMPORTACIONES&text=El valor total de las importaciones \(CIF\) fue de 16%2C189,3%2C970 productos desde 183 países.](https://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/ECU/Year/2016/Summarytext#:~:text=RESUMEN DEL COMERCIO ECUADOR 2016,-EXPORTACIONES E IMPORTACIONES&text=El valor total de las importaciones (CIF) fue de 16%2C189,3%2C970 productos desde 183 países.)
- Banco Mundial. (2017). Resumen del comercio Ecuador 2017. Retrieved from <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/ECU/Year/2017/SummaryText>
- Banco Mundial. (2020). *World Development Indicators database*. Retrieved from <https://data.worldbank.org/>
- Bel, G., & Fageda, X. (2020). Open Skies over the Atlantic: A case study of international integration. *Journal of Air Transport Management*.
- Belobaba, P. (2009). *The Global Airline Industry*. Wiley.

- Brown, A., & Johnson, R. (2019). Open Skies Treaty and Economic Performance: A Cross-Country Analysis. *International Journal of Economics*, 210–225.
- Brueckner, J. K. (2018). Airline traffic and urban economic development. *Journal of Urban Economics*, 73–89.
- Button, K., & Taylor, S. (2017). Airline Alliances and Research and Development: Implications for the Competition and Collaboration between the European Union and the United States. Transportation. *Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 43(3), 183-198.
- Buzan, B., & Little, R. (2020). International Systems in World History: Remaking the Study of International Relations. *Oxford University Press*.
- Capie, D. (2013). Cooperation, Confidence, and Compromise: The Three C's of European Security. *Cambridge University Press.*, 185–209.
- Carbaugh, R. J. (2019). International Economics. *Cengage Learning*.
- Cárdenas, E. (2022). ANÁLISIS DE LA PROPUESTA DE “CIELOS ABIERTOS” QUE IMPULSA EL ECUADOR: ASPECTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS, SU INCIDENCIA PARA LA SEGURIDAD DEL ESTADO. 1–27.
- Caves, R. E., Frankel, J. A., & Jones, R. W. (2007). World Trade and Payments: An Introduction. *Routledge, 10th ed.*
- Cepeda, M., Pinoargote, A., & Barona, S. (2019). Impacto de la apertura de cielos en el turismo ecuatoriano. *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 711–725.
- Chen, K., & Shao, J. (2020). The economic impact of air transport market liberalization. *Journal of Air Transport Management*.
- CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO. (2003). *RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN*. 96. Retrieved from https://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents/ATConf5_wp017_sp.pdf
- Consejo Nacional de Aviación Civil. (2018). *RESOLUCIÓN-No.-005-2018*.
- Constitucion de la República del Ecuador. (2008). Asamblea Nacional del Ecuador. *Iusrectusecart*, 1–219.
- Corporación Financiera Nacional. (2020). *Ficha sectorial: TURISMO*.
- Cui, Q., & Zhang, A. (2018). Airline Quality of Service Improvement Based on Air Transport Deregulation. *Sustainable Cities and Society*, 39, 672–681. <https://doi.org/10.1016>
- DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. (2021). *Resolución Nro . DGAC-DGAC-2021-0143-R*. 1–9.
- DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. (2023). *Visión – Misión – Valores / Rikuy / Ruray / Chanichiy*. Retrieved from <https://www.aviacioncivil.gob.ec/vision-mision-valores-rikuy-ruray-chanichiy/>
- Dobruszkes, F. (2009). Liberalization of Air Transport: A New Challenge for Regional Policy.

- **European Planning Studies*, 17(7), 983–1004.
<https://doi.org/10.1080/09654310902960591>
- Doganis, R. (2018). *The Airline Business in the 21st Century*. Routledge.
- El Universo. (2020). *Cielos abiertos: la apuesta por una mayor conectividad en el transporte aéreo*. Retrieved from <https://www.eluniverso.com/noticias/economia/cielos-abiertos-la-apuesta-por-una-mayor-conectividad-en-el-transporte-aereo-nota/>
- El Universo. (2021). *Los desafíos de la aviación para despegar en 2021*. Retrieved from <https://www.eluniverso.com/destinos/los-desafios-de-la-aviacion-para-despegar-en-2021-nota/>
- Embajada del Ecuador en Catar. (2023). *Embajador del Cioppo finaliza negociación de acuerdos internacionales Ecuador – Kuwait*. Retrieved from <https://www.cancilleria.gob.ec/catar/2023/06/12/embajador-del-cioppo-finaliza-negociacion-de-acuerdos-internacionales-ecuador-kuwait/>
- Flores, A. (2022). *Se esperan hasta 200.000 pasajeros aéreos al día en Qatar durante el Mundial-2022*. Retrieved from <https://www.eluniverso.com/noticias/internacional/se-esperan-hasta-200000-pasajeros-aereos-al-dia-en-qatar-durante-el-mundial-2022-nota/>
- Freire, J., Aguirre, R., & Narvárez, D. (2020). La liberalización de los cielos y su impacto en el desarrollo económico del Ecuador. *Investigación y Desarrollo*, 237–248.
- García, M., López, A., & Martínez, R. (2019). García, M., López, A., & Martínez, R. *Tourism Management Perspectives*, 295–302.
- Gillen, D., & Lall, A. (2004). Liberalizing International Aviation: The Art of the Possible. *Journal of Air Transport Management*, 81–91.
- González, L., & Rodríguez, E. (2019). Análisis de los Beneficios Económicos del Tratado de Cielos Abiertos. *Revista de Transporte Aéreo*, 25(2), 45–61.
- Graham, A. (2017). *Managing Airports: An International Perspective*. Routledge.
- Grijalva, A., Carrillo, P., & Pérez, L. (2022). Análisis del impacto de la apertura de cielos en el turismo ecuatoriano. *Ecuador Universitario*, 25-33.
- Gruszczynski, L., & Zalewski, P. (2019). *Transparency and Confidence-Building Measures in Central and Eastern Europe: The Role of the Visegrad Group*. *European Security*.
<https://doi.org/10.1080/09662839.2018.1525111>.
- Gutiérrez, S., & Bozzo, A. (n.d.). Análisis de los acuerdos de cielos abiertos y su impacto en la conectividad aérea regional en América Latina y el Caribe. *Observatorio de Desarrollo Económico*, 1–18.
- Hidalgo, M., & Navarro, E. (2016). La economía de la aviación en Ecuador: un análisis de sus oportunidades y desafíos. *Revista de Gestión Aeronáutica*, 7-20.
- IATA. (2019). *Industry Economic Performance*. Retrieved from <https://www.iata.org/en/publications/economics/>

- IATA. (2020). Asociación Internacional de Transporte Aéreo. Retrieved from <https://www.iata.org/en/publications/store/iata-annual-review/>
- Johnson, A., & Smith, B. (2018). The Impact of Open Skies Agreement on Aviation Safety. *Journal of Air Transport Management*, 42, 65–73.
- Johnson, L., Anderson, P., & Wilson, D. (2017). Open Skies Agreement: Impact on Air Traffic and Route Availability. *Journal of Air Transport Management*, 63, 56–67.
- Kissinger, H. (2015). Diplomacia. *Editorial Debolsillo*.
- Kreinin, M. E. (2003). International Economics: A Policy Approach. *South-Western Educational Publishing*.
- Lauber, V. (2017). Air Accident Investigation. *Elsevier*.
- Lee, Y., & Chen, H. (2018). The Role of Open Skies Agreements in Facilitating International Trade and Foreign Direct Investment. *Journal of International Economics*, 88, 321–336.
- Lee, Y., & Kim, S. (2020). The Influence of Open Skies Agreements on Tourism and Foreign Direct Investment. *Tourism Economics*, 853–870.
- Lohmann, G., Baier, D., & Wittowsky, D. (2019). The Economic Impact of Air Transport Liberalization on the German Tourism Industry. *Tourism Management*, 86–94.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas; Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad. (2022). Ecuador y Estados Unidos firman acuerdo bilateral de Cielos Abiertos. Retrieved from <https://www.obraspublicas.gob.ec/ecuador-y-estados-unidos-firman-acuerdo-bilateral-de-cielos-abiertos/>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2020). *Memoria Anual 2020*. Retrieved from https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/2021/02/Memoria_2020.pdf
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO). (2023). Valores / Misión / Visión. Retrieved from <https://www.obraspublicas.gob.ec/valores-mision-vision/>
- Ministerio de Turismo. (2020). *Informe Anual 2020*. Retrieved from https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2021/01/Informe_Anual_2020.pdf
- Ministerio de Turismo. (2023). Valores / Misión / Visión. Retrieved from <https://www.turismo.gob.ec/valores-mision-vision/>
- Morrison, S. A., & Winston, C. (1995a). The Economic Effects of Airline Deregulation. *Brookings Papers on Economic Activity*, 2, 95–173. <https://doi.org/10.2307/2534649>
- Morrison, S. A., & Winston, C. (1995b). The Evolution of the Airline Industry. *The Journal of Economic Perspectives*, 9(4), 209–231.
- Ordoñez, S. (2019). Cielos abiertos en América Latina: ¿Ventaja o desventaja para la competencia en el transporte aéreo? *Revista de Economía Del Rosario*, 79–95.
- Organización de Aviación Civil Internacional. (1968). Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Retrieved from <https://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/06/Convenio-de-Aviacion-Civil-Internacional-de->

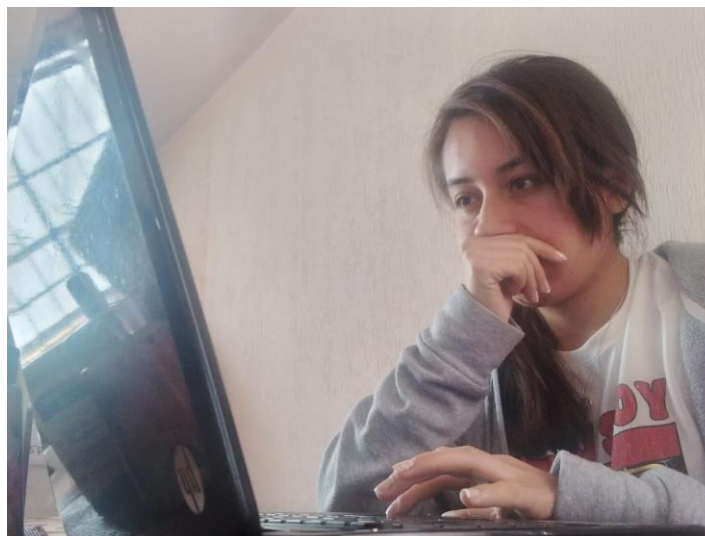
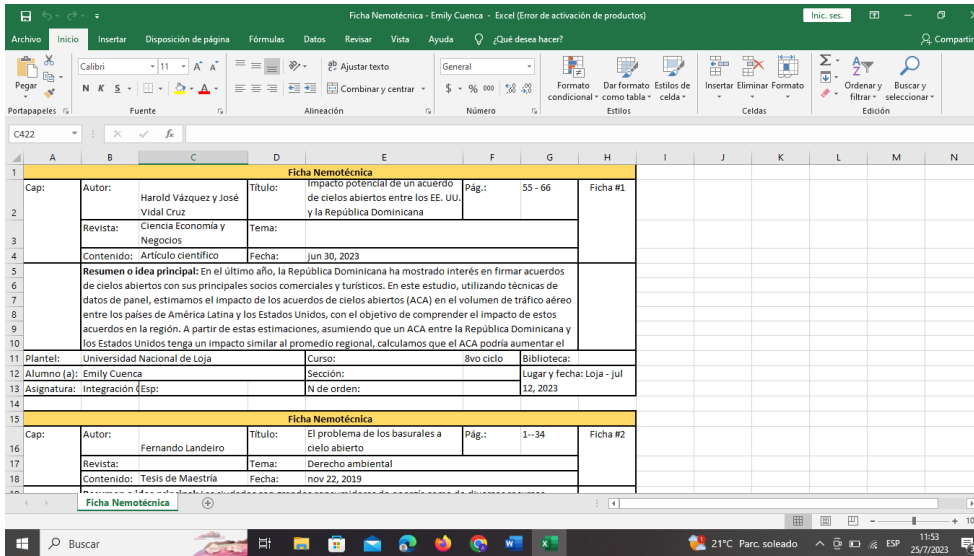
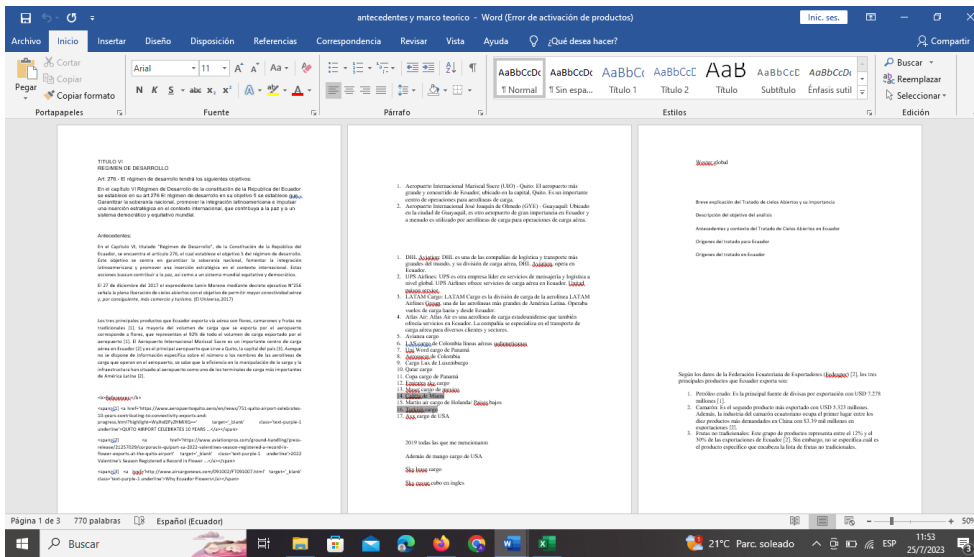
Chicago-1.pdf

- Organización de Aviación Civil Internacional. (2017). *Manual de Implementación del Tratado de Cielos Abiertos*.
- Oum, T. H., Fu, X., & Yu, C. (2016). Analytical frameworks for evaluating the effects of air transport liberalization. *Research in Transportation Economics*, 3–17.
- Oum, T. H., Zhang, A., & Zhang, Y. (2016). Air Transport Liberalization and Its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 91, 215–230.
- Peña, L. (2020). *MODELO DE GESTIÓN PARA LA APERTURA DE NUEVAS RUTAS EN LA EMPRESA PÚBLICA (TAME) EP* (Vol. 21). UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA ISRAEL.
- Petrolli, M. F. (2019). Política turística y transporte aerocomercial. El caso argentino en el período post-crisis del año 2001. *Biomédica*.
<https://doi.org/10.7705/biomedica.v31i0.530>
- Presidencia de la República del Ecuador. (2018). Registro Oficial Nro 159. *Primera Contribución Determinada a Nivel Nacional*. Retrieved from https://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/private/asambleanacional/filesa_sambleanacionalnameuid-29/Votaciones Comisiones/Enmienda/RO Enmiendas constitucionales.pdf
- Rayman-Bacchus, L., & Husain, I. (2019). *Fundamentals of International Aviation*. Routledge.
- Rodríguez, A., Grijalva, E., & Montalvo, D. (2020). Efectos de la apertura de cielos en el sector de transporte aéreo en Ecuador. *Revista de Transportes*, 29–40.
- Smith, C., & Lee, D. (2019). Economic Impacts of Air Transport Liberalization: Evidence from Europe's Open Skies Agreements. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 130, 188–199.
- Smith, R., & Jones, K. (2021). The Effects of Open Skies Agreements on Airline Competition and Consumer Welfare. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 88.
- Smith, J. (2018). The impact of Open Skies Agreement on economic growth. *Journal of Air Transport Management*, 40, 78–85.
- TAME EP. (2020). Políticas de Seguridad. Retrieved from <https://tame.com.ec/index.php/es/seguridad-de-la-aviacion>
- Taneja, N. K. (2019). A Global Perspective on Private-Public Collaboration in Airports. *Journal of Airport Management*, 361–366.
- Tosun, C., & Jenkins, C. L. (2018). The Impact of Air Transport Liberalization on International Tourism Demand. *Tourism Management*, 529–542.

Wang, Q., Liu, S., & Zhang, L. (2020). The Impact of Open Skies Agreements on Airline Cooperation and Innovation. *Research in Transportation Business & Management*, 36(100468).

Wells, A. T., & Young, S. (2018). *Air Transportation: A Management Perspective*. Routledge.

• ANEXOS:



| • Ficha Nemetécnica | | | | |
|---------------------|--|--|------------------------------------|-------------|
| Cap: | Autor: Harold Vázquez y José Vidal Cruz | Título: Impacto potencial de un acuerdo de cielos abiertos entre los EE. UU. y la República Dominicana | Pág.: 55 - 66 | Ficha #1 |
| | Revista: Ciencia Economía y Negocios | Tema: | | |
| | Contenido: Artículo científico | Fecha: jun 30, 2023 | | |
| | <p>Resumen o idea principal: En el último año, la República Dominicana ha mostrado interés en firmar acuerdos de cielos abiertos con sus principales socios comerciales y turísticos. En este estudio, utilizando técnicas de datos de panel, estimamos el impacto de los acuerdos de cielos abiertos (ACA) en el volumen de tráfico aéreo entre los países de América Latina y los Estados Unidos, con el objetivo de comprender el impacto de estos acuerdos en la región. A partir de estas estimaciones, asumiendo que un ACA entre la República Dominicana y los Estados Unidos tenga un impacto similar al promedio regional, calculamos que el ACA podría aumentar el número de vuelos procedentes de los Estados Unidos desde 28,934 (cifra del año 2022) hasta aproximadamente 35,900 vuelos anuales, al igual que incrementar la llegada de pasajeros no residentes en unos 600,000 visitantes adicionales. En general, un ACA entre Estados Unidos y la República Dominicana incrementaría los ingresos por turismo desde los Estados Unidos alrededor de un 24 %, equivalente a unos 746.2 millones de dólares adicionales.</p> | | | |
| Plantel: | Universidad Nacional de Loja | Curso: | 8vo ciclo | Biblioteca: |
| Alumno (a): | Emily Cuenca | Sección: | Lugar y fecha: Loja - jul 12, 2023 | |
| Asignatura: | Integración Curricular | Esp: | | |

| Ficha Nemotécnica | | | | |
|-------------------|---|---|------------------------------------|-------------|
| Cap: | Autor: | Título: | Pág.: | Ficha #2 |
| | Aguilar, Pedro M.; Maldonado, Daniel B. y Solórzano, Sandra S. | Incidencia de la balanza comercial en el crecimiento económico del Ecuador: análisis econométrico desde Cobb Douglas, período 1980-2017 | 1 -- 10 | |
| | Revista: Espacios | Tema: | | |
| | Contenido: Artículo científico | Fecha: feb, 7 2020 | | |
| | <p>Resumen o idea principal: fuentes bibliográficas científicas que datan sobre la balanza comercial y su incidencia dentro del crecimiento económico de un país; a su vez, está acompañado de una metodología econométrica cuantitativa-descriptiva de corte transversal, que recoge datos desde 1980 - 2017 de los distintos rubros que presentó dicha variable (balanza comercial) en Ecuador, y su impacto en término de elasticidad; teniendo como resultados que las importaciones incidieron mayor.</p> | | | |
| Plantel: | Universidad Nacional de Loja | Curso: | 8vo ciclo | Biblioteca: |
| Alumno (a): | Emily Cuenca | Sección: | Lugar y fecha: Loja - jul 12, 2023 | |
| Asignatura: | Integración Curricular | Esp: | N de orden: | |

| Ficha Nemotécnica | | | | | |
|---|--|------|--|------------------------------------|-------------|
| Cap: | Autor: Alvarado Mora, M. A., Ullauri Martínez, N. R., & Benítez Luzuriaga, F. V. | | Título: Impacto de exportaciones primarias en el crecimiento económico del Ecuador: análisis econométrico desde Cobb Douglas, período 2000-2017 | Pág.: 206 - 2017 | Ficha #3 |
| | Revista: Innova Research Journal | | Tema: | | |
| | Contenido: Artículo científico | | Fecha: ene, 15 2020 | | |
| <p>Resumen o idea principal: Las exportaciones de un país representan un sinnúmero de beneficios, tales como el ingreso de divisas, creación de fuentes de empleo, la reducción de costos, participación internacional, entre otros. Para el Ecuador las exportaciones primarias constituyen la base de la economía, por lo que creímos importante realizar un análisis del período 2000-2017 en función del modelo econométrico de Cobb Douglas. Las elasticidades de los tres productos principales de exportación del Ecuador señalan que el mayor aporte en expresiones elásticas en el período tomado para el análisis fue el banano (segundo rubro de mayor importancia en las exportaciones totales), el cual por cada punto porcentual generó aproximadamente un incremento de riquezas hacia el PIB de 0.16%. Se pudo conocer, además, que al medir los rendimientos de escalas de los tres productos de exportación primaria tomadas en este artículo (crudo de petróleo, banano y camarón) para el crecimiento económico del Ecuador desde la perspectiva del PIB, este resultó de acuerdo a las propiedades de la función de producción de Cobb Douglas, en una economía de escalas decreciente, debido a la baja productividad e innovación, escenario que se repite en la mayoría de economías de América latina, cuyo enfoque de exportaciones tiene como base a los commodities.</p> | | | | | |
| Plantel: | Universidad Nacional de Loja | | Curso: | 8vo ciclo | Biblioteca: |
| Alumno (a): | Emily Cuenca | | Sección: | Lugar y fecha: Loja - jul 12, 2023 | |
| Asignatura: | Integración Curricular | Esp: | N de orden: | | |

| Ficha Nemotécnica | | | | | | |
|-------------------|--|---|-------------|--|-----------------|----------|
| Cap: | Autor: | Chamba Bernal , J. L., Bermeo Cuenca , L. A., & Campuzano Vásquez, J. A. | Título: | Variables determinantes en el crecimiento económico del Ecuador función Cobb-Douglass 2007-2019 | Pág.: 109 - 122 | Ficha #4 |
| | Revista: | Sociedad & Tecnología | Tema: | | | |
| | Contenido: | Artículo científico | Fecha: | may, 3 2021 | | |
| | <p>Resumen o idea principal: Este trabajo descriptivo sobre la economía ecuatoriana, caracterizada por tener un desarrollo económico inestable medido por su tasa de crecimiento en el periodo objeto de estudio tiene el objetivo de analizar la incidencia de las variables determinantes dentro de la economía ecuatoriana desde la función de producción Cobb-Douglas, como medio para establecer la fuerza explicativa que tienen el crecimiento económico ecuatoriano y las elasticidades de sus componentes. Fueron empleados métodos de la investigación científica como la revisión bibliográfica, el análisis de contenidos y analítico-sintético. La muestra seleccionada para el análisis incluye 18 años que comprometen dos periodos presidenciales, desde el 2018 al 2019. Los resultados coinciden con trabajos recientes que estiman la importancia de las exportaciones para el crecimiento económico y su relación con la formación bruta de capital fijo que requieren junto a la fuerza laboral, entendiendo que las inversiones realizadas en sectores no tradicionales de exportación en los últimos cinco años es una fuente de análisis rica en información vinculada al sector externo del Ecuador.</p> | | | | | |
| Plantel: | Universidad Nacional de Loja | | Curso: | 8vo ciclo | Biblioteca: | |
| Alumno (a): | Emily Cuenca | | Sección: | Lugar y fecha: Loja - jul 12, 2023 | | |
| Asignatura: | Integración Curricular | Esp: | N de orden: | | | |

| Ficha Nemotécnica | | | | | |
|--|--|------|---|---------------------------------------|-------------|
| Cap: | Autor: Ramón Jacinto Pulgarín-Sánchez, Regulo Alberto Mora- Coello | | Título: Comportamiento de las exportaciones de camarón y su incidencia en el crecimiento económico del Ecuador en el periodo 2011 – 2021 | Pág.: | Ficha #5 |
| | Revista: Revista científica Agroecosistemas | | Tema: | | |
| | Contenido: Artículo científico | | Fecha: 2022 | | |
| <p>Resumen o idea principal: El propósito de la presente investigación es efectuar un análisis del comportamiento de las exportaciones de camarón y su incidencia en el crecimiento económico del Ecuador en el periodo 2011-2021, considerando aspectos como los precios a nivel internacional, procesos productivos y participación de mercado, lo cual posteriormente posee un impacto en la balanza comercial. En lo referente a la metodología, posee un estudio tanto a nivel cuantitativo como cualitativo con información secundaria proveniente de fuentes bibliográficas científicas que son confiables; asimismo, se aplica la investigación de tipo descriptivo y explicativo por cuanto se describen aspectos trascendentales acerca del sector camaronero y cómo esto posee influencia en el crecimiento económico del país. Ahora bien, cabe destacar que, si los precios varían constantemente, esto repercute significativa y negativamente tanto en esta actividad como a nivel macro en el crecimiento de la economía ecuatoriana. Es importante que el país ejecute tratados internacionales con los principales compradores como por ejemplo la Unión Europea con la finalidad de gestionar la productividad del área camaronera y así generar ingresos que no solo aporten a la empresa sino coadyuven al crecimiento económico mediante una balanza comercial con superávit.</p> | | | | | |
| Plantel: | Universidad Nacional de Loja | | Curso: | 8vo ciclo | Biblioteca: |
| Alumno (a): | Emily Cuenca | | Sección: | Lugar y fecha: Loja - jul 12, 2023 | |
| Asignatura: | Integración Curricular | Esp: | N de orden: | | |

| Ficha Nemotécnica | | | | | |
|-------------------|------------------------------|--|----------|---|-------------|
| Cap: | Autor: | Katherin Paulette Zapata Chin, Wilman John Nieves Nieves, Andrea del Cisne Vega Granda | Título: | Manufatura y Crecimiento Económico en Ecuador, 1990- 2019: Validez de la primera ley de Kaldor | Ficha #6 |
| | Revista: | Revista Metropolitana de Ciencias Aplicadas - Revista Científica Multidisciplinar | Tema: | | |
| | Contenido: | Artículo científico | Fecha: | 2022 | |
| | | <p>Resumen o idea principal: La literatura económica amparada en la primera ley de Kaldor (1966) señala que el sector manufacturero y el crecimiento de una economía se encuentran relacionados positivamente. Por ende, este sector estimula el crecimiento económico. El presente estudio tiene como objetivo medir el efecto de la producción manufacturera sobre el crecimiento económico, durante el periodo 1990 a 2019, mediante la aplicación de la primera ley de Kaldor (1966), para determinar en el caso de Ecuador, si esta relación se cumple tanto a corto como a largo plazo. Se utilizó un modelo ARDL en forma de corrección de errores, cointegración mediante la prueba de límites y el test de causalidad de Granger (1969). Los resultados muestran que la producción manufacturera incide positiva y significativamente en el crecimiento de la economía, de tal forma que, un aumento del 1% de las manufacturas propicia el crecimiento económico en 0,483% y 0,695% en el corto y largo plazo, en ese orden. Además, existe causalidad unidireccional entre la producción manufacturera y el crecimiento económico. Los hallazgos respaldan y validan la primera ley de Kaldor (1966) por lo tanto, la aplicación de políticas económicas orientadas hacia este sector repercute favorablemente en el crecimiento de la economía.</p> | | | |
| Plantel: | Universidad Nacional de Loja | | Curso: | 8vo ciclo | Biblioteca: |
| Alumno (a): | Emily Cuenca | | Sección: | Lugar y fecha: Loja - jul 12, 2023 | |

| | | | |
|---------------------------------------|------|-------------|--|
| Integración Asignatura: Curricular | Esp: | N de orden: | |
|---------------------------------------|------|-------------|--|

| Ficha Nemotécnica | | | | |
|-------------------|--|---|-------------|------------------------------------|
| Cap: | Autor: | Título: | Pág.: | Ficha #7 |
| | Cristian Ortiz; Andrea Salinas; Rafael Alvarado; Pablo Ponce | Inversión extranjera directa y libertad económica como determinantes del crecimiento económico de Ecuador en el corto y largo plazo | 1 -- 25 | |
| | Revista: | Tema: | | |
| | Revista Economía y Política | | | |
| | Contenido: | Fecha: | | |
| | Artículo científico | jun, 2019 | | |
| | Resumen o idea principal: La presente investigación examina el efecto de la inversión extranjera directa (IED) y la libertad económica (LE) en el crecimiento económico (PIB) en Ecuador. Se utilizó datos de series de tiempo del Banco Mundial y Heritage Fundation, correspondientes al periodo 1980-2017. A través de modelos ARDL y ECM, los resultados describen una relación estable a corto y largo plazo entre las variables. También encontramos causalidad bidireccional entre la formación bruta de capital fijo y la IED y causalidad unidireccional desde la IED hacia el PIB. Una implicación de política económica derivada de esta investigación es el mantener un buen ambiente macroeconómico y jurídico. Además de generar subsidios no solo para atraer capital extranjero, sino también subsidios educativos que podrían ayudar a los pobres a alcanzar la cantidad mínima de educación necesario para lograr generar encadenamientos productivos de la IED en las economías locales. | | | |
| Plantel: | Universidad Nacional de Loja | Curso: | 8vo ciclo | Biblioteca: |
| Alumno (a): | Emily Cuenca | Sección: | | Lugar y fecha: Loja - jul 12, 2023 |
| Asignatura: | Integración Curricular | Esp: | N de orden: | |

| Ficha Nemetécnica | | | | |
|-------------------|---|---|--------------|------------------------------------|
| Cap: | Autor: Wendy Arias Arana; Nathaly Palma; Doménica Riccio | Título: La apertura comercial y su incidencia en el crecimiento económico del Ecuador | Pág.: | Ficha #8 |
| | Revista: | Tema: | | |
| | Contenido: Tesis de Maestría | Fecha: ago, 15 2019 | | |
| | <p>Resumen o idea principal: El objetivo de la presente investigación es analizar la importancia que ha tenido la apertura comercial en el crecimiento económico del Ecuador. Esto se realiza mediante la aplicación de una investigación de lógica deductiva, alcance correlacional y mediante el uso de datos de fuente secundaria proveniente de instituciones públicas en el Ecuador, el método estadístico utilizado fue el análisis de regresión múltiple log – log en donde la variable dependiente fue el crecimiento económico y la independiente la apertura comercial, cada una de estas variables fueron analizadas a través del modelo Cobb Douglas. Se concluye que no existe una relación directa proporcional entre la apertura comercial y el crecimiento económico. Sin embargo, las variables capital y trabajo resultan significativas para explicar el crecimiento económico y se muestra una relación directa entre el crecimiento económico, capital y trabajo.</p> | | | |
| Plantel: | Universidad Nacional de Loja | Curso: | 8vo ciclo | Biblioteca: |
| Alumno (a): | Emily Cuenca | Sección: | | Lugar y fecha: Loja - jul 12, 2023 |
| Asignatura: | Integración Curricular | Esp: | N de orden: | |

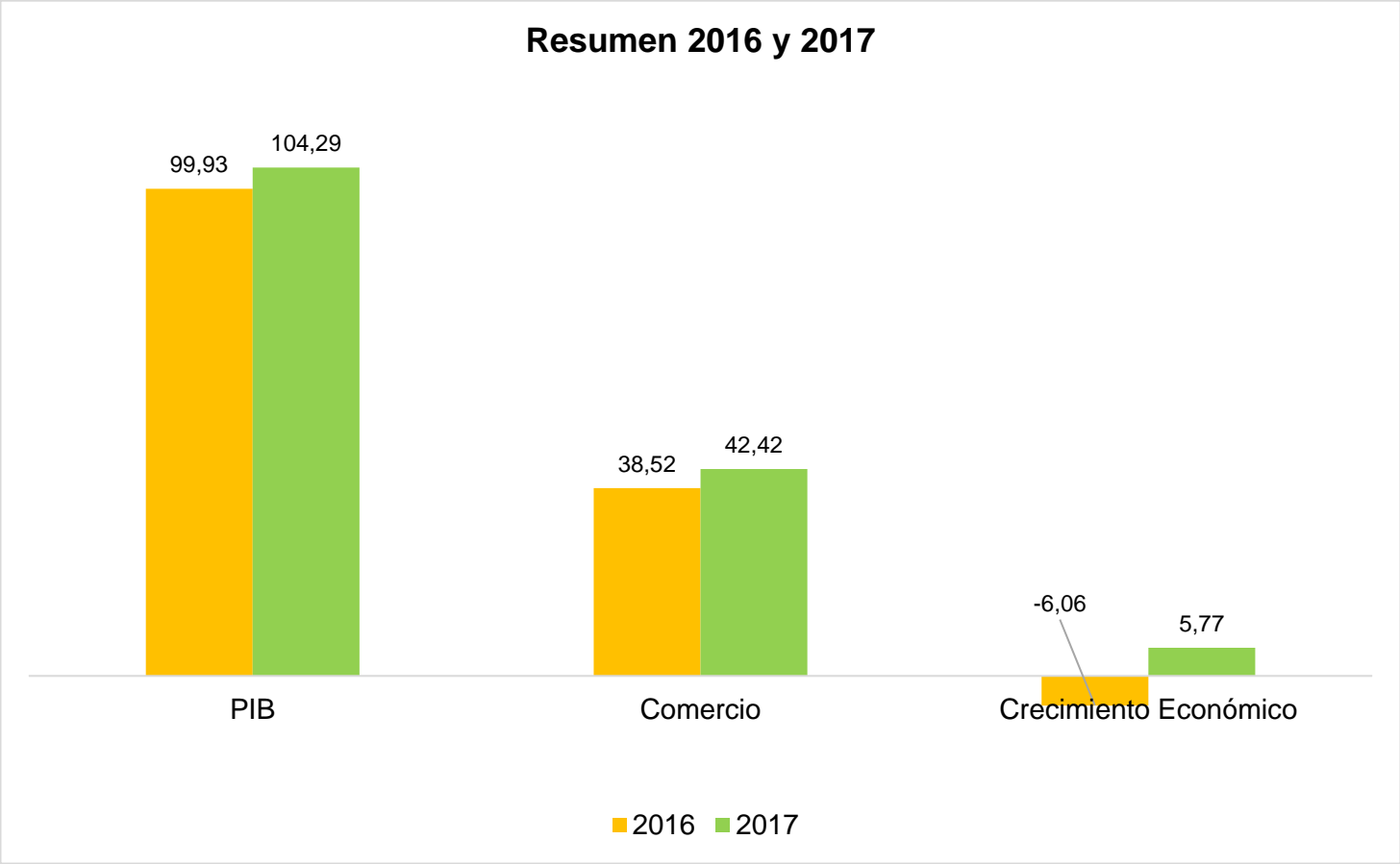
Tabla 1

Investigaciones previas relacionadas al tema de estudio

| Tema | Autor | Objetivos | Metodología | Conclusiones |
|--|---|--|--|--|
| Evaluación de la política de cielos abiertos en el Ecuador en el periodo 2016 – 2019 como impulso a la actividad aeronáutica comercial del país. | <p>Pablo Andrés Orozco Álvarez.</p> <p>Año: 2021</p> <p>País: Ecuador</p> | <p>General: Evaluar la política de Cielos Abiertos en el Ecuador en el período 2016 – 2019 como impulso a la actividad aeronáutica comercial del país.</p> <p>Específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. | <p>Esta investigación tiene un enfoque <i>descriptivo</i> por la revisión de la bibliografía disponible. Además, <i>cuantitativo</i> porque recolecta datos estadísticos obtenidos de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador.</p> <p>Posee un diseño <i>comparativo</i> dado que se analiza la evolución de la actividad aérea comercial entre 2016 y 2019. Y, <i>analítico</i> por el estudio realizado al tratado y acuerdo de cielos abiertos en el país.</p> | <p>El Tratado de cielos abiertos otorga libertad del transporte aéreo, lo cual repercute ligeramente de manera positiva en el número de personas movilizadas y toneladas de carga que se han transportado, pero aún falta mucho por fortalecer y explotar (Álvarez, 2021).</p> |
| Modelo de gestión para la apertura de nuevas rutas en la empresa pública (TAME) EP | <p>Letzabet Verónica Peña Chagñay</p> <p>Año: 2020</p> <p>País: Ecuador</p> | <p>General: Proponer un modelo de gestión para la apertura de nuevas rutas, partiendo de la política de cielos abiertos para la Empresa Pública TAME.</p> <p>Específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Describir los fundamentos teóricos y conceptuales sobre la política de cielos abiertos, la aviación en Ecuador, convenios aeronáuticos vigentes y la historia de Tame. - Diseñar metodológicamente los instrumentos para la descripción de las actividades a seguir para la apertura de nuevas rutas comerciales. - Diseñar un modelo de gestión que describa las acciones a tomar para la empresa pública TAME, en | <p>Esta investigación se combina entre <i>cuantitativos</i> y <i>cualitativos</i>, además de utilizar encuestas y observación directa.</p> <p>Además, es de tipo <i>descriptiva</i>, <i>documental</i> y de método <i>deductivo</i>, <i>empírico</i> y <i>analítico</i>.</p> | <p>Ecuador tiene un gran potencial turístico para la apertura de nuevas rutas aéreas tanto nacionales como internacionales (Peña, 2020).</p> |

| | | | | |
|---|---|--|--|--|
| <p>Política turística y transporte aerocomercial. El caso argentino en el periodo postcrisis del año 2001</p> | <p>Marina Florencia Petrolli. Año: 2019 País: Argentina</p> | <p>el cual se aplique la política de cielos abiertos con la finalidad de implementar nuevas rutas aeronáuticas comerciales.</p> <p>Objetivo general: Analizar la política turística desde la crisis del 2001 hasta la actualidad en torno al desarrollo del transporte aerocomercial en el país.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indagar la normativa y otros documentos gubernamentales circunscriptos al ámbito de la política turística en el periodo de análisis que afectan de forma directa o indirecta al transporte aerocomercial. - Analizar los diferentes actores que participan de la política turística y el transporte aerocomercial en Argentina, así como sus relaciones de cooperación y conflicto. - Identificar los alcances y las limitaciones de la política turística para el periodo 2001-2017 en el ámbito del transporte aerocomercial. | <p>Esta investigación cuenta con un enfoque <i>mixto</i> para un análisis integral y profundo del tema. Además, es de tipo <i>explicativo</i> donde se vincula el turismo con los cielos abiertos, para conocer los alcances y limitaciones.</p> | <p>En Argentina, la política de cielos abiertos en el ámbito turístico ha incrementado luego de la crisis nacional de 2001, donde se han reformulado varios cuerpos legales y sean adoptado estrategias de promoción a nivel internacional (Petrolli, 2019).</p> |
|---|---|--|--|--|

Nota. Elaborado por Emily Cuenca.



| | |
|---|---|
| Instrumentos aplicados al tema de tesis | |
| Revisión bibliográfica o de páginas web | <i>Decreto Ejecutivo 204</i> |
| | El Ministerio de Turismo prevé que la política de cielos abiertos contribuirá a la consecución de la denominada meta 1x1, que consiste en que llegue a Ecuador un turista extranjero por cada habitante que tiene el país. Facilitará también la conectividad con el mundo y la promoción del turismo ecuatoriano, así como el fortalecimiento de la integración y el intercambio turístico en Latinoamérica. |
| | El Ministro de Transporte y Obras Públicas, Paúl Granda, destacó que esta decisión se complementa con el Decreto Ejecutivo 204, de noviembre del año pasado, que establece la reducción del 40% del precio del combustible en los aeropuertos administrados por el Estado. Ambas medidas impulsan la política del gobierno de mejorar la productividad del país. |
| | Blog informativo : Después de 4 años de iniciadas las políticas de Cielos Abiertos en Ecuador, se firmaron los primeros documentos que dan la señal al mundo que el país está abierto para la evolución del transporte aéreo, pese a que aún hay mucho más por hacer. |

| Variables | Teóricos | Definición teórica-conceptual | Definición real o dimensiones | Definición operacional o indicadores | índice |
|---|----------------------|---|---|---|---|
| Eficiencia/ Eficacia de la liberación aérea | Nicolas Larenas 2018 | Cielos Abiertos son tratados que son firmados entre 2 o más naciones con el fin de agilizar y dinamizar el negocio aeronáutico entre los países involucrados para así disminuir la injerencia de los Gobiernos, que terminará generando, potencialmente, más vuelos entre ellos al verse reducidos los tiempos, trámites y restricciones de operación por los acuerdo bilaterales vigentes. | Objetivos cumplidos de la política | * Número de documentos. *Especificaciones Técnicas | • # de acuerdos de Ecuador con otros países en relación a la política pública |
| | | | Convenios existentes en el primer año de aplicación de la política en relación a los convenios actuales | *Decreto ejecutivo 256 *Tratadi de Cielos abiertos | |

REGISTRO OFICIAL[®]

ÓRGANO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR



SUMARIO:

Págs.

FUNCIÓN EJECUTIVA

ACUERDOS:

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL:

| | |
|--|----|
| DGAC-DGAC-2022-0023-A Autorícese la modificación de la Cláusula Segunda del Artículo 1 del permiso de operación del servicio de transporte aéreo público, doméstico, regular de pasajeros, carga y correo, en forma combinada, otorgado mediante Acuerdo Nro. 009/2018 de 22 de marzo de 2018, a la compañía SERVICIO AÉREO REGIONAL REGAIR CIA. LTDA. | 3 |
| DGAC-DGAC-2022-0024-A Autorícese la modificación de la disposición segunda del Artículo 1 del permiso de operación para la prestación del servicio de transporte aéreo, público, internacional, regular, de carga y correo, en forma combinada, renovado por el Consejo Nacional de Aviación Civil, mediante Acuerdo No. 018/2022 de 10 de mayo de 2022, otorgado a la compañía DHL AERO EXPRESO S.A. | 6 |
| DGAC-DGAC-2022-0025-A Autorícese a la compañía Academia de Aviación WESTPACIFIC FLY CÍA. LTDA., la modificación de la disposición primera del Artículo 1 de su permiso de operación del servicio de transporte aéreo | 9 |
| DGAC-DGAC-2022-0026-A Modifíquese a la compañía AVIANCAECUADOR S.A., la disposición segunda del Artículo Primero del Acuerdo No. 011/2019 de 16 de abril de 2019, emitido por el Consejo Nacional de Aviación Civil, y posteriormente modificado por la Dirección General de Aviación Civil | 12 |
| DGAC-DGAC-2022-0027-A Modifíquese la disposición segunda del Artículo 1 del Acuerdo Nro. 039/2018 de 13 de diciembre de 2018, y Acuerdo Nro. DGAC-DGAC-2022-0021-A de 01 de noviembre de 2022, otorgado a la compañía LATAM-AIRLINES ECUADOR S.A. | 16 |

Págs.

**FUNCIÓN DE TRANSPARENCIA Y
CONTROL SOCIAL**

**SUPERINTENDENCIA DE
ECONOMÍA POPULAR Y
SOLIDARIA - SEPS:**

| | |
|---|-----------|
| SEP-IGT-IGJ-INFMR-DNILO-2022-0345 Declárese disuelta y liquidada a la Asociación de Servicios de Alimentación Los Familita “ASERAFAMI” | 19 |
| SEPS-IGT-IGJ-INFMR-2022-0400 Apruébese la conversión ordinaria de la Cooperativa de Ahorro y Crédito Carmen de Tarqui, | 25 |
| SEPS-IGT-IGJ-INFMR-2022-0401 Apruébese la conversión ordinaria de la Cooperativa de Ahorro y Crédito CREDICOOP 10 DE FEBRERO | 33 |

ACUERDO Nro. DGAC-DGAC-2022-0023-A

**SR. ING. OSWALDO ROBERTO RAMOS FERRUSOLA
DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL, SUBROGANTE**

CONSIDERANDO

QUE, mediante Decreto Ejecutivo No. 156 de 20 de noviembre de 2013, se reorganiza al Consejo Nacional de Aviación Civil y a la Dirección General de Aviación Civil;

QUE, con Resolución No. 001/2013 de 24 de diciembre de 2013, el Consejo Nacional de Aviación Civil, delegó al Director General de Aviación Civil, la facultad de resolver las solicitudes para modificar o suspender temporalmente, las concesiones y permisos de operación otorgados por dicho Organismo, cumpliendo con los requisitos establecidos en el Reglamento de la materia;

QUE, en virtud del Decreto No. 102 de 13 de julio de 2021, se designa al señor Brig. (SP) William Edwar Birkett Mórtoles, como Director General de Aviación Civil;

QUE, la compañía **SERVICIO AÉREO REGIONAL REGAIR**, es poseedora de un permiso de operación para la prestación del servicio de transporte aéreo público, doméstico, regular, de pasajeros, carga y correo, en forma combinada, otorgado por el Consejo Nacional de Aviación Civil, mediante Acuerdo Nro. 009/2018 de 22 de marzo de 2018, modificado con los Acuerdos No. 025/2019 de 07 de octubre de 2019; CNAC No. 012/2020 de 07 de julio de 2020; y, Acuerdo Nro. DGAC-DGAC-2021-0006-A de 09 de abril de 2021;

QUE, con oficio RER-GG-291-2022 de 26 de septiembre de 2022, ingresado a sistema Quipux con documento Nro. DGAC-DSGE-2022-8134-E de 27 de septiembre de 2022 el Gerente General de la compañía **SERVICIO AEREO REGIONAL REGAIR CIA. LTDA.**, solicita la modificación del permiso de operación del servicio de transporte aéreo público, doméstico, regular de pasajeros, carga y correo, en forma combinada, otorgado mediante Acuerdo Nro. 009/2018 de 22 de marzo de 2018, y posteriores modificaciones. La modificación consiste en incluir: dos (2) frecuencias semanales a las otorgadas en la ruta QUITO – CATAMAYO; y, siete (7) frecuencias adicionales a las otorgadas en la ruta QUITO SANTA ROSA, para que queden de la siguiente manera:

Quito – Santa Rosa y viceversa hasta doce (12) frecuencias semanales.
Quito – Catamayo y viceversa hasta catorce (14) frecuencias semanales;

QUE, la Dirección Administrativa emite el informe con Memorando Nro. DGAC-DADM-2022-3397-M de 12 de octubre de 2022, en el que indica que la compañía mantiene vigente los Seguros Reglamentarios, esto es la póliza de fiel cumplimiento del permiso de operación y seguros de sus aeronaves, conforme lo señala el art 126 y 128 del Código Aeronáutico Codificado, Reglamento Sustitutivo al Reglamento de Seguros Aeronáuticos;

QUE, la Dirección de Transporte Aéreo y Regulaciones emite su informe legal - aerocomercial con memorando Nro. DGAC-DART-2022-0484 de 16 de noviembre de 2022 en el que luego de realizar su análisis concluye y recomienda:

*“4.1. En virtud de los criterios legal y aerocomercial que han sido transcritos en el presente informe, la Dirección de Transporte Aéreo y Regulaciones, concluye y recomienda que, por haberse cumplido los requisitos establecidos en el Reglamento de Permisos de Operación para la prestación de los Servicios de Transporte Aéreo Comercial, puede atenderse favorablemente la solicitud de la compañía **SERVICIO AÉREO REGIONAL REGAIR CIA. LTDA.**, encaminada a obtener la modificación de su Permiso de Operación para la prestación del servicio de transporte aéreo público, doméstico, regular, de pasajeros, carga y correo, en forma combinada, a fin de incluir 2 frecuencias semanales adicionales a las otorgadas en la ruta Quito – Catamayo; y, 7 frecuencias adicionales a las otorgadas en la ruta Quito – Santa Rosa.*

4.2. Sobre los aspectos técnicos, omito pronunciarme, por no ser de mi competencia.

El presente informe constituye una opinión con la finalidad de aportar elementos para la formación de la voluntad administrativa de conformidad con lo prescrito en el artículo 122 del COA”;

QUE, la Dirección de Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua emite su informe con memorando Nro. DGAC-DSOP-2022-1940-M de 25 de noviembre de 2022, en el cual luego de realizar su análisis concluye y recomienda:

*“[...] La Gestión de Operaciones no tiene ningún impedimento de carácter técnico, para que la compañía **SERVICIO AEREO REGIONAL REGAIR CIA. LTDA. - AEROREGIONAL**, continúe con el trámite solicitado, ya que ha venido operando en esos aeropuertos y cumpliendo el procedimiento como establece la normativa, de la RDAC Parte 121; sin embargo, hay que tomar en cuenta el aumento de frecuencias en Catamayo, es decir, evitar inconvenientes con la otra compañía que opera desde ese aeropuerto, ya que se debe considerar el tamaño de la plataforma.*

5.- RECOMENDACIONES

*Por lo expuesto, en los numerales anteriores y en concordancia con lo establecido en el Art. 53 del reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Prestación de los Servicios de Transporte Aéreo Comercial, la Gestión de Operaciones, considera que, al no ser un trámite de carácter técnico sino más bien una autorización comercial, la decisión de otorgar el incremento de las frecuencias a las rutas solicitadas a su Permiso de Operación, de la compañía de Transporte Aéreo Comercial, **SERVICIO AEREO REGIONAL REGAIR CIA. LTDA - AEROREGIONAL**, le corresponde modificar su acuerdo a la DGAC o CNAC como entidad, dentro del ámbito de sus competencias [...]”;*

QUE, el señor Subdirector General de Aviación Civil, con memorando Nro. DGAC-SGAC-2022-0914-M de 06 de diciembre de 2022, emite su informe unificado en el que concluye y recomienda:

*“4.1. En virtud de los criterios técnico, legal - aerocomercial, y de seguros que han sido transcritos en el presente informe, esta Subdirección concluye y recomienda que se debe atender de manera favorable la solicitud presentada por la compañía **SERVICIO AEREO REGIONAL REGAIR CIA. LTDA – AEROREGIONAL**, encaminada a obtener la modificación de su Permiso de Operación para la prestación del servicio de transporte aéreo público, doméstico, regular, de pasajeros, carga y correo, en forma combinada, a fin de incluir 2 frecuencias semanales adicionales a las otorgadas en la ruta Quito – Catamayo; y, 7 frecuencias adicionales a las otorgadas en la ruta Quito – Santa Rosa.*

El presente criterio constituye una opinión que busca orientar la formación de la voluntad administrativa, conforme señala el artículo 122 del COA. [...]”;

QUE, se ha cumplido con el procedimiento administrativo contemplado en el Reglamento de Permisos de Operación para la Prestación de los Servicios de Transporte Aéreo Comercial, para atender la modificación solicitada por la compañía **SERVICIO AEREO REGIONAL REGAIR CIA. LTDA – AEROREGIONAL**.

Con base en la delegación realizada en la Resolución No. 001/2013 de 24 de diciembre de 2013, el Director General de Aviación Civil,

ACUERDA

ARTÍCULO 1.- AUTORIZAR la modificación de la Cláusula Segunda del Artículo 1 del permiso de operación del servicio de transporte aéreo público, doméstico, regular de pasajeros, carga y correo, en forma combinada, otorgado mediante Acuerdo Nro. 009/2018 de 22 de marzo de 2018, a la compañía **SERVICIO AEREO REGIONAL REGAIR CIA. LTDA.**, a efectos de que quede de la siguiente manera:

SEGUNDA: Rutas y frecuencias: La aerolínea operará las siguientes Rutas y frecuencias:

Quito – Guayaquil y viceversa hasta diez (10) frecuencias semanales;
Quito – Cuenca y viceversa hasta diez (10) frecuencias semanales;
Quito – Santa Rosa y viceversa hasta cinco (12) frecuencias semanales;
Quito – Catamayo y viceversa hasta doce (14) frecuencias semanales;
Quito – El Coca y viceversa hasta nueve (9) frecuencias semanales;
Quito – Lago Agrio y viceversa hasta cuatro (4) frecuencias semanales;
Quito – Tachina y viceversa hasta cinco (5) frecuencias semanales;

ARTÍCULO 2.- Salvo lo dispuesto en el artículo precedente, los demás términos y condiciones del Acuerdo Nro. . 009/2018 de 22 de marzo de 2018; 025/2019 de 07 de octubre de 2019; y, 012/2020 de 07 de julio de 2020, e mantienen vigentes.

ARTÍCULO 3.- Del cumplimiento del presente Acuerdo, encárguese a la Dirección General de Aviación Civil, a través de los respectivos procesos institucionales.

Comuníquese, notifíquese y publíquese.- Dado en Quito, D.M., a los 14 día(s) del mes de Diciembre de dos mil veintidos.

Documento firmado electrónicamente

SR. ING. OSWALDO ROBERTO RAMOS FERRUSOLA
DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL, SUBROGANTE



Firmado electrónicamente por:
OSWALDO ROBERTO
RAMOS FERRUSOLA

ACUERDO Nro. DGAC-DGAC-2022-0024-A

**SR. ING. OSWALDO ROBERTO RAMOS FERRUSOLA
DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL, SUBROGANTE**

CONSIDERANDO

QUE, mediante Decreto Ejecutivo No. 156 de 20 de noviembre de 2013, se reorganiza al Consejo Nacional de Aviación Civil y a la Dirección General de Aviación Civil;

QUE, con Resolución No. 001/2013 de 24 de diciembre de 2013, el Consejo Nacional de Aviación Civil, delegó al Director General de Aviación Civil, la facultad de resolver las solicitudes para modificar o suspender temporalmente, las concesiones y permisos de operación otorgados por dicho Organismo, cumpliendo con los requisitos establecidos en el Reglamento de la materia;

QUE, en virtud del Decreto No. 102 de 13 de julio de 2021, se designa al señor Brig. (SP) William Edwar Birkett Mórtoles, como Director General de Aviación Civil;

QUE, con oficio s/n de 01 de noviembre de 2022, el Sr. Jimmy Rendon Hun, en calidad de Apoderado General en Ecuador de **DHL AERO EXPRESO S.A.**, en su parte pertinente solicita la modificación de su Permiso de Operación a fin de incluir el “y/o” antes del punto Lima de tal forma que la ruta quedaría:

PANAMÁ Y/O LIMA – QUITO Y/O GUAYAQUIL – PANAMÁ., con hasta diez (10) frecuencias semanales, con derechos de tráfico de terceras, cuartas y quinta libertades del aire;

QUE, mediante extracto de 15 de noviembre de 2022, el señor Director General de Aviación Civil, acepta a trámite la solicitud presentada por la **DHL AERO EXPRESO S.A.**;

QUE, con Memorando Nro. DGAC-SGAC-2022-0860-M de 16 de noviembre de 2022, el señor Subdirector General de Aviación Civil, solicita al señor Director General de Aviación Civil la Legalización del Extracto referente a la solicitud de la **DHL AERO EXPRESO S.A.**;

QUE, mediante Memorando Nro. DGAC-DART-2022-0493-M de 21 de noviembre de 2022, el señor Director de Transporte Aéreo y Regulaciones, solicita a la Directora de Comunicación Social, proceda con la publicación del Extracto;

QUE, con Memorando Nro. DGAC-SGAC-2022-0873-M de 22 de noviembre de 2022, el señor Subdirector General de Aviación Civil, solicitó a las áreas respectivas de la DGAC, levanten en el plazo de diez (10) días los informes respectivos con las conclusiones y recomendaciones pertinentes;

QUE, la Dirección de Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua emite el informe con Memorando Nro. DGAC-DSOP-2022-1943-M de 28 de noviembre de 2022, mediante el cual concluye y recomienda: “[...]CONCLUSIONES: No existe objeción de orden técnico a fin de que se atienda favorablemente la solicitud de la compañía DHL AERO EXPRESO S.A., ya que la solicitud no involucra cambios en el equipo de vuelo autorizado. RECOMENDACIONES: Atender favorablemente la solicitud de modificación del Permiso de Operación de la compañía [...]”;

QUE, la Dirección Administrativa emite el informe con Memorando Nro. DGAC-DADM-2022-3983-M de 30 de noviembre de 2022, mediante el cual indica que la compañía mantiene vigente la garantía de fiel cumplimiento del permiso de operación para el acuerdo CNAC 018/2022 y la constancia del certificado de seguro de las aeronaves, para el periodo 01 de noviembre de 2022 al 01 de noviembre de 2023 sin embargo debe dar cumplimiento a lo determinado en los artículos 28 y 29 de la Ley Orgánica para la Optimización y Eficiencia de Trámites Administrativos y presentar los certificados de seguros debidamente apostillados y con la traducción al idioma castellano;

QUE, la Dirección de Transporte Aéreo y Regulaciones mediante Memorando Nro. DGAC-DART-2022-0550-M de 19 de diciembre de 2022, presenta su informe unificado aerocomercial y legal mediante el cual luego de realizar su respectivo análisis concluye y recomienda atender de manera favorable la solicitud presentada por la compañía **DHL AERO EXPRESO S.A.**, relacionada a la modificación de su Permiso de Operación para la prestación del servicio de transporte aéreo público, internacional, regular de carga y correo en forma combinada, renovado por el Consejo Nacional de Aviación Civil, mediante Acuerdo No. 018/2022 de 10 de mayo de 2022;

Que, el señor Subdirector General de Aviación Civil Subrogante, presento su informe general en el que concluye y recomienda que se debe atender de manera favorable la solicitud presentada por la compañía **DHL AERO EXPRESO S.A.**, relacionada a la modificación de su Permiso de Operación para la prestación del servicio de transporte aéreo público, internacional, regular de carga y correo en forma combinada, renovado por el Consejo Nacional de Aviación Civil, mediante Acuerdo No. 018/2022 de 10 de mayo de 2022, a fin de incluir el “y/o” antes del punto Lima de tal forma que la ruta quedaría:

PANAMÁ Y/O LIMA – QUITO Y/O GUAYAQUIL – PANAMÁ., con hasta diez (10) frecuencias semanales, con derechos de tráfico de terceras, cuartas y quinta libertades del aire;

QUE, se ha cumplido con el procedimiento administrativo contemplado en el Reglamento de Permisos de Operación para la Prestación de los Servicios de Transporte Aéreo Comercial, para atender la modificación solicitada por la compañía **DHL AERO EXPRESO S.A.**;

QUE, con base en la delegación realizada en la Resolución No. 001/2013 de 24 de diciembre de 2013, el Director General de Aviación Civil;

ACUERDA

ARTÍCULO 1.- AUTORIZAR la modificación de la disposición Segunda del Artículo 1 del permiso de operación para la prestación del servicio de transporte aéreo, público, internacional, regular, de carga y correo, en forma combinada, renovado por el Consejo Nacional de Aviación Civil, mediante Acuerdo No. 018/2022 de 10 de mayo de 2022, otorgado a la compañía **DHL AERO EXPRESO S.A.**, para que quede de la siguiente manera:

Rutas frecuencias y derechos: La aerolínea operará las siguientes Rutas y frecuencias:

PANAMÁ Y/O LIMA – QUITO Y/O GUAYAQUIL – PANAMÁ., con hasta diez (10) frecuencias semanales, con derechos de tráfico de terceras, cuartas y quinta libertades del aire.

ARTÍCULO 2.- Salvo lo dispuesto en el artículo precedente, los demás términos y

condiciones del Acuerdo Nro. 018/2022 de 10 de mayo de 2022, se mantienen vigentes.

ARTÍCULO 3.- Del cumplimiento del presente Acuerdo, encárguese a la Dirección General de Aviación Civil, a través de los respectivos procesos institucionales. Dado en Quito, D.M., a los 21 día(s) del mes de Diciembre de dos mil veintidos.

Documento firmado electrónicamente

**SR. ING. OSWALDO ROBERTO RAMOS FERRUSOLA
DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL, SUBROGANTE**



Firmado electrónicamente por:
**OSWALDO ROBERTO
RAMOS FERRUSOLA**

ACUERDO Nro. DGAC-DGAC-2022-0025-A**BRIG (SP) WILLIAM BIRKETT MORTOLA
DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL****CONSIDERANDO**

QUE, mediante Decreto Ejecutivo No. 156 de 20 de noviembre de 2013, se reorganiza al Consejo Nacional de Aviación Civil y a la Dirección General de Aviación Civil;

QUE, con Resolución No. 001/2013 de 24 de diciembre de 2013, el Consejo Nacional de Aviación Civil, delegó al Director General de Aviación Civil, la facultad de resolver las solicitudes para **modificar** o suspender temporalmente, las concesiones y permisos de operación otorgados por dicho Organismo, cumpliendo con los requisitos establecidos en el Reglamento de la materia;

QUE, en virtud del Decreto No. 102 de 13 de julio de 2021, se designa al señor Brig. (SP) William Edwar Birkett Mórtoła, como Director General de Aviación Civil;

QUE, la **ACADEMIA DE AVIACION WEST PACIFIC FLY CIA. LTDA.**, cuenta con un permiso de operación del servicio de transporte aéreo público, doméstico, no regular en la modalidad taxi aéreo, de pasajeros, carga y correo en forma combinada, en todo el territorio continental ecuatoriano, excepto la Región Insular de Galápagos, renovado por el Consejo Nacional de Aviación Civil, mediante Acuerdo Nro. 013/2022 de 19 de abril de 2022;

QUE, la compañía peticionaria con Oficio s/n, signado en el sistema Quipux de la DGAC con número DGAC-DSGE-2022-8394-E, de 03 de octubre de 2022, solicita la autorización para obtener la modificación del permiso de operación para la prestación de servicio de transporte aéreo público, doméstico en la modalidad taxi aéreo, de pasajeros, carga y correo en forma combinada, en todo el territorio continental ecuatoriano.

La modificación consiste en ampliar su operación para poder operar en la Región Insular de Galápagos, únicamente entre islas;

QUE, mediante Extracto de 27 de octubre de 2022, el Director General de Aviación Civil aceptó a trámite la solicitud de la **ACADEMIA DE AVIACION WEST PACIFIC FLY CIA. LTDA.**, para modificación de ampliar su permiso de operación de servicio de transporte aéreo público, doméstico no regular en la modalidad taxi aéreo, de pasajeros, carga y correo en forma combinada, en todo el territorio continental ecuatoriano y en la Región Insular de Galápagos, únicamente entre islas;

QUE, con Memorando Nro. DGAC-DART-2022-0454-M de 09 de noviembre de 2022, se solicita a la Directora de Comunicación Social, la publicación del extracto referente a la solicitud de la compañía **ACADEMIA DE AVIACIÓN WESTPACIFIC FLY CÍA. LTDA.**;

QUE, mediante Memorando Nro. DGAC-SGAC-2022-0837-M de 10 de noviembre de 2022, se solicitó a las Direcciones respectivas procedan a emitir sus informes reglamentarios respecto de la solicitud de modificación presentada por la compañía **ACADEMIA DE AVIACIÓN WESTPACIFIC FLY CÍA. LTDA.**

QUE, el área de Seguros de la Dirección Administrativa de la Dirección General de Aviación Civil mediante Memorando Nro. DGAC-DART-2022-3782-M de 11 de noviembre de 2022, informa que la compañía mantiene presentado en la gestión de seguros la póliza Nro. 0000377 y 0000378 emitido por la compañía Hispana de Seguros en el cual se evidencia la cobertura para las siguientes aeronaves de matrícula ecuatoriana;

QUE, la Dirección de Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua mediante memorando Nro. DGAC-DSOP-2022-1946-M de 29 de noviembre de 2022, presenta su informe en el que concluye que no existe objeción de orden técnico para que se atienda favorablemente la solicitud de la compañía Academia de Aviación West Pacific Fly, a fin de incrementar los derechos de tráfico para operar en las

Islas Galápagos (entre islas exclusivamente), ya que no involucra cambio, modificación o sustitución de los equipos de vuelo o de la base principal de operaciones y mantenimiento;

QUE, la Dirección de Transporte Aéreo y Regulaciones, mediante memorando Nro. DGAC-DART-2022-0519-M de 08 de diciembre de 2022 presenta su informe en virtud de los criterios legal y aerocomercial que han sido unificados, concluyendo y recomendando que por haberse cumplido los requisitos establecidos en el Reglamento de Permisos de Operación para la prestación de los Servicios de Transporte Aéreo Comercial, puede atenderse favorablemente la solicitud de la compañía **ACADEMIA DE AVIACIÓN WESTPACIFIC FLY CÍA. LTDA.**, encaminada a MODIFICAR su Permiso de Operación renovado por el Consejo Nacional de Aviación Civil, con Acuerdo No. 013/2022 de 19 de abril de 2022;

QUE, el señor Subdirector General de Aviación Civil, presentó su informe Unificado General, en el que indica que se cuenta con los informes de las Direcciones Administrativa, Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua y de Transporte Aéreo y Regulaciones con la documentación habilitante y el análisis realizado, se ha observado y cumplido con el trámite previsto en el Reglamento de Permisos de Operación para la para la modificación del permiso de operación doméstico, no regular, en la modalidad taxi aéreo, excepto la Región Insular de Galápagos;

QUE, se ha cumplido con el procedimiento administrativo contemplado en el Reglamento de Permisos de Operación para la Prestación de los Servicios de Transporte Aéreo Comercial, para atender la modificación solicitada por la compañía **ACADEMIA DE AVIACIÓN WESTPACIFIC FLY CÍA. LTDA.**;

QUE, mediante acción de personal No. RRHH-2022-1204, el Director General de Aviación Civil autoriza la subrogación de la Dirección General al suscrito, desde el 14 al 22 de diciembre de 2022;

Con base en la delegación realizada mediante Resolución No. 001/2013 de 24 de diciembre de 2013, el Director General de Aviación Civil,

ACUERDA

ARTÍCULO 1.- AUTORIZAR a la compañía **ACADEMIA DE AVIACIÓN WESTPACIFIC FLY CÍA. LTDA.**, la modificación de la disposición Primera del Artículo 1 de su permiso de operación del servicio de transporte aéreo público, doméstico, no regular en la modalidad taxi aéreo, de pasajeros, carga y correo en forma combinada, en todo el territorio continental ecuatoriano, excepto la Región Insular de Galápagos, renovado por el Consejo Nacional de Aviación Civil, mediante Acuerdo Nro. 013/2022 de 19 de abril de 2022, quedando de la siguiente manera:

Primera: Clase de Servicio: Servicio de transporte aéreo público, doméstico, no regular en la modalidad taxi aéreo, de pasajeros, carga y correo en forma combinada, en todo el territorio continental ecuatoriano, la operación en las Islas Galápagos será exclusivamente entre islas.

ARTÍCULO 2.- Salvo lo dispuesto en el artículo precedente, los demás términos y condiciones del Acuerdo Nro. 013/2022 de 19 de abril de 2022, se mantienen vigentes.

ARTÍCULO 3.- Del cumplimiento del presente Acuerdo, encárguese a la Dirección General de Aviación Civil, a través de los respectivos procesos institucionales.

Comuníquese, notifíquese y publíquese.- Dado en Quito, D.M. , a los 27 día(s) del mes de Diciembre de dos mil veintidos.

Documento firmado electrónicamente

**BRIG (SP) WILLIAM BIRKETT MORTOLA
DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL**



Firmado electrónicamente por:
**WILLIAM EDWAR
BIRKETT MORTOLA**

ACUERDO Nro. DGAC-DGAC-2022-0026-A**BRIG (SP) WILLIAM BIRKETT MORTOLA
DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL****CONSIDERANDO**

QUE, la Codificación de la Ley de Aviación Civil, en el artículo 4 literal c, en armonía con los artículos 111 y 122 del Código Aeronáutico, atribuye al Consejo Nacional de Aviación Civil, el "*Otorgar las concesiones y los permisos de operación a las compañías nacionales y extranjeras de transporte aéreo público y revocarlos, suspenderlos, modificarlos o cancelarlos*";

QUE, mediante Resolución No. 001/2013 de 24 de diciembre del 2013, el Consejo Nacional de Aviación Civil, delegó al Director General de Aviación Civil, la facultad de resolver las solicitudes para modificar y suspender temporal y parcialmente las Concesiones y Permisos de Operación, cumpliendo con los requisitos establecidos en el Reglamento de Permisos de Operación para la Prestación de los Servicios de Transporte Aéreo Comercial;

QUE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 de la Codificación de la Ley de Aviación Civil, "*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*", y, "*El Director General de Aviación Civil, es la máxima autoridad de la Entidad y será designado por el Presidente de la República [...]*";

QUE, mediante Decreto Ejecutivo No. 156 de 20 de noviembre de 2013, se reorganizó el Consejo Nacional de Aviación Civil y a la Dirección General de Aviación Civil;

QUE, la compañía AVIANCA ECUADOR S.A. es titular de un permiso de operación para la prestación del servicio de transporte aéreo público, doméstico, regular, de pasajeros, carga y correo, en forma combinada, renovado parcialmente y modificado por el Consejo Nacional de Aviación Civil, mediante Acuerdo Nro. 011/2019 de 16 de abril de 2019, posteriormente modificado por la Dirección General de Aviación Civil a través de Acuerdo Nro. 11/2020 de 10 de marzo de 2020; y, ACUERDO Nro. DGAC-DGAC-2022-0022-A de 11 de noviembre de 2022, para operar las siguientes rutas y frecuencias:

Quito – Guayaquil – Quito, hasta 35 frecuencias semanales;
Quito – Manta – Quito, hasta 19 frecuencias semanales;
Quito y/o Guayaquil – Baltra – Quito, hasta 7 frecuencias semanales;
Quito y/o Guayaquil – San Cristóbal – Guayaquil – Quito, hasta 10 frecuencias semanales;
Quito y/o Guayaquil – Baltra – Guayaquil – Quito, hasta 13 frecuencias semanales;
Quito – Lago Agrio – Quito, hasta 4 frecuencias semanales; y,
Quito – Cuenca – Quito, hasta 14 frecuencias semanales.

Equipo de vuelo autorizado: Boeing 727, Boeing 737 y Boeing 757 en sus diferentes versiones, Embraer 120; ATR-42; Dornier 328; y, Airbus 318, 319, 320 y 321 en sus diferentes versiones; AVIANCA ECUADOR S.A., ha considerado la utilización de equipo de vuelo de otras aerolíneas nacionales bajo la modalidad de "wet lease", para lo cual deberá previamente solicitar la autorización del CNAC.

La aeronave Airbus A-321 será adquirida en la modalidad "dry lease".

-Airbus 318, 319, 320 y 321 vía intercambio de aeronaves con Avianca Colombia.

Base Principal de Operaciones y Mantenimiento se encuentra ubicado en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de la ciudad de Quito.

Permiso de operación vigente por el plazo de 5 años contados a partir del 20 de abril de 2019;

QUE, mediante Carta Ciudadano Nro. CIUDADANO-CIU-2022-51886 de 16 de noviembre de 2022, la compañía AVIANCA ECUADOR S.A. solicita la modificación de su permiso de operación, a fin de incrementar una frecuencia en la ruta QUITO y/o GUAYAQUIL – BALTRA y disminuir una frecuencia en la ruta QUITO y/o GUAYAQUIL – BALTRA – QUITO, de tal forma que la misma quedaría conformada de la siguiente manera: Quito y/o Guayaquil – Baltra – Quito con **hasta 8 frecuencias semanales**; Quito y/o Guayaquil – Baltra – Guayaquil – Quito, con **hasta 12 frecuencias semanales**; y, posteriormente con Carta Ciudadano Nro. CIUDADANO-CIU-2022-55118 de 06 de diciembre de 2022, remite un comprobante de

transferencia por derechos del trámite a fin de que se inicie el presente procedimiento administrativo de modificación;

QUE, con Extracto de 09 de diciembre de 2022, el Director General de Aviación Civil aceptó a trámite la solicitud de la compañía AVIANCA ECUADOR S.A.;

QUE, según memorando DGAC-SGAC-2022-0949-M de 12 de diciembre de 2022, el Subdirector General requirió a las Direcciones de Certificación y Vigilancia Continua, Transporte Aéreo y Regulaciones, y Administrativa, procedan con la evaluación respectiva sobre la solicitud de modificación del permiso de operación solicitado por la compañía AVIANCA ECUADOR S.A.;

QUE, a través del memorando Nro. DGAC-DART-2022-0551-M de 19 de diciembre de 2022, el Director de Transporte Aéreo y Regulaciones de Aviación Civil, solicitó a la Dirección de Comunicación Institucional la publicación del Extracto de la compañía AVIANCA ECUADOR S.A.;

QUE, mediante Nro. DGAC-DADM-2022-4164-M de 20 de diciembre de 2022, la Dirección Administrativa de la Dirección General de Aviación Civil a través del área de Seguros manifiesta que la compañía AVIANCA ECUADOR S.A., mantiene vigente los seguros reglamentarios, póliza de fiel cumplimiento del permiso de operación;

QUE, con memorando Nro. DGAC-DCOM-2022-0442-M de 21 de diciembre de 2022, la Directora de Comunicación Social de la Dirección General de Aviación Civil informó que el Extracto de la solicitud de la compañía AVIANCA ECUADOR S.A. se encuentra publicado en la página web institucional;

QUE, con memorando Nro. DGAC-DART-2022-0556-M de 22 de diciembre de 2022, la Dirección de Transporte Aéreo y Regulaciones, presenta su informe concluyendo y recomendando:

“4.1. En virtud de los criterios aerocomercial y legal que han sido transcritos en el presente informe, la Dirección de Transporte Aéreo y Regulaciones, concluye y recomienda atender de manera favorable la solicitud presentada por la compañía AVIANCA ECUADOR S.A., y se modifique el permiso de operación reestructurando sus rutas a Galápagos, quedando la cláusula segunda relaciona a las rutas y frecuencias de la siguiente manera:

Quito – Guayaquil – Quito, hasta 35 frecuencias semanales;

Quito – Manta – Quito, hasta 19 frecuencias semanales;

Quito y/o Guayaquil – Baltra – Quito con hasta 8 frecuencias semanales;

Quito y/o Guayaquil – San Cristóbal – Guayaquil – Quito, hasta 10 frecuencias semanales;

Quito y/o Guayaquil – Baltra – Guayaquil – Quito, con hasta 12 frecuencias semanales;

Quito – Lago Agrio – Quito, hasta 4 frecuencias semanales; y,

Quito – Cuenca – Quito, hasta 14 frecuencias semanales.

La modificación del permiso de operación solicitado no involucra el incremento de derechos aerocomerciales, por lo que, en este caso no aplica el procedimiento determinado en el Art. 46 del Reglamento de la materia.

El presente criterio constituye una opinión que busca orientar la formación de la voluntad administrativa, conforme señala el artículo 122 del COA.”;

QUE, según Memorando Nro. DGAC-DSOP-2022-2051-M de 23 de diciembre de 2022, la Dirección de Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua de la Dirección General de Aviación Civil presenta su informe concluyendo y recomendando:

“4. CONCLUSIÓN. –

4.1. De lo expuesto, se evidencia que la solicitud de la compañía AVIANCA ECUADOR S.A., no implica modificación de equipos de vuelo, cambio de ubicación de base principal de operaciones y mantenimiento; por consiguiente, desde la Dirección de Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua NO EXISTE inconveniente de orden técnico para que se atienda la solicitud de reestructuración de rutas y frecuencias.

5. RECOMENDACIÓN. -

5.1. La Gestión de Operaciones no presenta objeción al presente trámite, por lo que recomienda se continúe

con el trámite que corresponda”;

QUE, mediante memorando Nro. DGAC-SGAC-2022-0976-M de 23 de diciembre de 2022, el señor Subdirector General de Aviación Civil, Subrogante, presenta el informe unificado al señor Director General de Aviación Civil, concluyendo y recomendando:

“4.1. Usted señor Director General es la autoridad aeronáutica competente para conocer y resolver la solicitud para encaminada para la modificación del permiso de operación doméstico, regular, de pasajeros, carga y correo en forma combinada, reestructura rutas y frecuencias a Galápagos.

4.2. Contándose con los informes de las Direcciones Administrativa, Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua y de Transporte Aéreo y Regulaciones con la documentación habilitante y el análisis realizado, se concluye que se ha observado y cumplido con el trámite previsto en el Reglamento de Permisos de Operación para la para la modificación del permiso de operación doméstico, regular, regular, de pasajeros, carga y correo en forma combinada, reestructura rutas y frecuencias a Galápagos.

En consecuencia, se ha procedido a elaborar el respectivo Acuerdo, el cual se remitirá a través del sistema de gestión documental Quipux, para que usted señor Director General de Aviación Civil, se sirva aprobarlo y legalizarlo con su firma”; y,

QUE, mediante Decreto Ejecutivo No. 102 de 8 de julio de 2021, se designó como Director General de Aviación Civil al señor Brig (SP) William Edwar Birkett Mórtoles; y, con base en la delegación otorgada mediante Resolución No. 001/2013 de 24 de diciembre de 2013, el Director General de Aviación Civil,

ACUERDA

ARTÍCULO 1.- Modificar a la compañía **AVIANCA ECUADOR S.A.**, disposición **SEGUNDA** del **ARTÍCULO PRIMERO** del Acuerdo No. 011/2019 de 16 de abril de 2019, emitido por el Consejo Nacional de Aviación Civil, y posteriormente modificado por la Dirección General de Aviación Civil a través de Acuerdo Nro. 11/2020 de 10 de marzo de 2020; y, ACUERDO Nro. DGAC-DGAC-2022-0022-A de 11 de noviembre de 2022, de su permiso de operación para la prestación del servicio de transporte aéreo, público, doméstico, regular, de pasajeros, carga y correo, en forma combinada, por la siguiente:

SEGUNDA: Rutas y frecuencias: “La aerolínea” operará las siguientes rutas y frecuencias:

- Quito – Guayaquil – Quito, hasta 35 frecuencias semanales;
- Quito – Manta – Quito, hasta 19 frecuencias semanales;
- Quito y/o Guayaquil – Baltra – Quito con hasta 8 frecuencias semanales;
- Quito y/o Guayaquil – San Cristóbal – Guayaquil – Quito, hasta 10 frecuencias semanales;
- Quito y/o Guayaquil – Baltra – Guayaquil – Quito, con hasta 12 frecuencias semanales;
- Quito – Lago Agrio – Quito, hasta 4 frecuencias semanales; y,
- Quito – Cuenca – Quito, hasta 14 frecuencias semanales.

ARTÍCULO 2.- Salvo lo dispuesto en el artículo que antecede, los demás términos y condiciones del Acuerdo No. 011/2019 de 16 de abril de 2019, emitido por el Consejo Nacional de Aviación Civil, y posteriormente modificado por la Dirección General de Aviación Civil a través de Acuerdo Nros. 11/2020 de 10 de marzo de 2020, se mantienen vigentes y sin ninguna modificación.

ARTÍCULO 3.- El presente Acuerdo, deja sin efecto al ACUERDO Nro. DGAC-DGAC-2022-0022-A de 11 de noviembre de 2022.

ARTÍCULO 4.- Del cumplimiento del presente Acuerdo encárguese a la Dirección General de Aviación Civil, a través de los respectivos Procesos Institucionales.

Comuníquese, notifíquese y publíquese.-

Dado en Quito, D.M. , a los 28 día(s) del mes de Diciembre de dos mil veintidos.

Documento firmado electrónicamente

**BRIG (SP) WILLIAM BIRKETT MORTOLA
DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL**



Firmado electrónicamente por:
**WILLIAM EDWAR
BIRKETT MORTOLA**

ACUERDO Nro. DGAC-DGAC-2022-0027-A**BRIG (SP) WILLIAM BIRKETT MORTOLA
DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL****CONSIDERANDO**

QUE, con Acuerdo Nro. 039/2018 de 13 de diciembre de 2018, el Consejo Nacional de Aviación Civil renovó a la compañía LATAM AIRLINES ECUADOR S.A. su permiso de operación para la prestación del servicio de transporte aéreo, público, doméstico, regular, de pasajeros, carga y correo en forma combinada, posteriormente, modificado a través de Acuerdo Nro. 030/2019 de 05 de septiembre de 2019; y, Acuerdo Nro. DGAC-DGAC-2022-0021-A de 01 de noviembre de 2022, para operar las siguientes rutas, frecuencias y derechos:

1. Quito – Guayaquil – Quito, hasta noventa y uno (91) frecuencias semanales;
2. Quito – Cuenca – Quito, hasta treinta y cinco (35) frecuencias semanales;
3. Quito y/o Guayaquil – Baltra y/o San Cristóbal – Guayaquil – Quito, hasta dieciocho (18) frecuencias semanales;
4. Quito y/o Guayaquil – San Cristóbal – Guayaquil – Quito, hasta cuatro (4) frecuencias semanales;
5. Quito – Manta – Quito, hasta catorce (14) frecuencias semanales;
6. Quito – Coca – Quito, hasta siete (7) frecuencias semanales;
7. Quito – Santa Rosa – Quito, hasta cinco (5) frecuencias semanales;
8. Quito – Loja – Quito, hasta siete (7) frecuencias semanales;
9. Quito y/o Guayaquil – Baltra – Quito – Guayaquil, dos (2) frecuencia semanal;
10. Quito - Guayaquil – Baltra – Guayaquil – Quito, cuatro (4) frecuencias semanales;
11. Quito - Guayaquil – San Cristóbal – Guayaquil – Quito, una (1) frecuencia semanal; y,
12. Guayaquil – Cuenca – Guayaquil, hasta cinco (5) frecuencias semanales.

El permiso de operación se encuentra vigente por un plazo de cinco (5) años, contados a partir del 23 de diciembre del 2018, es decir se encuentra vigente hasta el 23 de diciembre del 2023;

QUE, a través de Carta Ciudadano Nro. CIUDADANO-CIU-2022-49356 de 01 de noviembre de 2022, el Presidente Ejecutivo de la compañía LATAM-AIRLINES ECUADOR S.A., solicitó la modificación a su permiso de operación regular, doméstico de pasajeros, carga y correo, en forma combinada, a fin de reestructurar las rutas que contienen puntos a Galápagos, quedando así:

1. Quito – Guayaquil – Quito, hasta noventa y uno (91) frecuencias semanales;
2. Quito – Cuenca – Quito, hasta treinta y cinco (35) frecuencias semanales;
- 3. Quito y/o Guayaquil – Baltra – Guayaquil – Quito, hasta veinte (20) frecuencias semanales;**
- 4. Quito y/o Guayaquil – San Cristóbal – Guayaquil – Quito, hasta nueve (9) frecuencias semanales;**
5. Quito – Manta – Quito, hasta catorce (14) frecuencias semanales; 6. Quito – Coca – Quito, hasta siete (7) frecuencias semanales;
7. Quito – Santa Rosa – Quito, hasta cinco (5) frecuencias semanales;
8. Quito – Loja – Quito, hasta siete (7) frecuencias semanales; y,
9. Guayaquil – Cuenca – Guayaquil, hasta cinco (5) frecuencias semanales;

QUE, según extracto de 24 de noviembre de 2022, el Director General de Aviación Civil acepta a trámite la solicitud presentada por la compañía LATAM-AIRLINES ECUADOR S.A.;

QUE, a través del memorando Nro. DGAC-SGAC-2022-0912-M de 06 de diciembre de 2022, el Subdirector General de Aviación Civil, requirió a las Direcciones de Transporte Aéreo y Regulaciones, Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua, y Administrativa, que dentro del ámbito de sus respectivas competencias levanten los informes con las conclusiones y recomendaciones pertinentes sobre la solicitud de la compañía LATAM-AIRLINES ECUADOR S.A.;

QUE, mediante memorando Nro. DGAC-DART-2022-0510-M de 06 de diciembre de 2022, el Director de Transporte Aéreo y Regulaciones, solicita a la Directora de Comunicación Social, Subrogante, proceda con la publicación del Extracto de la compañía LATAM-AIRLINES ECUADOR S.A., en la página web institucional;

QUE, con memorando Nro. DGAC-DCOM-2022-0426-M de 08 de diciembre de 2022, la Directora de Comunicación Social, Subrogante, informa al Director de Transporte Aéreo y Regulaciones, que el extracto de

la compañía LATAM-AIRLINES ECUADOR S.A., se encuentra publicado en el portal electrónico;

QUE, según memorando Nro. DGAC-DADM-2022-4080-M de 08 de diciembre de 2022, la Directora Administrativa informa que la compañía LATAM-AIRLINES ECUADOR S.A., mantiene los seguros reglamentarios, póliza de fiel cumplimiento del permiso de operación y seguros de las aeronaves vigentes;

QUE, según memorando Nro. DGAC-DSOP-2022-2005-M de 12 de diciembre de 2022, el Director de Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua, remite el informe técnico sobre la solicitud de modificación de la compañía LATAM-AIRLINES ECUADOR S.A., concluyendo y recomendando:

“CONCLUSIONES:

Esta Dirección no tiene objeción de orden técnico a fin de que se atienda favorablemente la solicitud en razón de que ésta no involucra modificaciones en el equipo de vuelo o centro de operaciones y mantenimiento.

RECOMENDACIONES:

Atender favorablemente la solicitud de Latam Airlines Ecuador a fin de reestructurar sus rutas y frecuencias”;

QUE, mediante memorando Nro. DGAC-DART-2022-0557-M de 23 de diciembre de 2022, el Director de Transporte Aéreo y Regulaciones, remite el informe legal - aerocomercial sobre la solicitud de modificación de la compañía LATAM-AIRLINES ECUADOR S.A., recomendando:

“4.1. *En virtud de los criterios aerocomercial y legal que han sido transcritos en el presente informe, la Dirección de Transporte Aéreo y Regulaciones, concluye y recomienda **atender de manera favorable** la solicitud presentada por la compañía LATAM AIRLINES ECUADOR S.A., y se modifique el permiso de operación, quedando la cláusula segunda relaciona a las rutas y frecuencias de la siguiente manera:*

- 1. Quito – Guayaquil – Quito, hasta noventa y uno (91) frecuencias semanales;*
- 2. Quito – Cuenca – Quito, hasta treinta y cinco (35) frecuencias semanales;*
- 3. Quito y/o Guayaquil – Baltra – Guayaquil – Quito, hasta veinte (20) frecuencias semanales;*
- 4. Quito y/o Guayaquil – San Cristóbal – Guayaquil – Quito, hasta nueve (9) frecuencias semanales;*
- 5. Quito – Manta – Quito, hasta catorce (14) frecuencias semanales;*
- 6. Quito – Coca – Quito, hasta siete (7) frecuencias semanales;*
- 7. Quito – Santa Rosa – Quito, hasta cinco (5) frecuencias semanales;*
- 8. Quito – Loja – Quito, hasta siete (7) frecuencias semanales; y,*
- 9. Guayaquil – Cuenca – Guayaquil, hasta cinco (5) frecuencias semanales.*

En el Acuerdo que se emita se deberá incluir un artículo derogatorio que deje sin efecto actos administrativos anteriores, con la finalidad de no confundir al lector y al administrado.

El presente criterio constituye una opinión que busca orientar la formación de la voluntad administrativa, conforme señala el artículo 122 del COA.”;

QUE, con memorando Nro. DGAC-SGAC-2022-0979-M de 27 de diciembre de 2022, el Subdirector General de Aviación Civil, Subrogante, en su informe unificado. en función de los informes de las áreas, concluye y recomienda:

“5. CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN GENERAL

5.1. *Por lo expuesto, contándose con los informes de las Direcciones Administrativa, Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua, y, Transporte Aéreo y Regulaciones, basada en la documentación habilitante y el análisis realizado, esta Subdirección concluye que se ha observado y cumplido con el trámite previsto en el Reglamento de Permisos de Operación estando de acuerdo con los mismos, puede ser atendida favorablemente la solicitud presentada por la compañía LATAM AIRLINES ECUADOR S.A., encaminada a modificar su Permiso de Operación reestructura de rutas y frecuencias a Galápagos.*

5.2. *En consecuencia, se ha procedido a elaborar el proyecto de Acuerdo, el cual se remitirá a través del sistema de gestión documental Quipux, para que usted señor Director General de Aviación Civil, se sirva aprobarlo y legalizarlo con su firma.”;*

QUE, la solicitud de la compañía LATAM-AIRLINES ECUADOR S.A., ha sido tramitada de conformidad con

el Reglamento de Permisos de Operación para la Prestación de los Servicios de Transporte Aéreo Comercial;

QUE, con base en la delegación otorgada por el Consejo Nacional de Aviación Civil mediante la Resolución Nro. 001/2013 de 24 de diciembre de 2013, el Director General de Aviación Civil es competente para conocer y resolver el presente pedido;

QUE, en virtud del Decreto No. 102 de 13 de julio de 2021, se designa al señor William E. Birkett Mórtoła, como Director General de Aviación Civil; y,

En uso de sus facultades legales y reglamentarias,

ACUERDA

ARTÍCULO PRIMERO. - MODIFICAR la disposición **SEGUNDA** del **ARTÍCULO 1** del Acuerdo Nro. 039/2018 de 13 de diciembre de 2018, y Acuerdo Nro. DGAC-DGAC-2022-0021-A de 01 de noviembre de 2022, otorgado a la compañía **LATAM-AIRLINES ECUADOR S.A.**, por la siguiente:

SEGUNDA: Rutas y frecuencias: “La aerolínea” operará las siguientes rutas y frecuencias:

1. Quito – Guayaquil – Quito, hasta noventa y uno (91) frecuencias semanales;
2. Quito – Cuenca – Quito, hasta treinta y cinco (35) frecuencias semanales;
3. **Quito y/o Guayaquil – Baltra – Guayaquil – Quito, hasta veinte (20) frecuencias semanales;**
4. **Quito y/o Guayaquil – San Cristóbal – Guayaquil – Quito, hasta nueve (9) frecuencias semanales;**
5. Quito – Manta – Quito, hasta catorce (14) frecuencias semanales;
6. Quito – Coca – Quito, hasta siete (7) frecuencias semanales;
7. Quito – Santa Rosa – Quito, hasta cinco (5) frecuencias semanales;
8. Quito – Loja – Quito, hasta siete (7) frecuencias semanales; y,
9. Guayaquil – Cuenca – Guayaquil, hasta cinco (5) frecuencias semanales.

Se establece un procedimiento de verificación de la implantación y cumplimiento del 70% de las rutas y frecuencias autorizadas, si no se observa el nivel exigido se llamará a Audiencia Previa de interesados conforme lo establece el Art. 122 del Código Aeronáutico, de conformidad con la Resolución No. 108/2010 de 22 de diciembre de 2010.

Al momento de presentar itinerarios para la aprobación de la Dirección General de Aviación Civil, la aerolínea tiene la obligación de definir la operación “y/o” y de concretar el número de frecuencias con las que prestará sus servicios e igualmente notificará con la suficiente anticipación cualquier modificación sobre la utilización del número de frecuencias autorizadas.

Se recuerda a la compañía LATAM-AIRLINES ECUADOR S.A., para que continúe trabajando en la conectividad aérea nacional, a fin de atender puntos que no están siendo actualmente atendidos.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Salvo lo dispuesto en el artículo que anteceden, los demás términos y condiciones de los Acuerdos Nros. 039/2018 de 13 de diciembre de 2018 y Acuerdo Nro. 030/2019 de 05 de septiembre de 2019, emitidos por el Consejo Nacional de Aviación Civil, se mantienen vigentes.

El presente documento deja sin efecto al Acuerdo Nro. DGAC-DGAC-2022-0021-A de 01 de noviembre de 2022.

ARTÍCULO TERCERO. - De la ejecución y estricta observancia de este Acuerdo encárguese a los respectivos Procesos Institucionales.

Comuníquese, notifíquese y publíquese.-

Dado en Quito, D.M. , a los 30 día(s) del mes de Diciembre de dos mil veintidos.

Documento firmado electrónicamente

**BRIG (SP) WILLIAM BIRKETT MORTOLA
DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL**



Firmado electrónicamente por:
**WILLIAM EDUAR
BIRKETT MORTOLA**

**RESOLUCIÓN No. SEPS-IGT-IGJ-INFMR-DNILO-2022-0345**

JORGE ANDRÉS MONCAYO LARA
INTENDENTE GENERAL TÉCNICO

CONSIDERANDO:

- Que,** el primer inciso del artículo 213 de la Constitución de la República dispone: *“Las superintendencias son organismos técnicos de vigilancia, auditoría, intervención y control de las actividades económicas, sociales y ambientales, y de los servicios que prestan las entidades públicas y privadas, con el propósito de que estas actividades y servicios se sujeten al ordenamiento jurídico y atiendan al interés general. Las superintendencias actuarán de oficio o por requerimiento ciudadano. Las facultades específicas de las superintendencias y las áreas que requieran del control, auditoría y vigilancia de cada una de ellas se determinarán de acuerdo con la ley (...)”*;
- Que,** el artículo 226 de la misma Norma Suprema establece: *“Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución”*;
- Que,** el artículo 3 del Código Orgánico Administrativo determina: *“Principio de eficacia. Las actuaciones administrativas se realizan en función del cumplimiento de los fines previstos para cada órgano o entidad pública, en el ámbito de sus competencias”*;
- Que,** el primer inciso del artículo 14 de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria dispone: *“Disolución y Liquidación.- Las organizaciones se disolverán y liquidarán por voluntad de sus integrantes, expresada con el voto de las dos terceras partes de sus integrantes, y por las causales establecidas en la presente Ley y en el procedimiento estipulado en su estatuto social (...)”*;
- Que,** el artículo 57, letra d), ibídem señala: *“Disolución.- Las cooperativas podrán disolverse, por las siguientes causas:(...) d) Decisión voluntaria de la Asamblea General, expresada con el voto secreto de las dos terceras partes de sus integrantes (...)”*;
- Que,** el artículo innumerado agregado a continuación del 23 del Reglamento General de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria dispone: *“A las asociaciones se aplicarán de manera supletoria las disposiciones que regulan al sector cooperativo, considerando las características y naturaleza propias del sector asociativo”*;
- Que,** el artículo 56 del Reglamento citado menciona: *“Publicidad.- La resolución de disolución y liquidación de una cooperativa, será publicada, en el portal web de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria y un extracto de aquella en*

un periódico de amplia circulación nacional y/o del domicilio de la organización”;

- Que,** el primer artículo innumerado agregado a continuación del 64 ibídem establece: *“(...) Liquidación sumaria.- En los casos en que una organización no haya realizado actividad económica o habiéndola efectuado tuviere activos menores a un Salario Básico Unificado, la Superintendencia, a petición de parte (...) podrá disolver a la organización y liquidar a la misma en un solo acto, sin que sea necesaria la realización de un proceso de liquidación, con base en las disposiciones que emita dicho Organismo de Control (...)”;*
- Que,** la Norma de Control para el Procedimiento de Liquidación Sumaria de las Organizaciones Sujetas al Control de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, expedida por este Organismo de Control con Resolución No. SEPS-IGT-IGS-INSOEPS-INFMR-INGINT-2020-0657 de 18 de septiembre de 2020, en el artículo 2 dispone: *“(...) Objeto: La presente norma tiene por objeto determinar el procedimiento de liquidación sumaria de las organizaciones sujetas al control de la Superintendencia, que no hubieren realizado actividad económica o habiéndola efectuado, tuviere activos menores a un Salario Básico Unificado”;*
- Que,** el artículo 3, de esa misma norma dispone: *“(...) Procedencia: La Superintendencia a petición de parte, previa resolución de la asamblea o junta general de socios, asociados o representantes, legalmente convocada para el efecto, tomada con el voto secreto, de al menos, las dos terceras partes de sus integrantes, podrá disponer la disolución y liquidación sumaria, en un solo acto, la extinción de la personalidad jurídica y la exclusión de los registros correspondientes, sin que sea necesaria la realización de un proceso de liquidación, en cualquiera de los siguientes casos: 1. Si la organización no ha realizado actividad económica y/o no tuviere activos; o 2. Si la organización habiendo efectuado actividad económica, tuviere activos inferiores a un Salario Básico Unificado”;*
- Que,** el artículo 4 ejusdem establece los requisitos para solicitar la liquidación sumaria voluntaria ante la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria;
- Que,** la parte pertinente del artículo 5 de la norma ut supra establece: *“(...) Procedimiento: La Superintendencia, previa verificación del cumplimiento de los requisitos señalados en la presente norma, y con base en la información proporcionada por la organización o la que disponga en sus registros, verificará si la organización se encuentra incurso en alguna de las causales establecidas en el artículo 3 de la presente resolución (...) Si la organización ha cumplido con todos los requisitos establecidos para el efecto, la Superintendencia, previo la aprobación de los informes correspondientes, podrá disponer la liquidación sumaria voluntaria de la organización, la extinción de su personalidad jurídica y, la exclusión de los registros correspondientes (...)”;*
- Que,** en la Disposición General Primera de la Norma antes señalada consta: *“(...) En las liquidaciones sumarias voluntaria o forzosa no se designará liquidador”;*

- Que,** el artículo 24 del Estatuto Adecuado de la ASOCIACIÓN DE SERVICIOS DE ALIMENTACIÓN LOS FAMILITA “ASERAFAMI”, dispone: “**DISOLUCIÓN Y LIQUIDACIÓN:** *La Asociación se disolverá y liquidará por voluntad de sus integrantes, expresada con el voto secreto de las dos terceras partes de los asociados, en Junta General convocada especialmente para el efecto (...)*”;
- Que,** mediante Resolución No. SEPS-ROEPS-2016-902735 de 20 de octubre de 2016, la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria aprobó el estatuto social y concedió personalidad jurídica a la ASOCIACIÓN DE SERVICIOS DE ALIMENTACIÓN LOS FAMILITA “ASERAFAMI”, con domicilio en el cantón Quito, provincia de Pichincha;
- Que,** con Memorando No. SEPS-SGD-INSOEPS-2022-0931 de 12 de julio de 2022, la Intendencia Nacional de Supervisión a Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria, informa que del grupo de 26 organizaciones singularizadas en el Memorando No. SEPS-SGD-INFMR-2022-1862, en el que encuentra la ASOCIACIÓN DE SERVICIOS DE ALIMENTACIÓN LOS FAMILITA “ASERAFAMI”, informa que “(...), a ninguna de ellas se han aplicado mecanismos de control, como tampoco han formado parte del proceso de inactividad efectuado (...)”;
- Que,** del Informe Técnico No. SEPS-INFMR-DNILO-2022-121 de 30 de agosto de 2022, se desprende que mediante trámites “(...) Nos. SEPS-UIO-2022-001-052473 y SEPS-UIO-2022-001-081170 de 01 de junio y 26 de agosto de 2022, respectivamente (...)” la señora Martha Yolanda Orbe Gabiño, en su calidad de representante legal de la ASOCIACIÓN DE SERVICIOS DE ALIMENTACIÓN LOS FAMILITA “ASERAFAMI”, solicitó la liquidación sumaria voluntaria de la aludida Asociación a la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, y remitió la correspondiente documentación;
- Que,** en el precitado Informe Técnico, la Dirección Nacional de Intervención y Liquidación de Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria, luego del análisis correspondiente, concluye y recomienda en lo principal: “**5. CONCLUSIONES:** (...) **5.1.** *La ASOCIACIÓN DE SERVICIOS DE ALIMENTACIÓN LOS FAMILITA “ASERAFAMI”, con RUC No. 1792713846001, NO posee saldo en el activo.- 5.2 La ASOCIACIÓN (...), de conformidad con el estado de resultados, se verifica que NO registra actividad económica.- (...).- 5.4. En la Junta General Extraordinaria de Asociados de la ASOCIACIÓN DE SERVICIOS DE ALIMENTACIÓN LOS FAMILITA “ASERAFAMI”, con RUC No. 1792713846001, celebrada el 16 de mayo de 2022, previa convocatoria, los asociados resolvieron y aprobaron la liquidación sumaria voluntaria de la aludida organización.- 5.5. Con fundamento en la normativa expuesta en el presente informe, se concluye que la ASOCIACIÓN DE SERVICIOS DE ALIMENTACIÓN LOS FAMILITA “ASERAFAMI”, con RUC No. 1792713846001, ha cumplido con lo establecido en el marco legal de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria y su Reglamento General; por lo que es procedente declarar la extinción de la aludida organización.- 6. RECOMENDACIONES:- 6.1. Aprobar la disolución y liquidación sumaria voluntaria por acuerdo de los asociados de la ASOCIACIÓN DE SERVICIOS DE ALIMENTACIÓN LOS FAMILITA “ASERAFAMI”, con RUC No.*

1792713846001, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 14 y 57, letra d), de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria; en concordancia con el primer artículo innumerado agregado a continuación del artículo 64 de su Reglamento General, en razón que se han cumplido, con los requisitos y disposiciones contempladas en los artículos 3, 4 y 5 de la NORMA DE CONTROL PARA EL PROCEDIMIENTO DE LIQUIDACIÓN SUMARIA DE LAS ORGANIZACIONES SUJETAS AL CONTROL DE LA SUPERINTENDENCIA DE ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA, emitida mediante Resolución No. SEPS-IGT-IGS-INSOEPS-INFMR-INGINT-2020-0657 de 18 de septiembre de 2020 (...)”;

- Que,** mediante Memorando No. SEPS-SGD-INFMR-DNILO-2022-2345 de 30 de agosto de 2022, la Dirección Nacional de Intervención y Liquidación de Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria pone en conocimiento de la Intendencia Nacional de Fortalecimiento y Mecanismos de Resolución, el Informe Técnico No. SEPS-INFMR-DNILO-2022-121, concluyendo y recomendando que la mencionada Organización: *“(...) dio cumplimiento a lo dispuesto en el Reglamento General a la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria; y, en la Norma de Control para el Procedimiento de Liquidación Sumaria de las Organizaciones Sujetas al Control de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria; por lo cual, es procedente declarar la liquidación sumaria voluntaria de la aludida organización y la extinción de la personalidad jurídica (...)*”;
- Que,** con Memorandos Nos. SEPS-SGD-INFMR-2022-2368 y SEPS-SGD-INFMR-2022-2761 de 30 de agosto y 05 de octubre de 2022, respectivamente, la Intendencia Nacional de Fortalecimiento y Mecanismos de Resolución, remite información relevante dentro del proceso y en lo principal establece que: *“(...) la ASOCIACIÓN DE PRODUCCIÓN TEXTIL VILAMARINA "ASOPROVILLA" (...) dio cumplimiento a lo dispuesto en el Reglamento General de (sic) Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria; y, en la Norma de Control para el Procedimiento de Liquidación Sumaria de las Organizaciones Sujetas al Control de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, aprueba y recomienda declarar la liquidación sumaria voluntaria de la aludida organización y la extinción de la personalidad jurídica (...)*”;
- Que,** con Memorando No. SEPS-SGD-IGJ-2022-2867 de 21 de octubre de 2022, desde el punto de vista jurídico, la Intendencia General Jurídica emitió el respectivo informe;
- Que,** consta a través del Sistema de Gestión Documental de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria que, respecto del Memorando No. SEPS-SGD-IGJ-2022-2867, el 21 de octubre de 2022 la Intendencia General Técnica emitió su proceder para continuar con el proceso referido;
- Que,** de conformidad con lo establecido en el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, expedido mediante Resolución No. SEPS-IGT-IGS-IGD-IGJ-001 de 31 de enero de 2022, el Intendente General Técnico tiene entre sus atribuciones y responsabilidades el suscribir las resoluciones de liquidación y extinción de la personalidad jurídica de las organizaciones controladas; y,

Que, conforme consta en la Acción de Personal No. 1395, de 24 de septiembre de 2021, el Intendente General de Desarrollo Organizacional, delegado de la señora Superintendente de Economía Popular y Solidaria, nombró como Intendente General Técnico al señor Jorge Andrés Moncayo Lara.

En uso de las atribuciones legales y reglamentarias,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Declarar disuelta y liquidada a la ASOCIACIÓN DE SERVICIOS DE ALIMENTACIÓN LOS FAMILITA “ASERAFAMI”, con Registro Único de Contribuyentes No. 1792713846001, domiciliada en el cantón Quito, provincia de Pichincha, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 14 y 57, letra d), de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria; en concordancia con el primer artículo innumerado agregado a continuación del artículo 64 de su Reglamento General, y artículo 24 del Estatuto de la Organización.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Declarar a la ASOCIACIÓN DE SERVICIOS DE ALIMENTACIÓN LOS FAMILITA “ASERAFAMI”, con Registro Único de Contribuyentes No. 1792713846001, extinguida de pleno derecho de conformidad con lo dispuesto en el primer artículo innumerado agregado a continuación del artículo 64 del Reglamento General de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, en concordancia con el artículo 5 de la Norma de Control para el Procedimiento de Liquidación Sumaria de las Organizaciones Sujetas al Control de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, expedida por este Organismo de Control con Resolución No. SEPS-IGT-IGS-INSOEPS-INFMR-INGINT-2020-0657 de 18 de septiembre de 2020.

ARTÍCULO TERCERO.- Disponer a la Intendencia Nacional de Fortalecimiento y Mecanismos de Resolución de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, la cancelación del registro de la ASOCIACIÓN DE SERVICIOS DE ALIMENTACIÓN LOS FAMILITA “ASERAFAMI”.

ARTÍCULO CUARTO.- Notificar al Ministerio encargado de la Inclusión Económica y Social con la presente Resolución, para que proceda a retirar a la ASOCIACIÓN DE SERVICIOS DE ALIMENTACIÓN LOS FAMILITA “ASERAFAMI” del registro correspondiente.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- Notificar con la presente Resolución a el/la ex representante legal de la ASOCIACIÓN DE SERVICIOS DE ALIMENTACIÓN LOS FAMILITA “ASERAFAMI”, para los fines pertinentes.

SEGUNDA.- Disponer que la Dirección Nacional de Comunicación e Imagen Institucional de esta Superintendencia, en coordinación con la Intendencia Nacional

Administrativa Financiera, publique un extracto de la presente Resolución en un periódico de amplia circulación nacional y/o del domicilio de la organización; así como también la publicación del presente acto administrativo en el portal web de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.

TERCERA.- Disponer a la Secretaría General de esta Superintendencia sentar la razón respectiva del presente acto administrativo en la Resolución No. SEPS-ROEPS-2016-902735; y, publicar la presente Resolución en el Registro Oficial, así como su inscripción en los registros correspondientes.

CUARTA.- Notificar con la presente Resolución al Servicio de Rentas Internas, Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social y Registro de la Propiedad respectivo, para los fines legales pertinentes.

QUINTA.- Disponer que la Intendencia Nacional de Fortalecimiento y Mecanismos de Resolución ponga el contenido de la presente Resolución en conocimiento de la Dirección Nacional de Procuraduría Judicial y Coactivas e Intendencia Nacional Administrativa Financiera, para que procedan en el ámbito de sus atribuciones y responsabilidades.

SEXTA.- La presente Resolución regirá a partir de su suscripción, sin perjuicio de su publicación. De su cumplimiento encárguese la Intendencia Nacional de Fortalecimiento y Mecanismos de Resolución.

COMUNÍQUESE Y NOTIFÍQUESE.-

Dado y firmado en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, a los 10 días del mes de noviembre de 2022.

**JORGE ANDRES
MONCAYO LARA** Firmado digitalmente por JORGE
ANDRES MONCAYO LARA
Fecha: 2022.11.10 19:36:54 -05'00'

**JORGE ANDRÉS MONCAYO LARA
INTENDENTE GENERAL TÉCNICO**

**JUAN DIEGO
MANCHENO SANTOS**
Nombre de reconocimiento C=EC,
O=SECURITY DATA S.A., Z
ENTIDAD DE CERTIFICACION DE
INFORMACION,
SERIALNUMBER=011221160821,
CN=JUAN DIEGO MANCHENO
SANTOS
Razón: CERTIFICO QUE ES ORIGINAL -
6 PÁGINAS
Localización: SG - SEPS
Fecha: 2023.01.05T16:36:07.379299-05:00

**RESOLUCIÓN No. SEPS-IGT-IGJ-INFMR-2022-0400**

JORGE ANDRÉS MONCAYO LARA
INTENDENTE GENERAL TÉCNICO

CONSIDERANDO:

- Que,** el artículo 309 de la Constitución de la República, en su parte pertinente, dispone: *“El sistema financiero nacional se compone de los sectores público, privado, y del popular y solidario, que intermedian recursos del público. Cada uno de estos sectores contará con normas y entidades de control específicas y diferenciadas, que se encargarán de preservar su seguridad, estabilidad, transparencia y solidez. (...)”;*
- Que,** el artículo 311 de la Norma Suprema determina: *“El sector financiero popular y solidario se compondrá de cooperativas de ahorro y crédito, entidades asociativas o solidarias, cajas y bancos comunales, cajas de ahorro. Las iniciativas de servicios del sector financiero popular y solidario, y de las micro, pequeñas y medianas unidades productivas, recibirán un tratamiento diferenciado y preferencial del Estado, en la medida en que impulsen el desarrollo de la economía popular y solidaria”;*
- Que,** el artículo innumerado agregado a continuación del artículo 6 del Libro I del Código Orgánico Monetario y Financiero, establece: *“Art. (...).- Buenas prácticas internacionales.- Los organismos con capacidad regulatoria, normativa o de control, procurarán acoger como marco referencial los estándares técnicos internacionales relacionados con el ámbito de su competencia para la expedición de normativa y para el ejercicio de sus funciones, sujetándose estrictamente a la jerarquía normativa establecida en la Constitución de la República del Ecuador”;*
- Que,** el artículo 175 ibídem establece: *“La conversión es la modificación o el cambio del objeto social o actividad de una entidad financiera para adoptar el objeto y la forma de otra entidad prevista en este Código dentro del mismo sector; esta figura no altera la existencia como persona jurídica y solamente le otorga las facultades y le impone las exigencias y limitaciones legales propias de la especie adoptada”;*
- Que,** el artículo 176 del Código ut supra dispone: *“La fusión y conversión serán aprobadas previamente por los respectivos organismos de control, de conformidad con la regulación vigente”;*
- Que,** el artículo 458 ejusdem determina: *“Entidades asociativas o solidarias, cajas y bancos comunales y cajas de ahorro.- Las entidades asociativas o solidarias, cajas y bancos comunales y cajas de ahorro son organizaciones que se forman por voluntad de sus socios dentro del límite y en la forma determinada por la Junta de Política y Regulación Financiera, tendrán su propia estructura de gobierno, administración, representación, auto control, rendición de cuentas y se inscribirán*

en el registro correspondiente.- Las entidades asociativas o solidarias, cajas y bancos comunales y cajas de ahorro se forman con aportes económicos de sus socios en calidad de ahorros, sin que puedan captar fondos de terceros.- Podrán otorgar créditos únicamente a sus socios según lo dispuesto por las regulaciones que expida la Junta de Política y Regulación Financiera y podrán recibir financiamiento reembolsable o no reembolsable para su desarrollo y fortalecimiento concedido por entidades del sistema nacional financiero, entidades de apoyo, cooperación, nacional e internacional. Las Cooperativas y Mutualistas podrán otorgar estos créditos mediante líneas de crédito que la CONAFIPS podrá crear para este fin”;

- Que,** el artículo 5 de la Codificación de Resoluciones Monetarias, Financieras, de Valores y Seguros, en su Libro I: “Sistema Monetario y Financiero”, Título II: “Sistema Financiero Nacional”, Capítulo XXXVII: “Sector Financiero Popular y Solidario”, Sección XXVI: “NORMA PARA LA CONVERSIÓN DE LAS COOPERATIVAS DE AHORRO Y CRÉDITO A CAJAS O BANCOS COMUNALES O CAJAS DE AHORRO”, señala: *“Decisión de conversión.- La decisión de conversión ordinaria será adoptada por la Asamblea General de Socios y, de ser el caso, de Representantes de la entidad, que se instalará y desarrollará con la presencia de al menos las dos terceras partes de los socios o representantes, según corresponda, a no ser que en los estatutos se establezca algún quórum especial para dicho efecto. De no haber quórum a la hora señalada en la convocatoria, se esperará una hora para llegar al quórum mínimo. De no existir el quórum mínimo, se deberá realizar una segunda convocatoria. De no alcanzar el quórum necesario a la hora señalada, la asamblea se instalará una hora más tarde con el número de socios o representantes presentes, lo cual deberá señalarse expresamente en la convocatoria. También se indicará en la convocatoria la posibilidad que tienen los socios de ejercer su derecho al retiro voluntario, en caso de desacuerdo con la conversión.- Las decisiones se adoptarán con el voto favorable de al menos las dos terceras partes de los socios o representantes presentes en la asamblea”;*
- Que,** el artículo 6 de la citada Norma dispone: *“Condiciones.- Para que una cooperativa pueda convertirse deberá cumplir con las siguientes condiciones: .- a) Pertener al segmento 5;.- b) No encontrarse en un programa de supervisión intensiva; y,.- c) No estar inmersa en alguna de las causales de liquidación forzosa dispuestas en la normativa legal vigente al momento de la resolución de su asamblea”;*
- Que,** el artículo 7 ibídem dicta: *“Procedimiento.- El procedimiento y los demás requisitos para la conversión voluntaria los establecerá la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.- La conversión ordinaria será aprobada mediante resolución por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, previo análisis jurídico y técnico”;*
- Que,** las Disposiciones Generales Primera, Tercera y Quinta de la Norma ut supra, disponen: *“PRIMERA.- La entidad resultante de la conversión, se sujetará a todas las disposiciones legales y normativas aplicables a la especie adoptada. Por lo*

tanto, estará prohibida de realizar otras actividades fuera de su objeto social.”; “TERCERA.- La Superintendencia de Economía Popular y Solidaria una vez emitida la resolución que apruebe la conversión, notificará al Servicio de Rentas Internas, a la Corporación del Seguro de Depósitos, Fondo de Liquidez y Fondo de Seguros Privados, al Banco Central de Ecuador y a la Unidad de Análisis Financiero y Económico, sobre el cambio del objeto social o actividad de la entidad financiera convertida”; y, “QUINTA.- La entidad convertida sucede en todos sus derechos y obligaciones de (sic) la cooperativa de ahorro y crédito”;

- Que,** a través de la Resolución Nro. SEPS-IGT-IGS-IGJ-INSEPS-2021-0369 de 24 de junio de 2021, este Organismo de Control expide la “Norma de Control para la conversión ordinaria de Cooperativas de Ahorro y Crédito en Cajas de Ahorro o Cajas Comunes”, en cuyos artículos 3, 4, 5, 6, 8 y 9 se señala lo pertinente a: carta de intención de conversión, convocatoria a Asamblea General, decisión de conversión, requisitos, impedimentos y aprobación de la conversión ordinaria de una cooperativa de ahorro y crédito en caja de ahorro o caja comunal;
- Que,** mediante Resolución No. SEPS-ROEPS-2013-000918 de 11 de mayo de 2013, este Organismo de Control aprobó el estatuto adecuado a las disposiciones de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CARMEN DE TARQUI, con Registro Único de Contribuyentes No. 0190346501001, domiciliada en el cantón Cuenca, provincia del Azuay;
- Que,** con Oficio ingresado en este Organismo de Control a través del Trámite No. SEPS-CZ8-2022-001-094709 del 06 de octubre de 2022, la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CARMEN DE TARQUI, representada legalmente por el señor Luis Milton Panza Saquipay, presenta la carta de intención o solicitud para entrar en el proceso de conversión ordinaria a *Caja Comunal*, así como documentación adicional para tal efecto;
- Que,** mediante Memorando No. SEPS-SGD-INFMR-DNFIF-2022-2893 de 14 de octubre de 2022, la Dirección Nacional de Fortalecimiento e Inclusión Financiera pone en conocimiento de la Dirección Nacional de Seguimiento que el representante legal de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CARMEN DE TARQUI, con Registro Único de Contribuyentes No. 0190346501001, solicita entrar en el proceso de conversión ordinaria a Caja de Ahorro o Caja Comunal, por lo que requiere se remita el informe técnico para conversión ordinaria;
- Que,** a través del Informe de Evaluación de Requisitos para Conversión Ordinaria No. SEPS-INR-DNS-2022-0422 de 21 de octubre de 2022, emitido por la Intendencia Nacional de Riesgos y enviado a la Dirección Nacional de Fortalecimiento e Inclusión Financiera, con Memorando No. SEPS-SGD-INR-DNS-2022-0784 de 21 de octubre de 2022, se establece en lo principal que la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CARMEN DE TARQUI cumple con los requisitos de pertenecer al segmento 5; no encontrarse en un programa de supervisión intensiva; y, no encontrarse inmersa en alguna de las causales de liquidación forzosa dispuestas

en la normativa legal vigente, concluyendo: “(...) Con base en la información disponible al 30 de junio de 2022, la Cooperativa de Ahorro y Crédito Carmen de Tarqui, **CUMPLE** con los requisitos para la Conversión Ordinaria detallados en (...) la (...) ‘Norma para la Conversión de las Cooperativas de Ahorro y Crédito a Cajas o Bancos Comunales o Cajas De Ahorro; contenido en el Capítulo XXXVII ‘Sector Financiero Popular y Solidario’, del Título II ‘Sistema Financiero Nacional’, del Libro I ‘Sistema Monetario y Financiero’, de la Codificación de Resoluciones Monetarias, Financieras, de Valores y Seguros, aprobada por la Junta de Política y Regulación Monetaria y Financiera. (...) De esta manera, sobre la base de la información financiera al 30 de junio de 2022, reportada ante este Organismo de Control, **se recomienda** continuar con el proceso de Conversión Ordinaria. (...)”.”;

Que, la Dirección Nacional de Fortalecimiento e Inclusión Financiera emite el INFORME DE VIABILIDAD DE CONVERSIÓN No. SEPS-INFMR-DNFIF-2022-060 de 31 de octubre de 2022, donde se concluye y recomienda: “(...) **5. CONCLUSIÓN:-** Se concluye que la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CARMEN DE TARQUI, remitió los documentos habilitantes para iniciar proceso (sic) de conversión ordinaria y cumple con los requisitos de pertenecer al segmento 5, no encontrarse en un programa de supervisión intensiva, y no encontrarse inmersa en alguna de las causales de liquidación forzosa dispuestas en la normativa legal vigente al momento de la resolución de su asamblea. Por lo tanto es viable continuar con el proceso de conversión ordinaria.- **6. RECOMENDACIÓN:-** Se recomienda notificar a la Cooperativa de Ahorro y Crédito Carmen de Tarqui, la autorización de la entidad para que proceda a convocar a Asamblea General Extraordinaria de socios o representantes según corresponda, a fin de continuar con el proceso de conversión ordinaria (...)”;

Que, mediante Oficio No. SEPS-SGD-INFMR-DNFIF-2022-31435-OF de 01 de noviembre de 2022, la Dirección Nacional de Fortalecimiento e Inclusión Financiera a señala en lo sustancial: “(...) este organismo de control informa que la entidad cumple con los requisitos para continuar con el proceso de conversión ordinaria a Caja de Ahorro o Caja Comunal, por lo cual la entidad deberá observar lo establecido en el artículo 4 de la (...) Resolución (...)” No. SEPS-IGT-IGS-IGJ-INSEPS-2021-0369 de 24 de junio de 2021;

Que, en Asamblea General Extraordinaria de Representantes de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CARMEN DE TARQUI, con Registro Único de Contribuyentes No. 0190346501001, llevada a cabo el 13 de noviembre de 2022, donde se conocieron los siguientes puntos principales del Orden del Día: 1. Aprobación de la conversión ordinaria de la Cooperativa de Ahorro y Crédito en Caja Comunal. 2. Aprobación del estatuto social que regirá a la Caja Comunal. 3. Retiro voluntario de los socios en caso de desacuerdo con la conversión ordinaria; y, Lectura y aprobación del acta de la Asamblea General Extraordinaria; tras lo cual se resolvió aprobar la conversión ordinaria a Caja Comunal, y el correspondiente estatuto social que la regiría;

- Que,** mediante los oficios ingresados a esta Superintendencia con Trámites Nos. *SEPS-UIO-2022-001-107771* y *SEPS-UIO-2022-001-112774*, de 15 de noviembre y 29 de noviembre de 2022, respectivamente, el señor Luis Milton Panza Saquipay, en calidad de representante legal de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CARMEN DE TARQUI, con Registro Único de Contribuyentes No. 0190346501001, remite los requisitos para continuar con el proceso de aprobación por parte de este Organismo de Control, para la conversión de la Entidad en Caja Comunal;
- Que,** a través del Memorando No. SEPS-SGD-INAF-2022-7442 de 08 de noviembre de 2022, la Intendencia Nacional Administrativa Financiera respecto de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CARMEN DE TARQUI, indica que: “NO registra valores pendientes en obligaciones por contribuciones ni sanciones (...)”; del mismo modo, mediante Memorando No. SEPS-SGD-IGJ-DNPJC-2022-3021 de 09 de noviembre del 2022, la Dirección Nacional de Procuraduría Judicial y Coactivas refiere que la citada Organización: NO registran procesos coactivos en ejecución;
- Que,** la Dirección Nacional de Fortalecimiento e Inclusión Financiera emite el *INFORME DE CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS NORMATIVOS PREVIO A LA CONVERSIÓN ORDINARIA DE LA COOPERATIVA DE AHORRO Y CRÉDITO CARMEN DE TARQUI A CAJA COMUNAL* No. *SEPS-INFMR-DNFIF-2022-083* de 08 de diciembre de 2022, remitido a la Intendencia Nacional de Fortalecimiento y Mecanismos de Resolución, a través del Memorando No. SEPS-SGD-INFMR-DNFIF-2022-3448 de 08 de diciembre de 2022, informe en el cual se concluye y recomienda en lo principal: “(...) *Con vista a los artículos 120, 122, 123 y 124 del Código Orgánico Administrativo, se concluye que la Cooperativa de Ahorro y Crédito Carmen de Tarqui, con Ruc 0190346501001 remitió todos los documentos requeridos para el proceso de conversión ordinaria descritos en la Resolución Nro. SEPS-IGT-IGS-INSEPS-2021-0369, y artículos 2 y 8 de la Resolución ibídem (...) en concordancia con la conclusión constante en el Informe de evaluación de requisitos para conversión ordinaria Nro. SEPS-INR-DNS-2022-0422 se recomienda continuar con trámite (sic) de autorización de la conversión ordinaria (...)*”;
- Que,** la Intendencia Nacional de Fortalecimiento y Mecanismos de Resolución, a través del Memorando No. SEPS-SGD-INFMR-2022-3486 de 13 de diciembre de 2022, una vez que ha verificado la documentación remitida por el representante legal de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CARMEN DE TARQUI y el cumplimiento de los requisitos exigidos en la normativa pertinente, recomienda: “(...) *continuar con el trámite de autorización de la conversión ordinaria en Caja Comunal Carmen de Tarqui (...)*”; por tanto, solicita a la Intendencia General Jurídica que emita el informe jurídico correspondiente, en el ámbito de su competencia, dentro del proceso de conversión ordinaria;

- Que,** consta a través del Sistema de Gestión Documental de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, que la Intendencia General Técnica consignó su proceder el 13 de diciembre de 2022, respecto del Memorando No. SEPS-SGD-INFMR-2022-3486, para continuar con el proceso referido;
- Que,** del contenido del Estatuto Social aprobado en Asamblea General Extraordinaria de Representantes de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CARMEN DE TARQUI, consta que la entidad a partir de la conversión ordinaria se denominará *CAJA COMUNAL CARMEN DE TARQUI*;
- Que,** con Memorando Nro. SEPS-SGD-IGJ-2022-3506 de 27 de diciembre de 2022, desde el punto de vista jurídico, la Intendencia General Jurídica emitió el respectivo informe;
- Que,** de conformidad con lo establecido en el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, expedido mediante Resolución No. SEPS-IGT-IGS-IGD-IGJ-001 de 31 de enero de 2022, el Intendente General Técnico tiene entre sus atribuciones y responsabilidades el suscribir las resoluciones de conversión de las entidades controladas; y,
- Que,** con Acción de Personal No. 1395 de 24 de septiembre de 2021, el Intendente General de Desarrollo Organizacional, delegado de la señora Superintendente de Economía Popular y Solidaria, nombró como Intendente General Técnico al señor Jorge Andrés Moncayo Lara.

En ejercicio de sus atribuciones legales,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Aprobar la conversión ordinaria de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CARMEN DE TARQUI, con Registro Único de Contribuyentes Nro. 0190346501001, con domicilio en el cantón Cuenca, provincia del Azuay, en CAJA COMUNAL CARMEN DE TARQUI.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Suprimir las autorizaciones de puntos de atención y códigos asignados a la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CARMEN DE TARQUI, con Registro Único de Contribuyentes Nro. 0190346501001, convertida en CAJA COMUNAL CARMEN DE TARQUI en virtud de la presente Resolución; y, cancelar del registro en el Catastro Público de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, a la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CARMEN DE TARQUI.

ARTÍCULO TERCERO.- Notificar al Ministerio encargado de la Inclusión Económica y Social con la presente Resolución para que proceda a retirar del registro correspondiente a la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CARMEN DE TARQUI, con Registro Único de Contribuyentes Nro. 0190346501001.

ARTICULO CUARTO.- Disponer a la Dirección Nacional de Seguridad de la Información el retiro de accesos de usuarios en los sistemas de esta Superintendencia, asignados a la Cooperativa de Ahorro y Crédito convertida.

ARTÍCULO QUINTO.- Disponer a la Intendencia Nacional de Fortalecimiento y Mecanismos de Resolución, la actualización del registro de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CARMEN DE TARQUI, en el Catastro Público de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria; así como, la notificación de la presente Resolución a la CAJA COMUNAL CARMEN DE TARQUI para los fines pertinentes.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- En virtud de la conversión aprobada, la CAJA COMUNAL CARMEN DE TARQUI sucede en todos los derechos y obligaciones a la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CARMEN DE TARQUI, con Registro Único de Contribuyentes Nro. 0190346501001.

SEGUNDA.- Disponer a la Dirección Nacional de Comunicación e Imagen Institucional de este Organismo de Control, la publicación de la presente Resolución en el portal web de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.

TERCERA.- Disponer a la Secretaría General de esta Superintendencia sentar la razón respectiva del presente acto administrativo en la Resolución No. SEPS-ROEPS-2013-000918; y, la publicación de esta Resolución en el Registro Oficial, así como su inscripción en los registros correspondientes.

CUARTA.- Notificar con la conversión aprobada mediante la presente Resolución al Servicio de Rentas Internas, a la Corporación del Seguro de Depósitos, Fondo de Liquidez y Fondo de Seguros Privados, al Banco Central de Ecuador y a la Unidad de Análisis Financiero y Económico.

QUINTA.- La CAJA COMUNAL CARMEN DE TARQUI funcionará con aportes económicos de sus socios en calidad de ahorros y no se encuentra facultada para captar fondos de terceros ni realizar intermediación financiera.

SEXTA.- La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su suscripción, sin perjuicio de su publicación. De su cumplimiento encárguese a la Intendencia Nacional de Fortalecimiento y Mecanismos de Resolución.

SÉPTIMA.- Disponer que la Intendencia Nacional de Fortalecimiento y Mecanismos de Resolución ponga en conocimiento de la Intendencia Nacional Administrativa Financiera y de la Dirección Nacional de Procuraduría Judicial y Coactivas, el contenido de la presente Resolución para que procedan en el ámbito de sus atribuciones y responsabilidades.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Por tratarse de un proceso de conversión de Cooperativa de Ahorro y Crédito en Caja Comunal, dentro de los sesenta días siguientes a la conversión, la Caja procederá a nombrar su órgano directivo, observando lo dispuesto en la Ley de la materia y el Estatuto Social aprobado.

SEGUNDA.- La Caja aprobará sus nuevos Reglamentos Interno y de Elecciones en un plazo no mayor a un año, transcurrido a partir de la fecha de conversión.

CÚMPLASE Y NOTIFÍQUESE.- Dado y firmado en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, a los 29 días del mes de diciembre de 2022.

JORGE ANDRES
MONCAYO
LARA

Firmado digitalmente por
JORGE ANDRES MONCAYO
LARA
Fecha: 2022.12.29 11:01:47
-05'00'

JORGE ANDRÉS MONCAYO LARA
INTENDENTE GENERAL TÉCNICO

JUAN DIEGO
MANCHENO SANTOS

Numero de reconocimiento C=EC,
O=SECURITY DATA S.A. 2,
OU=ENTIDAD DE CERTIFICACION DE
INFORMACION,
SERIALNUMBER=011221166821,
CN=JUAN DIEGO MANCHENO
SANTOS
Razon: CERTIFICO QUE ES ORIGINAL -
8 PAGINAS
Localización: SG - SEPS
Fecha: 2023-01-05T16:28:57.000899-05:00

**RESOLUCIÓN No. SEPS-IGT-IGJ-INFMR-2022-0401**

JORGE ANDRÉS MONCAYO LARA
INTENDENTE GENERAL TÉCNICO

CONSIDERANDO:

- Que,** el artículo 309 de la Constitución de la República, en su parte pertinente, dispone: *“El sistema financiero nacional se compone de los sectores público, privado, y del popular y solidario, que intermedian recursos del público. Cada uno de estos sectores contará con normas y entidades de control específicas y diferenciadas, que se encargarán de preservar su seguridad, estabilidad, transparencia y solidez. (...)”*;
- Que,** el artículo 311 de la Norma Suprema determina: *“El sector financiero popular y solidario se compondrá de cooperativas de ahorro y crédito, entidades asociativas o solidarias, cajas y bancos comunales, cajas de ahorro. Las iniciativas de servicios del sector financiero popular y solidario, y de las micro, pequeñas y medianas unidades productivas, recibirán un tratamiento diferenciado y preferencial del Estado, en la medida en que impulsen el desarrollo de la economía popular y solidaria”*;
- Que,** el artículo innumerado agregado a continuación del artículo 6 del Libro I del Código Orgánico Monetario y Financiero, establece: *“Art. (...).- Buenas prácticas internacionales.- Los organismos con capacidad regulatoria, normativa o de control, procurarán acoger como marco referencial los estándares técnicos internacionales relacionados con el ámbito de su competencia para la expedición de normativa y para el ejercicio de sus funciones, sujetándose estrictamente a la jerarquía normativa establecida en la Constitución de la República del Ecuador”*;
- Que,** el artículo 175 ibídem establece: *“La conversión es la modificación o el cambio del objeto social o actividad de una entidad financiera para adoptar el objeto y la forma de otra entidad prevista en este Código dentro del mismo sector; esta figura no altera la existencia como persona jurídica y solamente le otorga las facultades y le impone las exigencias y limitaciones legales propias de la especie adoptada”*;
- Que,** el artículo 176 del Código ut supra dispone: *“La fusión y conversión serán aprobadas previamente por los respectivos organismos de control, de conformidad con la regulación vigente”*;
- Que,** el artículo 458 ejusdem determina: *“Entidades asociativas o solidarias, cajas y bancos comunales y cajas de ahorro.- Las entidades asociativas o solidarias, cajas y bancos comunales y cajas de ahorro son organizaciones que se forman por voluntad de sus socios dentro del límite y en la forma determinada por la Junta de Política y Regulación Financiera, tendrán su propia estructura de gobierno, administración, representación, auto control, rendición de cuentas y se inscribirán*

en el registro correspondiente.- Las entidades asociativas o solidarias, cajas y bancos comunales y cajas de ahorro se forman con aportes económicos de sus socios en calidad de ahorros, sin que puedan captar fondos de terceros.- Podrán otorgar créditos únicamente a sus socios según lo dispuesto por las regulaciones que expida la Junta de Política y Regulación Financiera y podrán recibir financiamiento reembolsable o no reembolsable para su desarrollo y fortalecimiento concedido por entidades del sistema nacional financiero, entidades de apoyo, cooperación, nacional e internacional. Las Cooperativas y Mutualistas podrán otorgar estos créditos mediante líneas de crédito que la CONAFIPS podrá crear para este fin”;

- Que,** el artículo 5 de la Codificación de Resoluciones Monetarias, Financieras, de Valores y Seguros, en su Libro I: “Sistema Monetario y Financiero”, Título II: “Sistema Financiero Nacional”, Capítulo XXXVII: “Sector Financiero Popular y Solidario”, Sección XXVI: “NORMA PARA LA CONVERSIÓN DE LAS COOPERATIVAS DE AHORRO Y CRÉDITO A CAJAS O BANCOS COMUNALES O CAJAS DE AHORRO”, señala: *“Decisión de conversión.- La decisión de conversión ordinaria será adoptada por la Asamblea General de Socios y, de ser el caso, de Representantes de la entidad, que se instalará y desarrollará con la presencia de al menos las dos terceras partes de los socios o representantes, según corresponda, a no ser que en los estatutos se establezca algún quórum especial para dicho efecto. De no haber quórum a la hora señalada en la convocatoria, se esperará una hora para llegar al quórum mínimo. De no existir el quórum mínimo, se deberá realizar una segunda convocatoria. De no alcanzar el quórum necesario a la hora señalada, la asamblea se instalará una hora más tarde con el número de socios o representantes presentes, lo cual deberá señalarse expresamente en la convocatoria. También se indicará en la convocatoria la posibilidad que tienen los socios de ejercer su derecho al retiro voluntario, en caso de desacuerdo con la conversión.- Las decisiones se adoptarán con el voto favorable de al menos las dos terceras partes de los socios o representantes presentes en la asamblea”;*
- Que,** el artículo 6 de la citada Norma dispone: *“Condiciones.- Para que una cooperativa pueda convertirse deberá cumplir con las siguientes condiciones: .- a) Pertenecer al segmento 5;.- b) No encontrarse en un programa de supervisión intensiva; y.- c) No estar inmersa en alguna de las causales de liquidación forzosa dispuestas en la normativa legal vigente al momento de la resolución de su asamblea”;*
- Que,** el artículo 7 ibídem dicta: *“Procedimiento.- El procedimiento y los demás requisitos para la conversión voluntaria los establecerá la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.- La conversión ordinaria será aprobada mediante resolución por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, previo análisis jurídico y técnico”;*
- Que,** las Disposiciones Generales Primera, Tercera y Quinta de la Norma ut supra, disponen: *“PRIMERA.- La entidad resultante de la conversión, se sujetará a todas las disposiciones legales y normativas aplicables a la especie adoptada. Por lo*

tanto, estará prohibida de realizar otras actividades fuera de su objeto social.”;
“TERCERA.- La Superintendencia de Economía Popular y Solidaria una vez emitida la resolución que apruebe la conversión, notificará al Servicio de Rentas Internas, a la Corporación del Seguro de Depósitos, Fondo de Liquidez y Fondo de Seguros Privados, al Banco Central de Ecuador y a la Unidad de Análisis Financiero y Económico, sobre el cambio del objeto social o actividad de la entidad financiera convertida”; y, “QUINTA.- La entidad convertida sucede en todos sus derechos y obligaciones de (sic) la cooperativa de ahorro y crédito”;

- Que,** a través de la Resolución Nro. SEPS-IGT-IGS-IGJ-INSEPS-2021-0369 de 24 de junio de 2021, este Organismo de Control expide la “Norma de Control para la conversión ordinaria de Cooperativas de Ahorro y Crédito en Cajas de Ahorro o Cajas Comunes”, en cuyos artículos 3, 4, 5, 6, 8 y 9 se señala lo pertinente a: carta de intención de conversión, convocatoria a Asamblea General, decisión de conversión, requisitos, impedimentos y aprobación de la conversión ordinaria de una cooperativa de ahorro y crédito en caja de ahorro o caja comunal;
- Que,** mediante Resolución No. SEPS-ROEPS-2013-001082 de 14 de mayo de 2013, este Organismo de Control aprobó el estatuto adecuado a las disposiciones de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CREDICOOP 10 DE FEBRERO, con Registro Único de Contribuyentes No. 1791726979001, con domicilio en el cantón Quito, provincia de Pichincha;
- Que,** con Oficio ingresado en este Organismo de Control a través del Trámite No. SEPS-CZ8-2022-001-082965 de 31 de agosto de 2022, la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CREDICOOP 10 DE FEBRERO, representada legalmente por el señor Santiago Fernando Vallejo Tejada, presenta la carta de intención o solicitud para entrar en el proceso de conversión ordinaria a Caja de Ahorro o Caja Comunal, así como documentación adicional para tal efecto;
- Que,** mediante Memorando No. SEPS-SGD-INFMR-DNFIF-2022-2437 de 07 de septiembre de 2022, la Dirección Nacional de Fortalecimiento e Inclusión Financiera pone en conocimiento de la Dirección Nacional de Seguimiento que el Representante Legal de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CREDICOOP 10 DE FEBRERO, con Registro Único de Contribuyentes No. 1791726979001, solicita entrar en el proceso de conversión ordinaria a Caja de Ahorro o Caja Comunal, por lo que requiere se remita el informe técnico para conversión ordinaria;
- Que,** a través del Informe de Evaluación de Requisitos para Conversión Ordinaria No. SEPS-INR-DNS-2022-0378 de 14 de septiembre de 2022, emitido por la Intendencia Nacional de Riesgos y enviado a la Dirección Nacional de Fortalecimiento e Inclusión Financiera, con Memorando No. SEPS-SGD-INR-DNS-2022-0675 de 15 de septiembre de 2022, se establece en lo principal que la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CREDICOOP 10 DE FEBRERO cumple con los requisitos

de pertenecer al segmento 5; no encontrarse en un programa de supervisión intensiva; y, no encontrarse inmersa en alguna de las causales de liquidación forzosa dispuestas en la normativa legal vigente, concluyendo: “ *Con base en la información disponible al 31 de Julio de 2022, la Cooperativa de Ahorro y Crédito Credicoop 10 de Febrero, CUMPLE con los requisitos para la Conversión Ordinaria detallados en el Art. 397 de la sección XXVI ‘Norma para la Conversión de las Cooperativas de Ahorro y Crédito a Cajas o Bancos Comunales o Cajas De Ahorro; contenido en el Capítulo XXXVI ‘Sector Financiero Popular y Solidario’, del Título II ‘Sistema Financiero Nacional’, del Libro I ‘Sistema Monetario y Financiero’, de la Codificación de Resoluciones Monetarias, Financieras, de Valores y Seguros, aprobada por la Junta de Política y Regulación Monetaria y Financiera (...)*”;

Que, la Dirección Nacional de Fortalecimiento e Inclusión Financiera emite el *INFORME DE VIABILIDAD DE CONVERSIÓN* No. SEPS-INFMR-DNFIF-2022-054 de 07 de octubre de 2022, donde se concluye y recomienda: “(...) **5. CONCLUSIÓN:-** *Se concluye que la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CREDICOOP 10 DE FEBRERO, remitió los documentos habilitantes para iniciar proceso de conversión ordinaria y cumple con los requisitos de pertenecer al segmento 5, no encontrarse en un programa de supervisión intensiva, y no encontrarse inmersa en alguna de las causales de liquidación forzosa dispuestas en la normativa legal vigente al momento de la resolución de su asamblea. Por lo tanto, es viable continuar con el proceso de conversión ordinaria.-* **6. RECOMENDACIÓN:-** *Se recomienda notificar a la Cooperativa de Ahorro y Crédito CREDICOOP 10 DE FEBRERO, la autorización a la entidad para que proceda a convocar a Asamblea General Extraordinaria de socios o representantes, según corresponda, a fin de continuar con el proceso de conversión ordinaria (...)*”;

Que, mediante Oficios Nos. SEPS-SGD-INFMR-DNFIF-2022-29470-OF y SEPS-SGD-INFMR-DNFIF-2022-31704-OF de 14 de octubre y del 08 de noviembre de 2022, respectivamente, la Dirección Nacional de Fortalecimiento e Inclusión Financiera señala en lo sustancial: “(...) *informa que la entidad cumple con los requisitos para continuar con el proceso de conversión ordinaria a Caja de Ahorro o Caja Comunal, por lo cual la entidad deberá observar lo establecido en el artículo 4 de la (...) Resolución (...)*” No. SEPS-IGT-IGS-IGJ-INSEPS-2021-0369 de 24 de junio de 2021;

Que, en Asamblea General Extraordinaria de Representantes de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CREDICOOP 10 DE FEBRERO, con Registro Único de Contribuyentes No. 1791726979001, realizada el 23 de noviembre de 2022, se conocieron los siguientes puntos principales del Orden del Día: *1) Aprobación de la conversión ordinaria de la Cooperativa de Ahorro y Crédito CREDICOOP 10 de Febrero en Caja de Ahorro; 2) Aprobación del estatuto social que regirá a la Caja de Ahorro; 3) Retiro voluntario de los socios en caso de desacuerdo con la conversión ordinaria; y, 4) Lectura y aprobación del acta de la Asamblea General Extraordinaria;* tras lo cual se resolvió aprobar la conversión ordinaria y el correspondiente estatuto social que la regirá;

- Que,** mediante los oficios ingresados a esta Superintendencia con Trámites Nos, SEPS-UIO-2022-001-099630 y SEPS-CZ3-2022-001-111623 de 21 de octubre y 24 de noviembre de 2022, respectivamente, el señor Santiago Fernando Vallejo Tejada, en calidad de representante legal de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CREDICOOP 10 DE FEBRERO, con Registro Único de Contribuyentes No. 1791726979001, remite los requisitos para continuar con el proceso de aprobación por parte de este Organismo de Control, para la conversión de la Entidad en Caja de Ahorro;
- Que,** mediante Memorando No. SEPS-SGD-IGJ-DNPJC-2022-2829 de 19 de octubre de 2022, la Dirección Nacional de Procuraduría Judicial y Coactiva refiere que la citada Entidad “(...) *NO registran procesos coactivos en ejecución (...)*”; del mismo modo, consta el Memorando No. SEPS-SGD-INAF-2022-6763 de 21 de octubre de 2022, mediante el cual la Intendencia Nacional Administrativa Financiera respecto de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CREDICOOP 10 DE FEBRERO, indica que “(...) *NO registra valores pendientes en obligaciones por contribuciones ni sanciones (...)*” al interior de este Organismo de Control;
- Que,** la Dirección Nacional de Fortalecimiento e Inclusión Financiera emite el *INFORME DE CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS NORMATIVOS PREVIO A LA CONVERSIÓN ORDINARIA DE LA COOPERATIVA DE AHORRO Y CRÉDITO CREDICOOP 10 DE FEBRERO, A CAJA DE AHORRO 10 DE FEBRERO No. SEPS-INFMR-DNFIF-2022-082* de 07 de diciembre de 2022, remitido a la Intendencia Nacional de Fortalecimiento y Mecanismos de Resolución, a través del Memorando No. SEPS-SGD-INFMR-DNFIF-2022-3433 de 07 de diciembre de 2022, informe en el cual se concluye y recomienda en lo principal: “(...) *Con vista a los artículos 120, 122, 123 y 124 del Código Orgánico Administrativo, se concluye que la Cooperativa de Ahorro y Crédito CREDICOOP 10 DE FEBRERO, remitió todos los documentos requeridos para el proceso de conversión ordinaria descritos en la Resolución Nro. SEPS-IGT-IGS-INSEPS-2021-0369, y artículos 2 y 8 de la Resolución Ibídem a través de los trámites No. SEPS-CZ8-2022-001-082965 (...) SEPS-CZ3-2022-001-111623 (...) y en concordancia con la conclusión constante en el Informe de evaluación de requisitos para conversión ordinaria Nro. SEPS-INR-DNS-2022- 0378, se recomienda continuar con trámite de autorización de la conversión ordinaria (...)*”;
- Que,** la Intendencia Nacional de Fortalecimiento y Mecanismos de Resolución, a través del Memorando No. SEPS-SGD-INFMR-2022-3477 de 12 de diciembre de 2022, una vez que ha verificado la documentación remitida por el representante legal de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CREDICOOP 10 DE FEBRERO y el cumplimiento de los requisitos exigidos en la normativa pertinente, recomienda: “(...) *continuar con el trámite de autorización de la conversión ordinaria en Caja de Ahorro 10 DE FEBRERO (...)*”; por tanto, solicita a la Intendencia General Jurídica que emita el informe jurídico correspondiente en el ámbito de su competencia, dentro del proceso de conversión ordinaria;

- Que,** consta a través del Sistema de Gestión Documental de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, que la Intendencia General Técnica consignó su proceder el 12 de diciembre de 2022, respecto del Memorando No. SEPS-SGD-INFMR-2022-3477, para continuar con el proceso referido;
- Que,** del contenido del Estatuto Social aprobado en Asamblea General Extraordinaria de Socios de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CREDICOOP 10 DE FEBRERO, consta que la entidad a partir de la conversión ordinaria se denominará *CAJA DE AHORRO 10 DE FEBRERO*;
- Que,** con Memorando Nro. SEPS-SGD-IGJ-2022-3507 de 27 de diciembre de 2022, desde el punto de vista jurídico, la Intendencia General Jurídica emitió el respectivo informe;
- Que,** de conformidad con lo establecido en el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, expedido mediante Resolución No. SEPS-IGT-IGS-IGD-IGJ-001 de 31 de enero de 2022, el Intendente General Técnico tiene entre sus atribuciones y responsabilidades el suscribir las resoluciones de conversión de las entidades controladas; y,
- Que,** con Acción de Personal No. 1395 de 24 de septiembre de 2021, el Intendente General de Desarrollo Organizacional, delegado de la señora Superintendente de Economía Popular y Solidaria, nombró como Intendente General Técnico al señor Jorge Andrés Moncayo Lara.

En ejercicio de sus atribuciones legales,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Aprobar la conversión ordinaria de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CREDICOOP 10 DE FEBRERO, con Registro Único de Contribuyentes Nro. 1791726979001, con domicilio en el cantón Quito, provincia de Pichincha, en CAJA DE AHORRO 10 DE FEBRERO.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Suprimir las autorizaciones de puntos de atención y códigos asignados a la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CREDICOOP 10 DE FEBRERO, con Registro Único de Contribuyentes Nro. 1791726979001, convertida en CAJA DE AHORRO 10 DE FEBRERO en virtud de la presente Resolución; y, cancelar del registro en el Catastro Público de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, a la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CREDICOOP 10 DE FEBRERO.

ARTÍCULO TERCERO.- Notificar al Ministerio encargado de la Inclusión Económica y Social con la presente Resolución para que proceda a retirar del registro correspondiente a la

COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CREDICOOP 10 DE FEBRERO, con Registro Único de Contribuyentes Nro. 1791726979001.

ARTICULO CUARTO.- Disponer a la Dirección Nacional de Seguridad de la Información el retiro de accesos de usuarios en los sistemas de esta Superintendencia, asignados a la Cooperativa de Ahorro y Crédito convertida.

ARTÍCULO QUINTO.- Disponer a la Intendencia Nacional de Fortalecimiento y Mecanismos de Resolución, la actualización del registro de la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CREDICOOP 10 DE FEBRERO, en el Catastro Público de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria; así como, la notificación de la presente Resolución a la CAJA DE AHORRO 10 DE FEBRERO para los fines pertinentes.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- En virtud de la conversión aprobada, la CAJA DE AHORRO 10 DE FEBRERO sucede en todos los derechos y obligaciones a la COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO CREDICOOP 10 DE FEBRERO, con Registro Único de Contribuyentes Nro. 1791726979001.

SEGUNDA.- Disponer a la Dirección Nacional de Comunicación e Imagen Institucional de este Organismo de Control, la publicación de la presente Resolución en el portal web de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.

TERCERA.- Disponer a la Secretaría General de esta Superintendencia sentar la razón respectiva del presente acto administrativo en la Resolución No. SEPS-ROEPS-2013-001082; y, la publicación de esta Resolución en el Registro Oficial, así como su inscripción en los registros correspondientes.

CUARTA.- Notificar con la conversión aprobada mediante la presente Resolución al Servicio de Rentas Internas, a la Corporación del Seguro de Depósitos, Fondo de Liquidez y Fondo de Seguros Privados, al Banco Central de Ecuador y a la Unidad de Análisis Financiero y Económico.

QUINTA.- La CAJA DE AHORRO 10 DE FEBRERO funcionará con aportes económicos de sus socios en calidad de ahorros y no se encuentra facultada para captar fondos de terceros ni realizar intermediación financiera.

SEXTA.- La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su suscripción, sin perjuicio de su publicación. De su cumplimiento encárguese a la Intendencia Nacional de Fortalecimiento y Mecanismos de Resolución.

SÉPTIMA.- Disponer que la Intendencia Nacional de Fortalecimiento y Mecanismos de Resolución ponga en conocimiento de la Intendencia Nacional Administrativa Financiera y

de la Dirección Nacional de Procuraduría Judicial y Coactivas, el contenido de la presente Resolución para que procedan en el ámbito de sus atribuciones y responsabilidades.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Por tratarse de un proceso de conversión de Cooperativa de Ahorro y Crédito en Caja de Ahorro, dentro de los sesenta días siguientes a la conversión, la Caja procederá a nombrar su órgano directivo, observando lo dispuesto en la Ley de la materia y el Estatuto Social aprobado.

SEGUNDA.- La Caja aprobará sus nuevos Reglamentos Interno y de Elecciones en un plazo no mayor a un año, transcurrido a partir de la fecha de conversión.

CÚMPLASE Y NOTIFÍQUESE.- Dado y firmado en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, a los 29 días del mes de diciembre del 2022.

JORGE ANDRES ANDRES MONCAYO LARA
MONCAYO LARA
Firmado digitalmente por JORGE ANDRES MONCAYO LARA
Fecha: 2022.12.29 11:01:00 -05'00'

JORGE ANDRÉS MONCAYO LARA
INTENDENTE GENERAL TÉCNICO

JUAN DIEGO MANCHENO SANTOS
Nombre de reconocimiento C=EC,
O=SECURITY DATA S.A.,
OU=ENTIDAD DE CERTIFICACION DE
INFORMACION,
SERIALNUMBER=011221160821,
CN=JUAN DIEGO MANCHENO
SANTOS
Razon: CERTIFICADO QUE ES ORIGINAL -
8 PAGINAS
Localizacion: SG - SEPS
Fecha: 2023.01.05T16:29:53.908371.05:00



Ing. Hugo Del Pozo Barrezueta
DIRECTOR

Quito:
Calle Mañosca 201 y Av. 10 de Agosto
Telf.: 3941-800
Exts.: 3131 - 3134

www.registroficial.gob.ec

MG/AM

El Pleno de la Corte Constitucional mediante Resolución Administrativa No. 010-AD-CC-2019, resolvió la gratuidad de la publicación virtual del Registro Oficial y sus productos, así como la eliminación de su publicación en sustrato papel, como un derecho de acceso gratuito de la información a la ciudadanía ecuatoriana.

"Al servicio del país desde el 1º de julio de 1895"

El Registro Oficial no se responsabiliza por los errores ortográficos, gramaticales, de fondo y/o de forma que contengan los documentos publicados, dichos documentos remitidos por las diferentes instituciones para su publicación, son transcritos fielmente a sus originales, los mismos que se encuentran archivados y son nuestro respaldo.

LENÍN MORENO GARCÉS

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que el numeral 5 del artículo 276 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 regulares de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, en los 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 al 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.



LENÍN MORENO GARCÉS

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

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 de 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.



LENÍN MORENO GARCÉS
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

ABSTRACT

The present study, titled “Analysis of the Open Skies Treaty as a mechanism for impact on the economic development of Ecuador,” was conducted with the main objective of analyzing the economic impact generated by the Open Skies Treaty in Ecuador. Specifically, it aimed to analyze the impact, evolution, and comparative stage prior to its implementation and after that, in the national economy, providing important information on the contribution that the liberalization of the skies has made in Ecuador. To achieve this goal, a mixed research methodology was employed, which included reviews of secondary sources such as international treaties and laws related to civil aviation. As well as statistical data on tourism, foreign trade, and air cargo flow from government websites. This review allowed for the establishment of a solid conceptual framework and contextualization of the regulatory framework. The results indicate that the opening of new routes and new international airlines has boosted tourism, increasing the arrival of tourists. Additionally, it has increased trade and air connectivity, which has contributed to the country's economic growth. The triangulation of qualitative and quantitative data supported these conclusions, reinforcing the idea that open skies agreements have played a crucial role in the economic development of Ecuador by fostering competition, stimulating trade, and promoting global integration.

Keywords: open skies, liberalization, economy, tourism, foreign trade

CERTIFICADO DEL TRADUCTOR

Yo, Emily Valentina Cuenca Morocho, con cédula de identidad No. 1105637712, acreditada con nivel B2 por Europeek Instituto de Idiomas, me permito certificar: Que el documento adjunto titulado: ABSTRACT, es una traducción fiel y exacta del español al inglés correspondiente al RESUMEN del trabajo de titulación cuyo tema es: “Análisis del Tratado de Cielos Abiertos como mecanismo de impacto en el desarrollo económico de Ecuador”; de autoría de la señorita: Emily Valentina Cuenca Morocho, portadora de la cédula de ciudadanía No. 1105637712, egresada de la carrera de Administración Pública de la Facultad Jurídica, Social y Administrativa, de la Universidad Nacional de Loja, la misma que se encuentra bajo la dirección del Eco.Mgt. Paúl Cueva, previo a la obtención del título de Licenciada en Administración Pública.

Lo certifico en honor a la verdad, estando presta a aclarar cualquier inquietud que se creyere pertinente.

Loja, 11 de marzo del 2024

