



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL ECUADOR
Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
PROMOCIÓN XI

PROYECTO DE GRADO PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
MAGÍSTER EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

EVALUACIÓN DE LA OFERTA DE AEROLÍNEAS
TRANSPORTADORAS DE CARGA DE EXPORTACIÓN
HACIA EUROPA DESDE EL AEROPUERTO DE QUITO E
IDENTIFICACIÓN DE LAS RESTRICCIONES PARA SU
CRECIMIENTO.

AUTOR: Ing. Víctor David Arellano Peñafiel

DIRECTOR: Mgtr. Héctor Fernando Arias Vivero

Marzo, 2020
Quito, Ecuador

CERTIFICACIÓN

Yo, VÍCTOR DAVID ARELLANO PEÑAFIEL, declaro que soy el autor exclusivo de la presente investigación y que ésta es original, auténtica y personal. Todo los efectos académicos y legales que se desprendan de la presente investigación serán de mi sola y exclusiva responsabilidad.

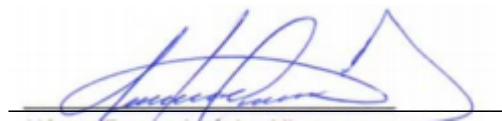
Cedo mis derechos de propiedad intelectual a la Universidad Internacional del Ecuador (UIDE), según lo establecido en la Ley de Propiedad Intelectual, Reglamento y Leyes.



Firma del graduando

Ing. Víctor David Arellano Peñafiel

Yo, HÉCTOR FERNANDO ARIAS VIVERO, declaro que, personalmente conozco que el graduando: VÍCTOR DAVID ARELLANO PEÑAFIEL, es el autor exclusivo de la presente investigación y que ésta es original, auténtica y personal suyo.



Firma del director del trabajo de titulación

Mgtr. Héctor Fernando Arias Vivero

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer a todas las personas y empresas que de algún modo me han apoyado para poder lograr este objetivo importante para mí, Inicialmente quiero agradecer a mi familia por el apoyo y por el tiempo que he tenido que ceder para poder culminar mi trabajo de titulación. Agradecer de manera especial a mi director de tesis Mgtr. Fernando Arias, quien ha sido un soporte fundamental para cumplir con esta meta. De igual manera un agradecimiento especial a la UIDE quienes no han podido brindar una maestría de calidad y a la empresa donde laboro, Intercargo, ellos me han brindado la disponibilidad de tiempo para poder culminar esta maestría.

DEDICATORIA

Quiero dedicar este trabajo a dos personas fundamentales en mi vida, mi madre y mi hijo. A mi madre porque siempre está en los momentos importantes de mi vida, ella que ha a pesar de la distancia, de los buenos y malos momentos, siempre está dispuesta a apoyarnos y a presionarnos para que cumplamos nuestras metas. Este esfuerzo también va a dedicado a Joaquín mi hijo, que es la persona por la cual voy dando mis pequeños pasos de crecimiento en esta vida.

ÍNDICE DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	viii
El problema.....	2
Delimitación del problema	4
Justificación	5
Objetivos	5
Objetivo general.....	5
Objetivos específicos	5
CAPÍTULO I	7
SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR DE TRANSPORTE AÉREO	7
1.1 Situación actual del transporte aéreo en el mundo.....	7
1.2 Tendencias futuras	8
1.4 Antecedentes del sector de transporte aéreo del Ecuador	12
1.4.1 Mercado doméstico	13
1.4.2 Entradas y salida internacional de pasajeros.....	13
1.4.3 Entradas y salida de pasajeros por aeropuerto	14
1.4.4 Entrada internacional de pasajeros a Quito, Guayaquil, Latacunga, Manta y Esmeraldas, según ciudad de origen	15
1.4.6 Entradas y salidas internacionales de carga (2014-2016) .	16
1.4.7 Distribución de carga entrada y salida mediante tráfico internacional	17
1.4.8 Entrada internacional de carga a los aeropuertos de Quito, Guayaquil, Latacunga y Esmeraldas según la ciudad de origen.....	18
1.5 Marco Legal.....	21
CAPÍTULO II	24
TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS	24

2.1 El mercado de transporte aéreo de cargas en América Latina	24
2.2 Tráfico de carga.....	27
CAPÍTULO III	37
ANÁLISIS DEL TRANSPORTE AÉREO.....	37
3.1 Aerolínea IBERIA	37
3.1.1 Historia de la aerolínea	37
3.1.2 Servicios	38
3.1.3 Destinos.....	39
3.1.4 Capacidad operativa y precios.....	40
3.1.5 Análisis Foda Iberia	42
3.2 Aerolínea Comercial KLM.....	42
3.2.1 Historia de la aerolínea	42
3.2.2 Destinos de KLM.....	43
3.2.3 Servicios	43
3.2.4 Capacidad de carga	44
3.2.5 Análisis Foda KLM.....	45
3.3 AIR EUROPA.....	45
3.3.1. Historia de la aerolínea	45
3.3.2. Servicios	47
3.3.3. Capacidad operativa	48
3.3.4. Destinos.....	49
3.3.5. Análisis Foda Air Europa	52
CAPÍTULO IV.....	53
ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE RESTRICCIONES AÉREAS	53
4.1. Generalidades.....	53
4.2. Análisis de las restricciones locales	54

4.2.1. Restricciones técnicas.....	55
4.2.1. Restricciones fiscales	61
4.3. Evaluación de restricciones internas por aerolínea	62
4.3.1. Restricciones logísticas	63
CAPÍTULO V	72
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	72
5.1. Conclusiones y recomendaciones.....	72
BIBLIOGRAFÍA	76

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Aerolíneas de transporte de cargas operando en la región.....	25
Tabla 2. Porcentaje del tráfico de las 20 rutas más utilizadas para el transporte de cargas en América Latina y el Caribe.....	35
Tabla 3. Destinos de la aerolínea iberia en América del sur.....	40
Tabla 4. Capacidad operativa.....	41
Tabla 5. Análisis F.O.D.A. de Iberia.....	42
Tabla 6. Destinos de la aerolínea KLM.....	43
Tabla 7. Análisis F.O.D.A. de la aerolínea KLM.....	45
Tabla 8. Destinos Air Europa.....	50
Tabla 9. Nuevos destinos Air Europa.....	51
Tabla 10. Análisis F.O.D.A. de la aerolínea AIR EUROPA.....	52

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Problemática basada en el diagrama de Ishikawa.....	4
Figura 2. Sumatoria del tráfico aéreo regular y no regular.....	14
Figura 3. Entrada y salida de pasajeros.....	15
Figura 4. principales ciudades de ingresos de pasajeros.....	15
Figura 5. Principales ciudades de destino.....	16
Figura 6. Entrada y salida de carga.....	17
Figura 7. Entrada y salida de carga por ciudad.....	17
Figura 8. Entrada internacional de carga.....	18
Figura 9. Salidas de carga por ciudad.....	19
Figura 10. Tráfico doméstico regular y no regular, según ciudades de destino.....	19
Figura 11. Tráfico aéreo doméstico regular y no regular de carga, según ciudades de destino.....	20
Figura 12. FTK de tráfico de carga transportados por aerolíneas integrantes de ALTA.....	27
Figura 13. TFK transportadas por aerolíneas miembros de ALTA dentro de América Latina y el Caribe.....	29
Figura 14. FTK's de carga intrarregionales, 2017.....	29
Figura 15. Comparación del tráfico de cargas de aerolíneas miembros de ALTA: Crecimiento del tráfico dentro de ALC versus el resto del mundo.....	30
Figura 16. Crecimiento del tráfico de cargas, por regiones, 2017...32	
Figura 17. Proporción del transporte de cargas de países seleccionados de ALC (% ton).....	33
Figura 18. Aeropuerto de Miami: Asociados comerciales de Latinoamérica en 2017.....	34
Figura 19. Flujo del proceso aduanero para Exportaciones-Ecuapass.....	62

RESUMEN

La oferta que se ofrece de transporte de carga aérea en el aeropuerto de Quito es muy importante para el sector exportador ecuatoriano, los principales productos que son transportados vía aérea son: flores, fruta, cacao, chocolate, *courier* y correo postal. El Aeropuerto de Quito cuenta con una infraestructura bastante adecuada para el transporte y almacenamiento de carga internacional, adicional a esta su ubicación facilita los tiempos y costos de la logística que deben realizar los exportadores y agente de carga aérea.

Debido a esto se ha decidido analizar a las tres principales aerolíneas comerciales que ofrecen servicios directos desde Quito hacia Europa, he considerado únicamente tres aerolíneas comerciales que en vuelos directos hacia Europa por las conexiones y los tiempos de tránsito que están ofrecen, hay que recordar que la gran mayoría de los productos que se exportan vía aérea (flores, frutas) son productos perecibles y deben llegar a su destino en el mejor tiempo posible.

Se va a examinar los servicios, destinos, capacidades que ofrece cada aerolínea, de igual manera se plantea el análisis de las restricciones locales, técnicas y fiscales que se tienen al momento para la operación de transporte aéreo de carga desde el aeropuerto de Quito. Luego de haber analizado estos factores vamos a poder evaluar las que restricciones internas y/o externos puede tener cada aerolínea para impedir o favorecer el crecimiento de la oferta. De igual forma al evaluar las restricciones locales, fiscales, técnicas que tiene el sector aéreo en el país, podremos definir si se ha afectado al aumento de la oferta exportable de transportable de carga aérea.

Palabras claves: transporte de carga; aeropuerto de Quito; restricciones.

ABSTRACT

The offer of air cargo transportation at Quito airport is very important for the Ecuadorian export sector, the main products that are transported by air are: flowers, fruit, cocoa, chocolate, courier and postal mail. The Quito Airport has a fairly adequate infrastructure for the transport and storage of international cargo, in addition to this its location facilitates the times and costs of logistics that exporters and air cargo agents must carry out.

Due to this, it has been decided to analyze the three main commercial airlines that offer direct services from Quito to Europe. I have considered only three commercial airlines that on direct flights to Europe due to the connections and transit times that they offer, we must remember that the vast majority of products that are exported by air (flowers, fruits) are perishable products and must reach their destination in the best possible time.

The services, destinations, capabilities offered by each airline will be examined, in the same way the analysis of the local, technical and fiscal restrictions that exist at the moment for the operation of air cargo transport from the Quito airport is proposed. After having analyzed these factors, we will be able to evaluate the internal and / or external restrictions that each airline may have to prevent or favor the growth of the offer. In the same way, when evaluating the local, fiscal and technical restrictions that the aviation sector has in the country, we can define whether it has affected the increase in the exportable supply of transportable air cargo.

Key words: cargo transportation; Quito airport; restrictions.

INTRODUCCIÓN

En los años 90 la gran parte de países de Latinoamérica y el Caribe integraron un proceso de cambios reestructurales profundos. La privatización en la región inicio mucho antes, se expandió más y a una mayor velocidad que en otra parte del mundo en situación de desarrollo. Las políticas públicas diseñadas integraban acciones concretas en dos dimensiones; la desregulación y la privatización de servicios. Dentro de la privatización en 1990 los ingresos derivados de la privatización en alrededor de 18 países de América Latina alcanzaron el 6 % del PIB. Luego de 10 años (1990 – 2001), el capital privado invertido en infraestructuras alcanzó 361 mil millones de USD (World Bank, 2007). Consecuentemente, en el entorno del transporte aéreo las políticas públicas ejercieron un papel desregulador y liberalizador del sector aerocomercial y facilito el ingreso y creación de más empresas aéreas en los países de la región.

La infraestructura aeroportuaria sufrió un conjunto de cambios importantes, que aún son notorios en la dinámica comercial, los cuales dieron lugar al ingreso del sector privado en base a modelos de concesión aéreas en gran parte de los países de Latinoamérica. Como producto de esta interacción entre los años 1993 y 2015 el sector privado generó inversiones por más de 10 mil millones en los aeropuertos de la región. México, Argentina y Colombia registraron aproximadamente el 80 % del total invertido (Serebrisky, 2012). Este ciclo de privatización de la industria aérea en América Latina resultó en una reestructuración organizacional en referencia a las funciones y responsabilidades de las distintas instancias administradoras y de control del sector de transporte aéreo, y en consecuencia dio paso al planteamiento de nuevas y de mayor alcance políticas de regulación (Serebrisky, 2011).

Ecuador no ha estado exento de este desarrollo. El transporte aéreo ecuatoriano tuvo un creciente y eficiente desarrollo que marcó un antes y un después tanto a nivel económico como social, que dio comienzo hace más de una década. Este proceso concuerda con la implementación de políticas públicas diseñadas concretamente para la industria aérea. Lo que ha llevado a que el transporte aéreo haya tomado un rol importante dentro de la economía ecuatoriana. Por las condiciones topográficas del país el transporte aéreo mejora la comunicación y la conectividad, entre las regiones más distantes del Ecuador. Dentro de esta misma dimensión gracias a las condiciones geográficas del país ubicada en la mitad del continente americano es una referencia para el sector comercial que interconecta en el perfil costanero del Pacífico, facilita la integración con la economía de la región y con el resto del mundo, lo que es imperioso por las condiciones cambiantes generadas por la globalización. En este sentido, el Ecuador considera al transporte aéreo como un servicio público fundamental, lo que pone en evidencia su importancia en el desarrollo de la economía nacional.

El incremento del tráfico aéreo en Ecuador se ha fortalecido desde inicios de la década de los 90 debido a la liberalización del espacio aéreo en el contexto nacional e internacional, y por el reenfoque de la inversión pública como miras hacia la innovación y modernización de sus aeropuertos mediante la concesión de los servicios de transporte. En este sentido tanto la oferta de vuelos comerciales como de carga se han convertido en servicios dinamizadores del sector.

El problema

El sector exportador ecuatoriano se encuentra en una constante búsqueda de expansión en los mercados internacionales, para este sector es muy importante que los medios de transporte

vigentes puedan satisfacer la demanda que tienen los clientes para adquirir productos ecuatorianos.

Gracias al incremento de pasajeros y carga manejados vía aérea y considerando las mejoras en la infraestructura de los aeropuertos internacionales del país (Quito, Guayaquil, Manta, Latacunga), se ha logrado incrementar las exportaciones por este medio de transporte.

El aeropuerto internacional Mariscal Sucre de la ciudad de Quito por su capacidad y ubicación es la principal vía de salida en el país tanto para pasajeros como carga por lo cual vamos a evaluar la oferta de cada una de las aerolíneas que brindan el servicio de envío de carga aérea hacia el mercado europeo de manera directa.

Con la evaluación de cada uno de los ofertantes vamos a identificar los beneficios y/o desventajas que ofrecen al sector exportador en referencias a capacidades, destinos, tiempos de tránsito, tarifas, servicio, etc.

Posterior a estos se va a identificar cuáles son las restricciones operativas, presupuestarias, tributarias, políticas que impiden a este sector pueda crecer.

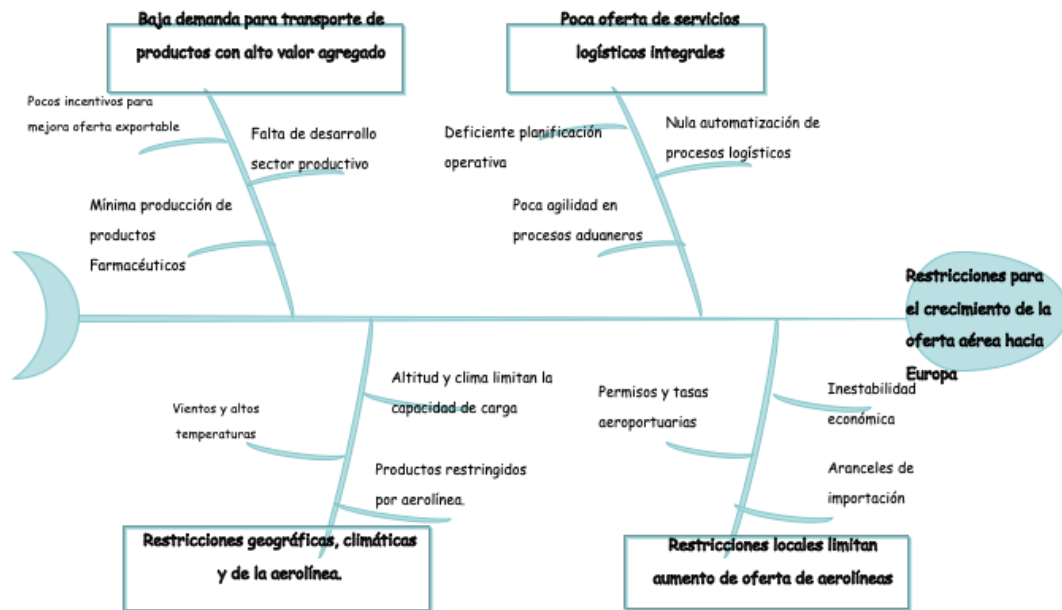


Figura 1. Problemática basada en el diagrama de Ishikawa.

Delimitación del problema

Se va a realizar la evaluación a las aerolíneas comerciales que tiene operación directa hacia Europa que ofrecen el servicio para los productos de exportación desde el Aeropuerto Mariscal Sucre con respecto a la capacidad ofrecida, rutas, tiempos de tránsito y tarifas.

Como la legislación de aviación civil en el Ecuador divide a la transportación aérea en operación Regular y no Regular (*Charter*) vamos a analizar únicamente las aerolíneas que están registradas como compañías regulares.

Se considerarán únicamente a las aerolíneas comerciales que operan hacia Europa con vuelos directos desde Ecuador. Esta delimitación se realiza porque todas las aerolíneas puedan ofrecer conexiones hacia Europa, pero los tiempos de llegada a destino deber ser los más rápidos posibles debido a que el mayor volumen de exportación de carga aérea se trata de productos perecibles.

Justificación

Es necesario la evaluación de la oferta transportadora de carga aérea desde el aeropuerto de Quito con el fin de conocer las capacidades, destinos, costos, beneficios y restricciones que se puedan tener al momento de realizar envíos de exportación hacia Europa con el fin de poder tomar posibles medidas preventivas que ayuden a disminuir los riesgos y los costos. Vamos a identificar las restricciones comerciales y operativas que existen en cada una de las aerolíneas que impiden el crecimiento de las exportaciones aéreas. De la misma manera se va a analizar las restricciones locales que puedan existir con respecto a la legislación de aviación, la legislación aduanera y las restricciones operativas, presupuestarias y de infraestructura que pueda haber en el aeropuerto de Quito.

Objetivos

Objetivo general

Evaluar la oferta actual que tiene el transporte aéreo de carga hacia Europa de manera directa operando desde la ciudad de Quito analizando sus capacidades, destinos, tiempos de tránsito y la identificación de los factores que han impedido que este sector puede diversificar sus destinos e incrementar los volúmenes de exportación.

Objetivos específicos

1. Identificar las características que tiene cada uno de los ofertantes de transportes aéreo de carga directa hacia Europa desde el Aeropuerto de Quito y comparar las diferencias que tiene cada ofertante en su proceso logístico.
2. Analizar las restricciones locales (administrativas, infraestructura, fiscales, legales) que tienen las aerolíneas

para poder incrementar sus operaciones aéreas en el Aeropuerto de Quito.

3. Evaluar las restricciones internas que tiene cada aerolínea ofertante para poder incrementar su capacidad de carga y sus destinos en Europa.

CAPÍTULO I

SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR DE TRANSPORTE AÉREO

1.1 Situación actual del transporte aéreo en el mundo

Aproximadamente, en los años 20 hasta la actualidad, el desarrollo del transporte aéreo ha dado saltos abismales. En el año 1949 fue el estreno del primer avión de transporte con motor, el servicio de transporte comercial se ha incrementado más de 70 veces, lo que en comparación con otros tipos de transporte muestra un avance sostenido y acelerado que no para por las condiciones comerciales derivada de la comercialización. De esta manera, el transporte aéreo se ha transformado en el transcurso del siglo XX en una de las importantes industrias del mundo, produciendo plazas de trabajo y dinamizando la economía. (Martínez, 2015)

La industria del transporte aéreo ha desarrollado las oportunidades de comercio, en donde se incluye el turístico como uno de los principales beneficiarios, debido a que este tipo de transporte ha disminuido las distancia en el mundo. En definitiva, sirven como base para determinar su importancia de acuerdo con International Air Transport Association (IATA), las empresas aéreas de bajo transportaron a 1.600 millones de personas. Adicionalmente, se transportaron 30.000 millones de kilos de productos (bienes), lo que conforma alrededor 40 % de las exportaciones a nivel mundial. Esto corresponde a los 3,9 millones de personas integradas al sistema integral de transporte y desde el punto de vista macro genera cerca de 28 millones de plazas de trabajo. (Baena, 2015)

Las empresas de transporte aéreo poseen una flota de aproximadamente 20.000 aviones. La ruta cubierta por todos estos aviones es cercana a los 15 millones de km. Alrededor del mundo se emplearon 10.000 aeropuertos. De esta forma, se establece que, en el transcurso del siglo XX e inicios del siglo XXI, el avance de la

infraestructura aérea se ha instituido como un factor necesario para la evolución e innovación de los países (Martínez, 2015). Este desarrollo ha sido más evidente en cuanto las relaciones que ha logrado construir con económicas con los países de una misma región o de otras con las cuales se pueden afianzar nexos comerciales.

1.2 Tendencias futuras

El desarrollo que el transporte aéreo va a experimentar en Latinoamérica y en el mundo en general está determinada por la apertura de nuevos mercados sobre todo con Estados Unidos y la Unión Europea. No obstante, existen condicionamientos que se deben acoger para obtener los beneficios esperados. En este sentido uno de los principales objetivos de la Unión Europea son (Baena, 2015):

- Regular el crecimiento del transporte aéreo.
- Disminuir la saturación del espacio aéreo.
- Incrementar el grado de seguridad.
- Asegurar la conservación del medioambiente.

Estos objetivos se encuentran ciertamente relacionados con otro de la Unión Europea, que busca que el porcentaje de transporte aéreo de pasajeros se duplique entre 2010 y 2020, creciendo de 6 % a 12 %. No hay duda de que el efecto positivo generado por las actividades de este sector conlleva un sin número de beneficiarios multidimensionales. No obstante, el desarrollo aéreo también ha conllevado a problemáticas que deben combatirse en paralelo para conseguir la sostenibilidad y sustentabilidad (Baena, 2015). Entre los problemas que se han detectado en la industria están las emisiones de CO₂ que son atribuidas al sector transportes las cuales ascienden a 13 %. Además, se determina que las demoras en los vuelos generan un incremento en el consumo de combustible que

se aproxima al 6 %. Consecuentemente, en la Unión Europea para lograr los objetivos planteados ha establecido un conjunto de parámetros (Baena, 2015):

- a. Desarrollo de un cielo europeo único.
- b. Desarrollo de un marco regulatorio en base a directrices comunes de uso del espacio aéreo.
- c. Programas de gestión civil y militar de tráfico aéreo.
- d. Desarrollo de un modelo de gestión de vigilancia, reconocimiento y sanción orientado a asegurar la aplicación de las normas.
- e. Diseño de un cuerpo especializado para controlar el espacio aéreo.
- f. Distribución de horarios de vuelos (franjas).
- g. Diseño de normativa para el aseguramiento de los derechos de aterrizaje y despegue a una hora concreta de un aeropuerto congestionado.
- h. Ajuste de los gravámenes aeroportuarios para disminuir la concentración de los vuelos horas específicas del día.
- i. Desarrollo de marcos normativos medioambientales con el objetivo de disminuir las consecuencias perjudiciales para el entorno de este sistema de transportes.

En este sentido, el transporte aéreo debe hacer frente a problemas como la contaminación sonora generada por el tráfico. Promoción de la intermodalidad del sistema aéreo con el ferrocarril, facilitando la complementariedad entre estos dos medios de transporte, sobre todo mediante una alternativa ferroviaria de alta velocidad (Baena, 2015).

Luego de realizar una rápida mirada al contexto mundial del sector del transporte aéreo es claro que se presenta una oportunidad para el Ecuador mediante la apertura de nuevas

relaciones comerciales con socios estratégicos como Estados Unidos y la Unión Europea, pues al incrementarse el número de mercado y la apertura de estos más productos ecuatorianos podrán mostrarse al mundo y consecuentemente impulsarán a las líneas áreas comerciales a ofrecer servicios de calidad y competitivos.

1.3 La conectividad internacional del Ecuador

El desarrollo de la conectividad internacional en el contexto ecuatoriano tiene como fin la integración del país con el mundo, y en este sentido busca integralmente el fortalecimiento del comercio exterior del país, es decir, importaciones y exportaciones. Consecuentemente, tiene el propósito de mejorar el traslado de personas que ingresan y salen del país, fortaleciendo la actividad turística y los viajes de negocios (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2015).

Los principales problemas para el avance de la conectividad internacional del Ecuador radican, en que, por separado las infraestructuras no tienen el efecto real sobre la economía y por ende necesitan de un sistema integral de gestión que mejore el transporte aéreo. Existen muchos ejemplos de grandes desarrollos de comercio exterior o de turismo en países con infraestructuras de transporte débiles o poco desarrolladas. En efecto, las infraestructuras de transporte no generan tráfico por sí solas. No por existir un aeropuerto internacional en una determinada localidad van a acudir turistas, y tampoco porque haya un puerto en una localización concreta, se va a incrementar el comercio exterior en ese punto (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2015).

- Las navieras van donde consideran que tienen negocio y los turistas visitan enclaves que consideran apropiados a sus expectativas. La decisión pocas veces viene determinada porque haya un puerto o un aeropuerto de primer nivel.

- Los elementos que convierten a un país en un destino turístico de primer nivel son distintos y los factores que potencian el comercio exterior son igualmente otros.

En consecuencia, es necesario recapitular en este sentido para dotar de coherencia al proceso de análisis y de definición de las actuaciones que se proyecten a lo largo del horizonte temporal del PEM. Las infraestructuras de transporte en lo que sí contribuyen es a la consolidación, fortalecimiento, crecimiento y sostenibilidad de estos dos elementos de la economía de un país: comercio exterior y turismo. Y es aquí en donde el PEM encuentra su lugar, en facilitar y potenciar el comercio exterior y el turismo para lograr niveles de desarrollo y sostenibilidad adecuados a las características del Ecuador, superando los volúmenes de tráfico y los niveles de competitividad de otros países de la región (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2015).

El efecto es reactivo en cadena en cuanto que, una vez iniciado este proceso de mejora, él se convierte en el catalizador de las siguientes etapas de crecimiento, entrando así en una espiral de bonanza que induce el progreso general de la economía y el desarrollo social de todo el país en su conjunto. En este sentido se incluyen dos tipos de infraestructuras que contribuyen a la facilitación y desarrollo del comercio internacional y el turismo.

Nodos de interconexión internacional, ubicados tanto en las lindes geográficas del país como en su interior, y dedicadas tanto a la movilización de mercancías como de pasajeros (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2015):

- Puertos (mercancías y cruceros): Autoridades Portuarias - Puertos Estatales Internacionales en Gestión Directa
- Aeropuertos: (mercancías y pasajeros)

1.4 Antecedentes del sector de transporte aéreo del Ecuador

El transporte es una de las herramientas más dinamizadoras de la economía del país conformándose en uno de los sectores fundamentales desde el punto de vista económico y social, puesto que permite fortalecer el acceso a los recursos, bienes e insumos, reactivando la industria nacional, por otra parte, la movilización aérea se constituye como una actividad esencial para el progreso de las relaciones internacionales.

Por medio del transporte aéreo se logró dinamizar el nexo entre consumidores y productores, movilizand o mercaderías y personas, fortaleciendo los lazos entre países y continentes, por lo que su planificación y desarrollo es esencial para mejorar la dinámica económica del país, incrementando el crecimiento y desarrollo de la comunidad.

Este trascendental sector de la economía constituye un rubro muy importante en el PIB nacional, cuya participación promedio se mantiene en constante crecimiento en los últimos cinco años, constituyéndolo como los diez sectores más importantes del PIB.

Dentro del sector se observa la presencia de tres grandes grupos: transporte marítimo, transporte terrestre y transporte aéreo, siendo la mayor participación del transporte marítimo por el amplio flujo de mercancías y petróleo, por tener mayor capacidad y menores costos. A su vez, el transporte terrestre y aéreo tienen una menor participación (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2015).

El transporte aéreo de pasajeros genera un impacto económico positivo, ya que los servicios aéreos van más allá de las aerolíneas y los aeropuertos, ya que un pasajero no solo cancela el valor del boleto, adicional a ello consume hotel, taxi, restaurantes, por lo cual

contribuye al desarrollo del comercio, lo cual es denominado como círculo virtuosos del transporte aéreo.

1.4.1 Mercado doméstico

En el Ecuador el Concejo Nacional de Aviación Civil (CNAC), es el organismo encargado de la política aeronáutica y la Dirección General de Aviación Civil (DAC), es el ente controlador del transporte aéreo de pasajero, los cuales se ha caracterizado por contar con un alto nivel de regulación a las líneas aéreas.

Para inicios de los años 1963., la aviación civil en el país estuvo anexa a la Fuerza Armada Ecuatoriana, por lo cual se limitó el desarrollo de este mercado doméstico, impulsando el crecimiento solo de la estatal. TAME en el año 2000 marca un punto de modulación con el ingreso de Ícaro y Aero gal, lo cual beneficio al público, por medio de la reducción de los Tiquetes y la eminente mejora del servicio. (DAC, 2018)

Las aerolíneas son empresas que operan en rutas domésticas, como internacionales, con un costo mínimo por cada pasajero, esto crea un impulso para el desarrollo del sector aéreo. Tres aerolíneas se reparten el mercado nacional siendo Tame EP con la participación más significativa, que para el 2014 fue alrededor del 51 % del mercado; en segundo lugar, está LAN, con el 29 %; y, en el tercer lugar Avianca con el 20 %. Así, se puede apreciar que es un mercado concentrado, mismo que no da paso al ingreso de nuevos competidores. (DAC, 2018)

1.4.2 Entradas y salida internacional de pasajeros

En el año 2016 se presentó un notable crecimiento de los pasajeros transportados por el transporte aéreo, lo cual reflejo una disminución en las entradas del 0.5 % y un incremento en las salidas

del 1.6 % esto en relación con el año anterior, información que se puede apreciar en la siguiente figura.

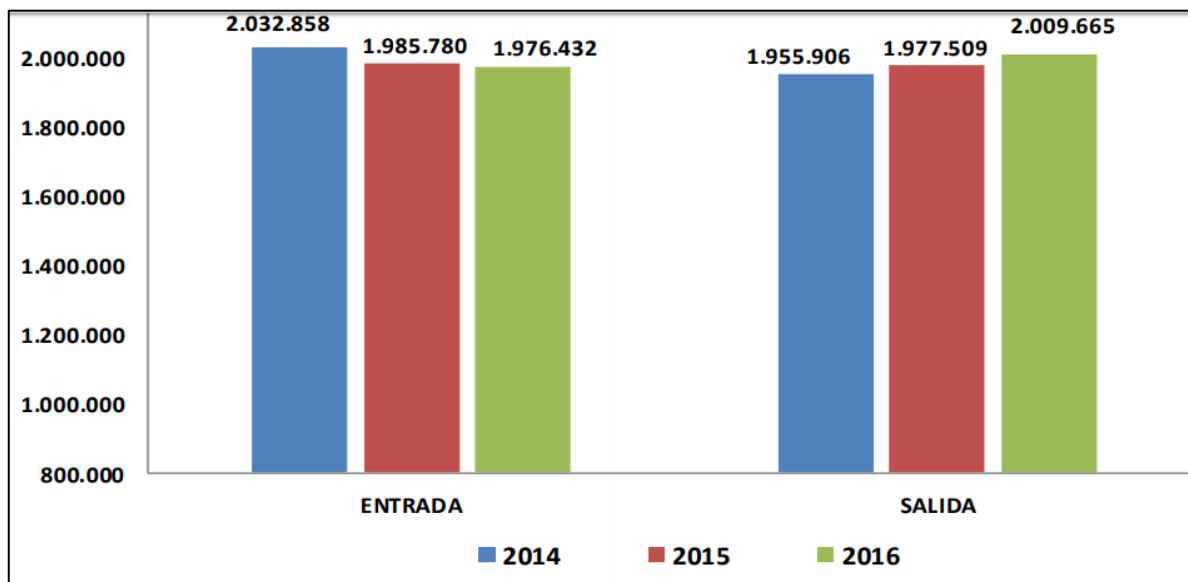


Figura 2. Sumatoria del tráfico aéreo regular y no regular. Adaptado de (DAC, 2018).

1.4.3 Entradas y salida de pasajeros por aeropuerto

Para el año 2017, el aeropuerto con mayor número de entradas y salidas de pasajeros registradas pertenece al aeropuerto Mariscal Sucre de Quito, con 55.41 %, con 1976 432. Pasajeros y con el 54.01 % correspondiente a 2.009.665 pasajeros salidos, mientras que en la provincia del Guayas se registró un total de 43.82 % de entradas y un 45.16 % de salidas.

En los aeropuertos de las provincias de Esmeraldas, Manta y Latacunga se registró una mínima participación, con el 0.60 % al 0.01 % de entradas y de salidas del 0.61 % al 0.01 % información que se detalla a continuación en la siguiente figura.

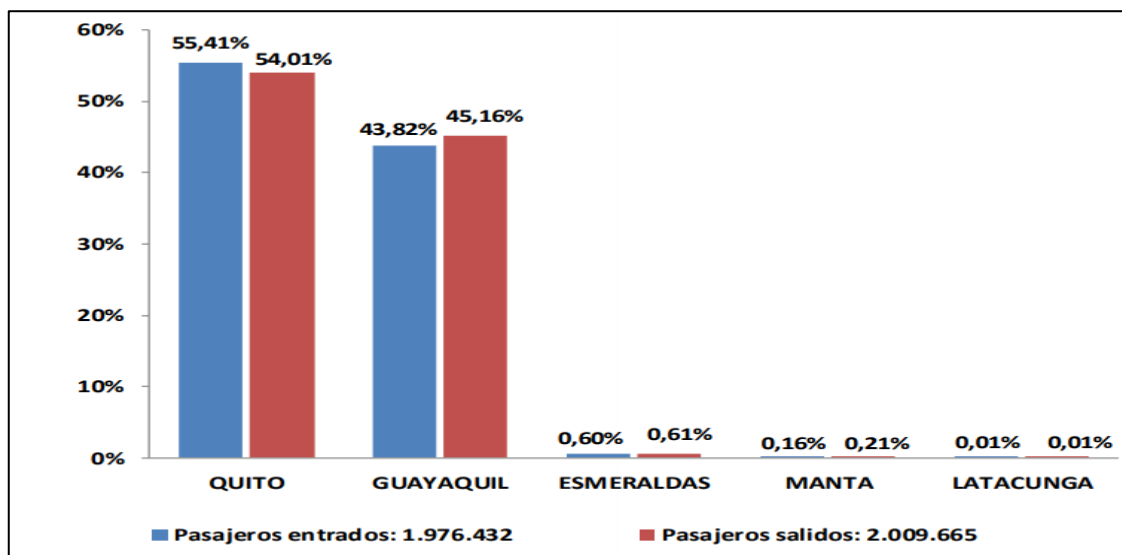


Figura 3. Entrada y salida de pasajeros. Adaptado de (DAC, 2018).

1.4.4 Entrada internacional de pasajeros a Quito, Guayaquil, Latacunga, Manta y Esmeraldas, según ciudad de origen

Para el año 2016 una de las principales ciudades de ingresos de pasajeros al país fue desde Panamá con el 19.1 %, Bogotá con el 16.0 %, Miami y Lima conforman el 13.70 % y el 10.70 % respectivamente, conformando el 59.6 % del total de entradas registradas, el detalle a continuación:

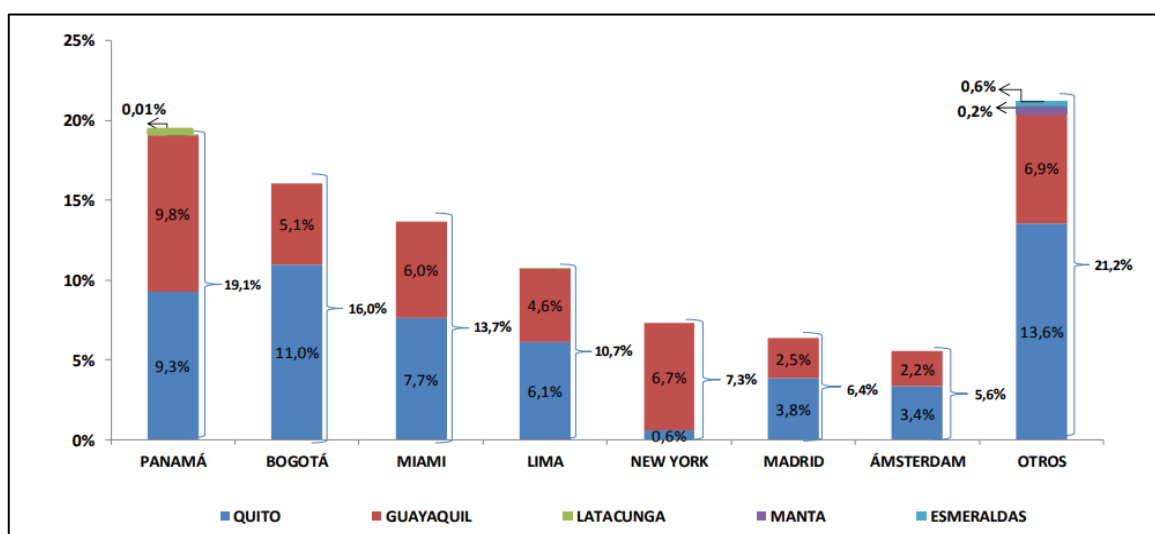


Figura 4. principales ciudades de ingresos de pasajeros. Adaptado de (DAC, 2018).

1.4.5 Salida internacional de pasajeros de Quito, Guayaquil, Manta, Latacunga y Esmeraldas según la Ciudad de Destino.

Las principales ciudades de destino optadas por los pasajeros fueron Panamá con el 19.1 %, Bogotá con el 15.1 %, Miami y Lima con el 13.8 % y 10.5 % respectivamente, conformado un total del 58.5 % del total de las salidas registradas del país, a continuación, el detalle

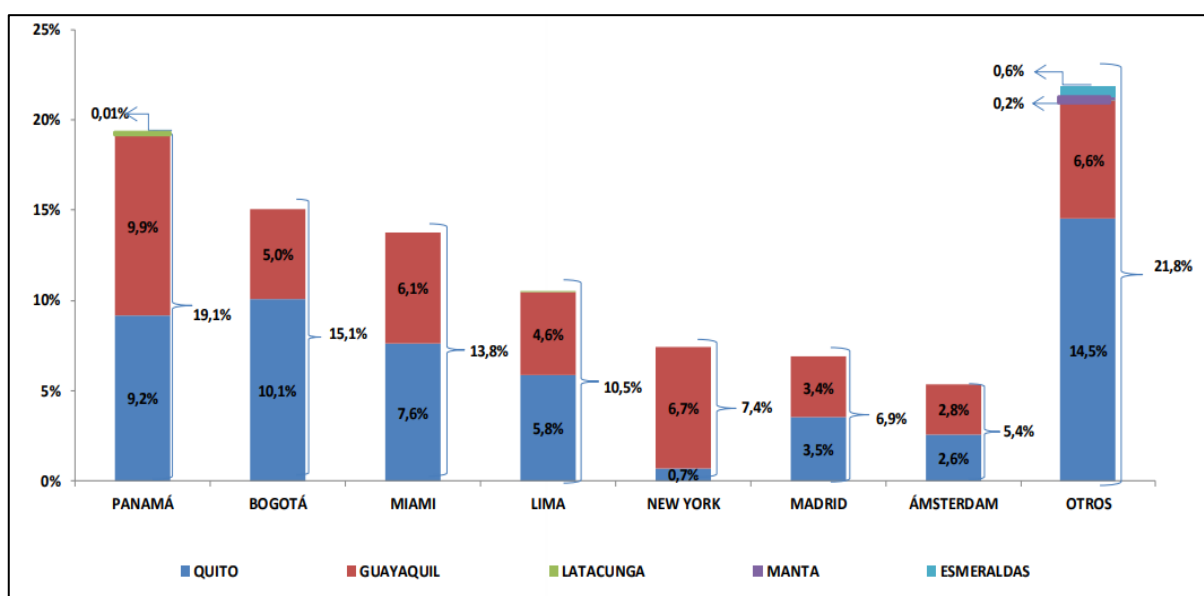


Figura 5. Principales ciudades de destino. Adaptado de (DAC, 2018)

1.4.6 Entradas y salidas internacionales de carga (2014-2016)

La entrada y salida de carga en los últimos años presenta una disminución, siendo el año 2014 con mayor volumen de entradas y salidas, con 44.578 de TM entradas y 194.087 TM salidas, resultados que se muestra a continuación:

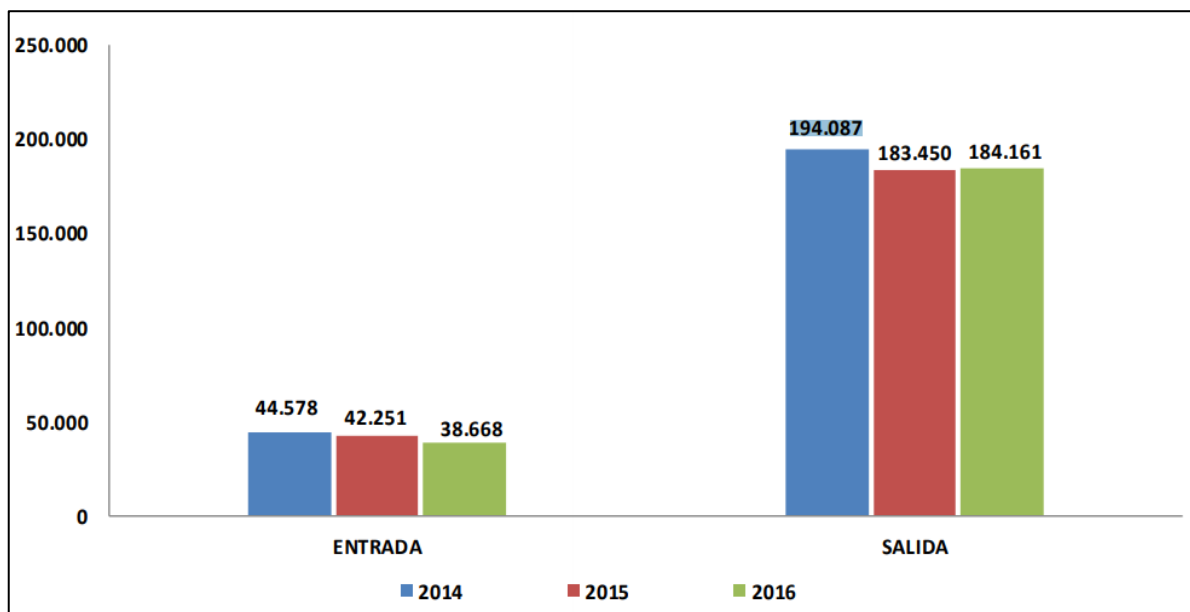


Figura 6. Entrada y salida de carga. Adaptado de (DAC, 2018).

1.4.7 Distribución de carga entrada y salida mediante tráfico internacional

Para el año 2017 la mayor carga de salida y entrada se registró en el aeropuerto de la ciudad de Quito, con el 70.4 % y 83.4 % respectivamente, seguido por el aeropuerto de Guayaquil con el 27.4 % de entradas y 8.2 % de salida, el detalle en la siguiente figura.

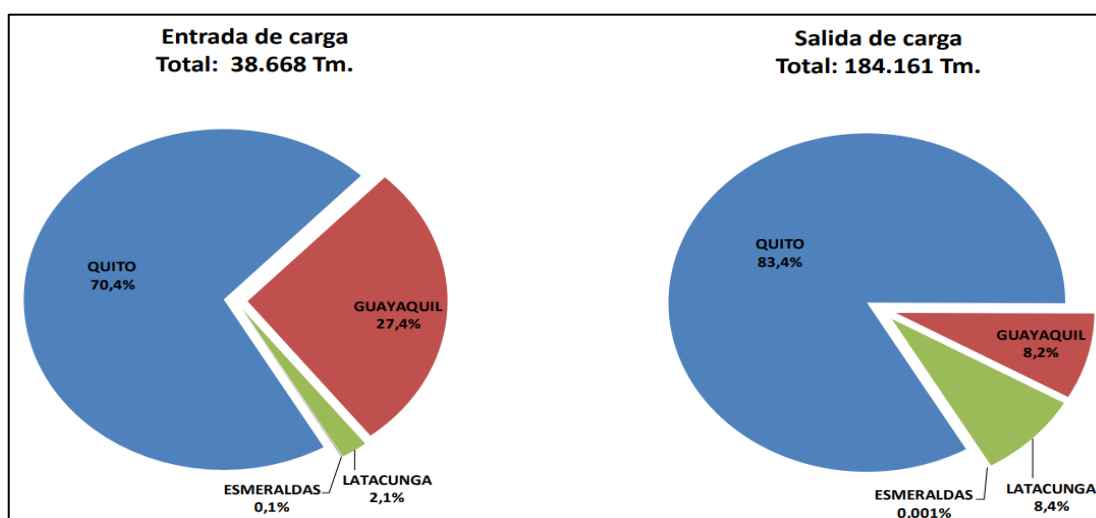


Figura 7. Entrada y salida de carga por ciudad. Adaptado de (DAC, 2018).

1.4.8 Entrada internacional de carga a los aeropuertos de Quito, Guayaquil, Latacunga y Esmeraldas según la ciudad de origen

Según los resultados estadísticos del tráfico internacional presentado por la Dirección de Aviación Civil, de las 38.668 TM de carga entrada al país, MIAMI aportó con el 43.1 % seguido de Bogotá con el 16.3 % y finalmente Ámsterdam con el 7.9 %, información que se presenta en la siguiente figura.

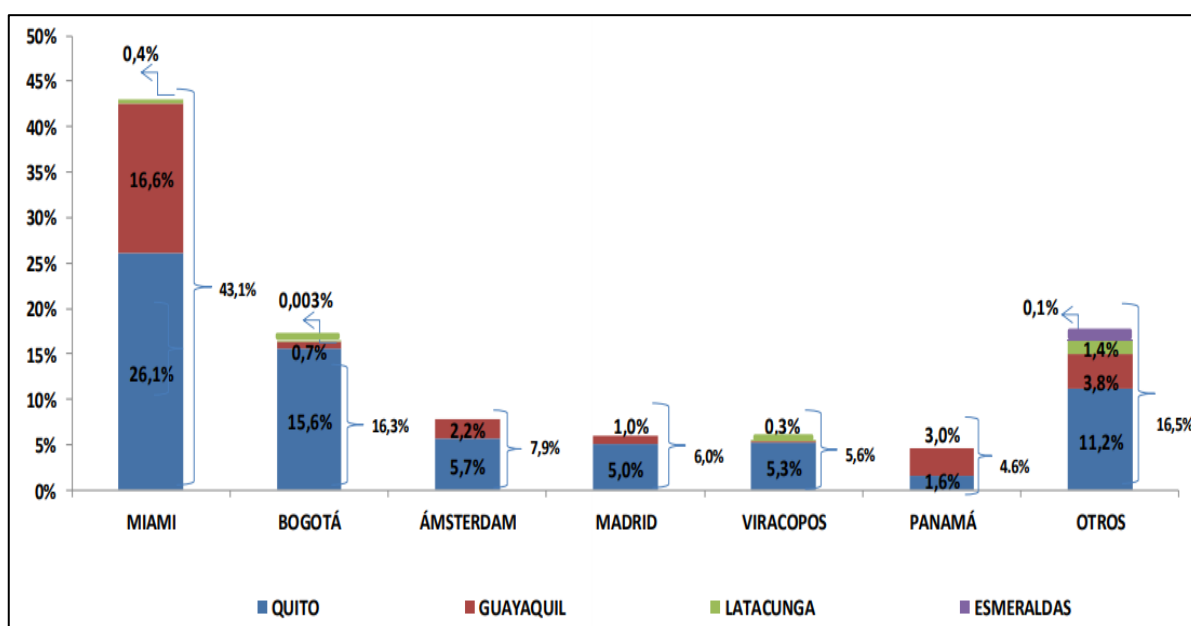


Figura 8. Entrada internacional de carga. Adaptado de (DAC, 2018).

Salida de carga internacional desde los aeropuertos, Latacunga y - esmeraldas, Latacunga, Quito, Guayaquil.

Según la Dirección de Aviación Civil en el año 2017 se registró una mayor participación en las salidas de carga en toneladas métricas con destino a Miami, de un porcentaje equivalente a 48.8 % de 184.161 TM, Ámsterdam con el 26.9 % y Bogotá con el 7.4 %, a continuación, en la siguiente figura.

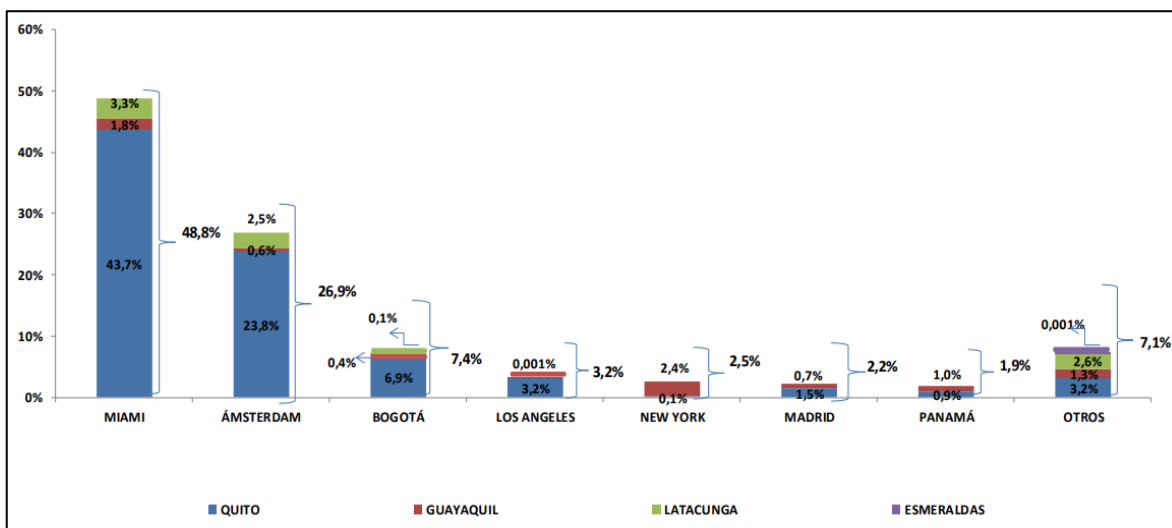


Figura 9. Salidas de carga por ciudad. Adaptado de (DAC, 2018).

Tráfico doméstico regular y no regular, según ciudades de destino

En el aeropuerto de Quito se registra el 43,8 % siendo la principal ciudad de destino del tráfico aéreo doméstico regular de pasajeros; en tanto que, para el tráfico aéreo no regular es la ciudad de Taisha presenta el 15,5 % de tráfico.

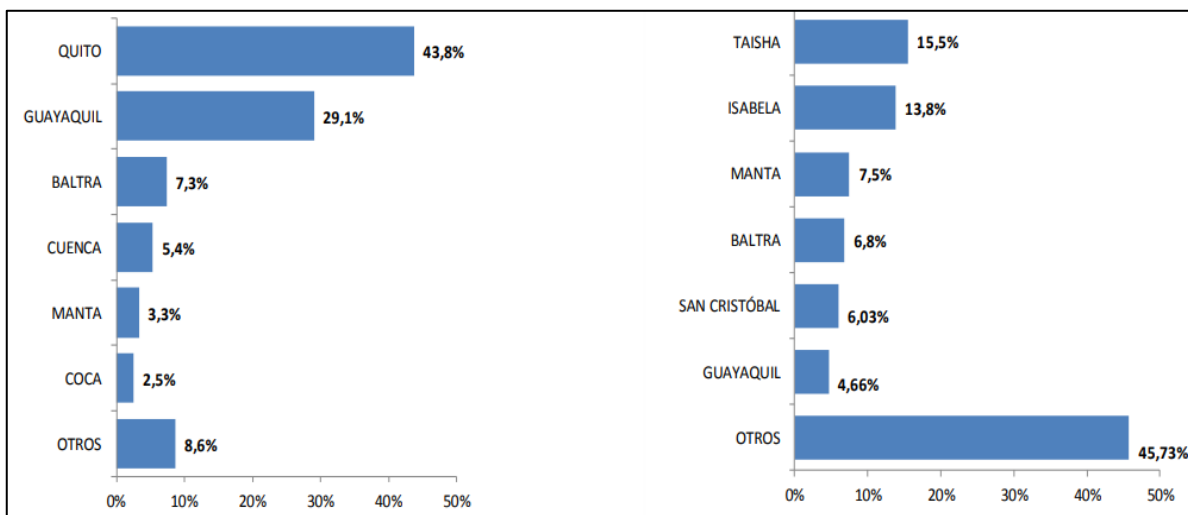


Figura 10. Tráfico doméstico regular y no regular, según ciudades de destino. Adaptado de (DAC, 2018).

Dentro de la categoría "Otros", se encuentran los aeropuertos de Loja, Esmeraldas, Santa Rosa, Lago Agrío, Salinas, Latacunga, Salinas, Macas, entre otros

Tráfico aéreo doméstico regular y no regular de carga, según ciudades de destino

En cuanto al tráfico doméstico regular y no regular según ciudades de destino, Baltra y Guayaquil se poseionan como las ciudades de destino con más porcentaje de carga transportada con el 64 % del tráfico doméstico, por otra parte, a Guayaquil y Quito le corresponden el 48.3 % del tráfico no regular, a continuación, se presenta la información.

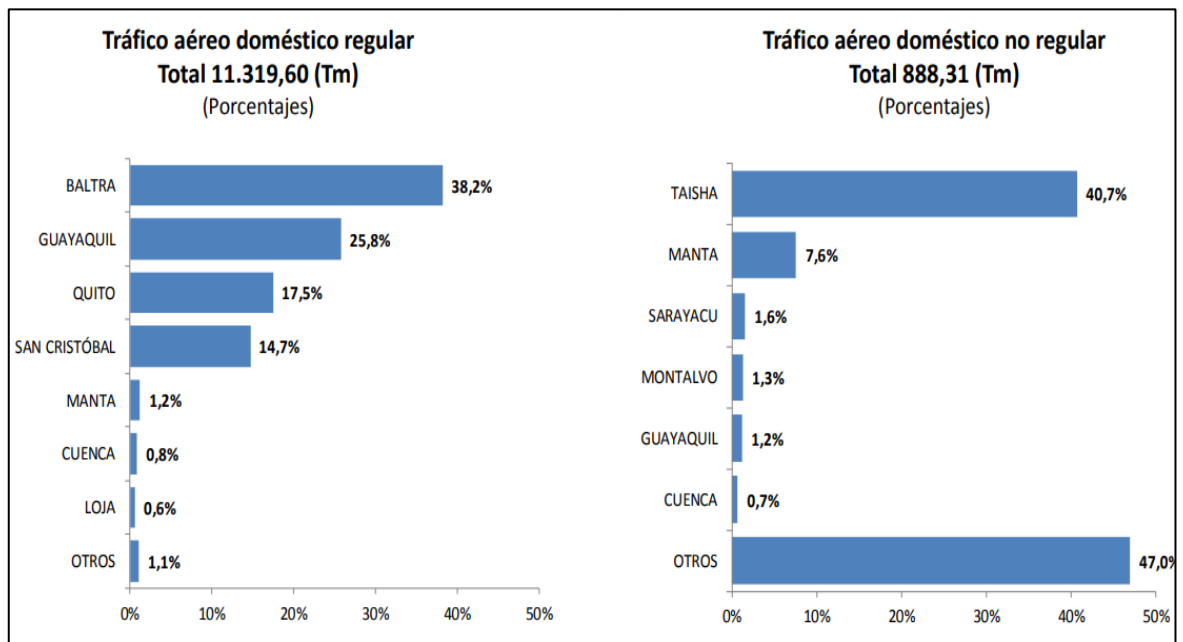


Figura 11. Tráfico aéreo doméstico regular y no regular de carga, según ciudades de destino. Adaptado de (DAC, 2018).

Dentro del categoría de "Otros", se mencionan los aeropuertos de Lago Agrío, Coca, Santa Rosa, Esmeraldas, Latacunga, Salinas, Macas, entre otros.

1.5 Marco Legal

Normas aplicables al transporte aéreo normas internacionales

Las dos normas internacionales fundamentales en el sector del transporte aéreo aplicables en Ecuador son el “Convenio de aviación civil internacional” y el “Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional”. También se aplican en Ecuador dos decisiones de la Comunidad Andina (CAN) (Agrupa a Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú): Decisión 582: “Transporte aéreo en la comunidad andina” y Decisión 619: “Normas para la armonización de los derechos y obligaciones de los usuarios, transportistas y operadores de los servicios de transporte aéreo en la comunidad andina” Existen también acuerdos bilaterales entre Ecuador, Perú o Colombia (Comunidad Andina, 2004).

Ecuador participó a la elaboración del convenio de aviación civil internacional conocido como Convenio de Chicago. El Convenio fue ratificado y publicado en Ecuador en 1954. Se aplica a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado, es decir, en servicios militares, de aduanas o de policía (Código Aeronáutico, 2006).

El convenio crea la Organización de Aviación Civil Internacional OACI50 cuya matriz se encuentra en Montreal (Canadá) con una Oficina regional para Sudamérica en Lima (Perú) que colabora con la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

La OACI es un organismo especializado de la ONU, para ejercer la administración y velar por la aplicación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. El convenio determina las reglas internacionales sobre la navegación aérea (espacio aéreo, sobre vuelos, escalas, aeronaves) el transporte aéreo internacional (instalaciones, explotación en común).

El convenio y sus anexos determinan las libertades del aire (Código Aeronáutico, 2006):

Primera Libertad: El derecho de volar a través del territorio de otro país sin aterrizar: IBERIA sobrevuela Venezuela para ir de Quito a Madrid.

Segunda Libertad: El derecho de aterrizar en el territorio de otro país, para fines no comerciales. Es el caso de una escala técnica sin que desembarquen pasajeros.

Ley de aviación civil

“Art. 1.- Corresponde al Estado la planificación, regulación y control aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano. Le corresponde la construcción, operación y mantenimiento de los aeródromos, aeropuertos y helipuertos civiles, y de sus servicios e instalaciones, incluyendo aquellos característicos de las rutas aéreas, en forma directa o por delegación, según sean las conveniencias del Estado, con arreglo a las disposiciones de esta Ley, del Código Aeronáutico, reglamentos y regulaciones técnicas, que deberán estar conforme con las normas vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, de la cual el Ecuador es signatario”. (DAC, 2018)

De acuerdo con el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) a través del artículo 231, manejo de inventarios, para el tratamiento de regímenes aduaneros, con flujo permanente de ingresos de mercaderías, con cesación o exención de aranceles al comercio exterior, así como a su salida, sean estas manufacturadas o no, las prestaciones se efectuarán de acuerdo con la gestión del inventario con que cuente el operario de comercio exterior. Cuando se efectúen las compensaciones a través de exportaciones de consumo, reexportaciones o

nacionalizaciones, éstas se realizarán sobre los productos que primero hayan ingresado al inventario que mantenga el operador en el instante de la compensación. Este artículo se refiere a todo el material de la compañía aérea que ingresa al país para poder mantener el funcionamiento de la aeronave (mantenimiento) u otro equipo necesario para la operación en el aeropuerto.

CAPÍTULO II

TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS

2.1 El mercado de transporte aéreo de cargas en América Latina

Alrededor de 14 empresas de transporte aéreo que ofrecen servicios frecuentes de logística de cargas tienen presencia en la región. Adicionalmente, existen aerolíneas especializadas en operaciones de este tipo que se encargan adicional al transporte aéreo de cargas, al transporte de pasajeros que tienen mayor capacidad operativa (Banco Mundial, 2017). Dentro de este mismo grupo en la región se han asentado empresas de carga más pequeñas. En la siguiente tabla se enumeran a compañías aéreas de transporte de cargas que hasta el año 2017 han registrado operaciones en América Latina.

Tabla 5

Aerolíneas de transporte de cargas operando en la región

País	Aerolínea	Comentarios
Brasil	ABSA Cargo	Filial de LAN Cargo
	Master Top Linhas Aéreas	
	VARIG Logística	
Chile	LAN Cargo	
Colombia	Tampa Airlines Cargo	
	LANCO	Filial de LAN Cargo
Ecuador	Iberia	Opera como DHL Ecuador
	KLM	
	Air Europa	
	Aero Express del Ecu	
Guatemala	DHL de Guatemala	
México	AeroUnion	
	MAS Air	Filial de LAN Cargo
	Estafeta Carga Aérea	
	Aerolíneas Regionales (opera como Regional Cargo)	
Panamá	DHL Aero Expreso	
Islas Turcas y Caicos	Turkish Air	
Venezuela	Vensecar International	

Nota. Adaptado de (Banco Mundial, 2017).

El 50 % de las empresas de transporte aéreo que ofertan servicios de carga están ubicadas en dos de las economías de mayor proyección de la región; México y Brasil, en incrementan su capacidad operativa en conjunto con sus filiales (Guía Oficial de Aerolíneas , 2018):

- a. ABSA Cargo de Brasil
- b. MAS Air de México
- c. LANCO en Colombia (anexa)

LAN Cargo es una de las más grandes empresas de servicios de transporte de cargas en Latinoamérica. Desarrolla sus operaciones desde su base central de servicios en el Aeropuerto Internacional de Miami, y mediante puntos estratégicos en Estados Unidos genera conectividad con los países de la región (América Latina), con Europa y lugares con una mayor distancia. Por lo tanto, es una aerolínea que en la actualidad ofrece mayor trazabilidad, sobre todo en rutas eficientes para el transporte de alimentos que requieren de mayor premura de entrega (Guía Oficial de Aerolíneas , 2018).

En consecuencia, todas las empresas grandes ubicadas en la región operan mediante subsidiarias de carga, que han acoplado las bodegas de aeronaves de pasajeros (también conocidas como compartimientos de carga), para ofrecer servicios de transporte de cargas. Mientras más amplia y extensa es la red de empresas de transporte de pasajeros, entonces también es mayor la capacidad de carga aprovechable (Banco Mundial, 2017). Sin embargo, existen motivaciones que provocan que solo unas determinadas aerolíneas de pasajeros sean actores fundamentales en el mercado internacional de cargas. Una de las razones más importantes de esta problemática es la inexistencia de habilidades comerciales, pues las estructuras enfocadas hacia el transporte de pasajeros y no apropiadas para el transporte de cargas, también se destaca la falta desarrollo de las conexiones (redes interregionales) de carga, o las naves no apropiadas para maximizar la capacidad de transporte de pasajeros y de cargas.

Los servicios de transporte de cargas se viabilizan mediante vuelos regulares y en régimen de embarque. En contraste con los servicios especializados en pasajeros, en que los vuelos de carga son una particularidad, más que la generalidad, en la industria de transporte de cargas ese tipo de vuelo es muy frecuente.

Adicionalmente, las empresas de pasajeros y de cargas, las aerolíneas de servicios expresos (conocidas generalmente como afianzadoras de embarques como FedEx, UPS, DHL o TNT) están creciendo gradualmente e involucrándose en toda clase de actividades de logística aérea de cargas (Banco Mundial, 2017).

Estas empresas, adicionalmente a ofrecer servicios de entrega de paquetería puerta a puerta, estructura redes de soluciones a nivel mundial para la formación de cadenas de suministros acopladas a los requerimientos de los distintos sectores productivos que mantienen operaciones en todo el mundo. A la vez, los operadores de cargas han desarrollado servicios que generan competencia con el sector de entrega de paquetes de despachadores expresos. Estos comportamientos han afectado notoriamente la diferenciación entre las empresas de transporte de cargas y las empresas de servicios expresos.

2.2 Tráfico de carga

Entre los años 2011 y 2017, los servicios de transporte de cargas realizados por aerolíneas miembros de las Aerolíneas de Latinoamérica y El Caribe (ALTA), se duplicaron, lo que se evidencia en la siguiente figura.

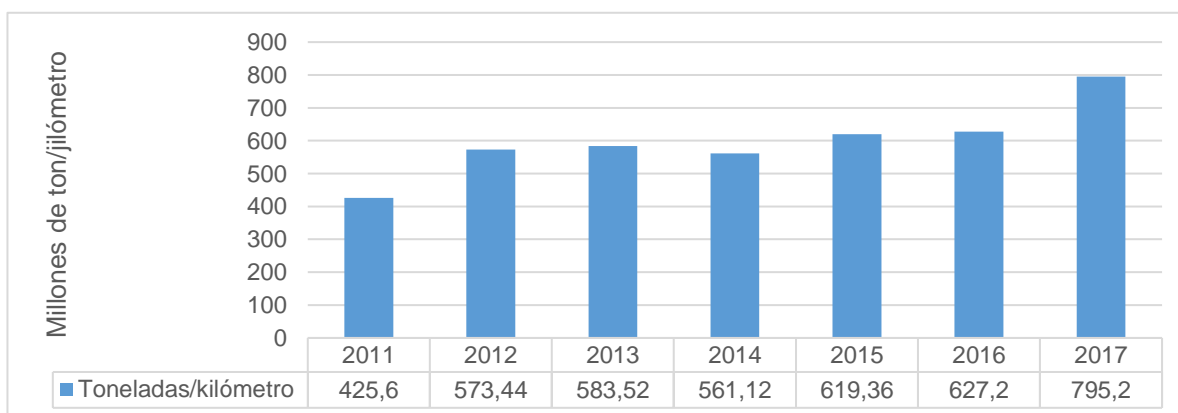


Figura 22. FTK de tráfico de carga transportados por aerolíneas integrantes de ALTA. Adaptado de (Banco Mundial, 2017).

El desarrollo del servicio de transporte de carga en la región ha tendido a crecer progresivamente, pues desde el año 2011 hasta el año 2017 se registra una tasa promedio de incremento de toneladas transportadas por kilómetro (FTK) del 12 %, lo que es un rendimiento significativo en relación con otros sectores del transporte. Para el año 2011 en la región se registró un total de 425,6 toneladas por kilómetro transportadas, y se incrementó en 35 % en el año 2012 con 573,44 millones de FTK. En el año 2013 la tendencia de crecimiento de transporte de carga siguió en aumento, no obstante, esta fue bastante menor con apenas 2 % en referencia al año 2012, registrando un total de 583, 52 millones de FTK. En el año 2014 esta situación se agudiza mostrando un decrecimiento significativo en el volumen de carga transportado con una tasa de 4 %, estableciendo un total de 561,12 TFK. Luego de esta situación de desfavorable, para los años subsiguientes se evidencia nuevamente una tendencia creciente. De esta forma para el año 2015 se registra un incremento del 10 % con 619,36 millones de TFK transportadas, aunque en el año 2016 el crecimiento es pequeño, mantiene su tendencia 627,2 millones de TFK y finalmente en el año 2017 se muestra uno de los más significativos incrementos en el sector con 27 %, y con un total de 795,2 millones de TFK transportadas intra-Latinoamérica y hacia Europa principalmente.

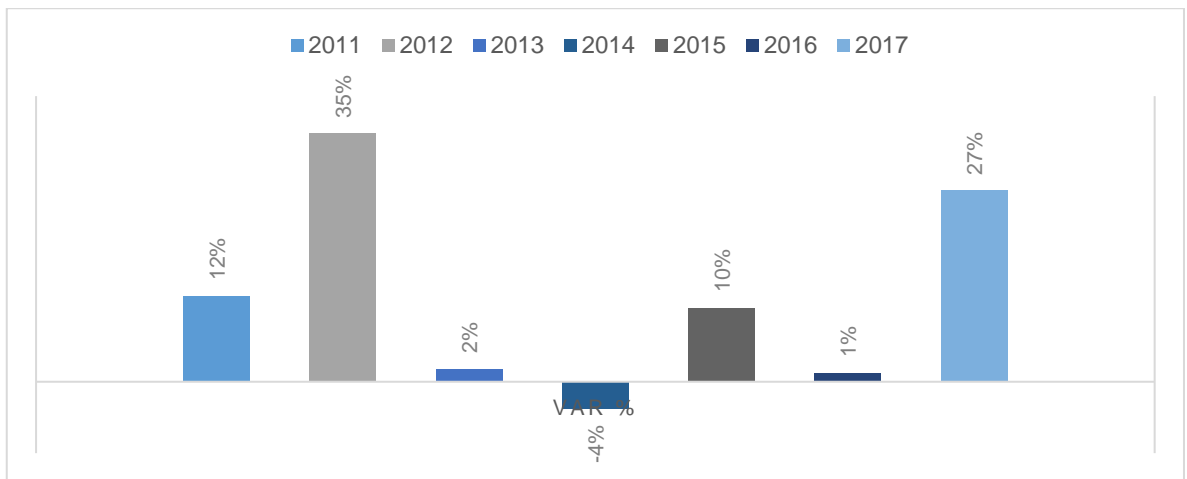


Figura 13. TFK transportadas por aerolíneas miembros de ALTA dentro de América Latina y el Caribe. Adaptado de la (Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo , 2017)

El crecimiento del mercado de transporte de cargas en Latinoamérica y El Caribe (ALC) ha sido limitada, como se muestra en la siguiente figura, en la cual se realiza una comparación del volumen en toneladas por kilómetro (FTK) con el del mercado desarrollo en Estados Unidos y en Europa (intra-Europa). Para esta comparación se integran información y datos del tráfico interno en cantidades de cargas transportadas al interior de la región y dentro de Europa (Banco Mundial, 2017).

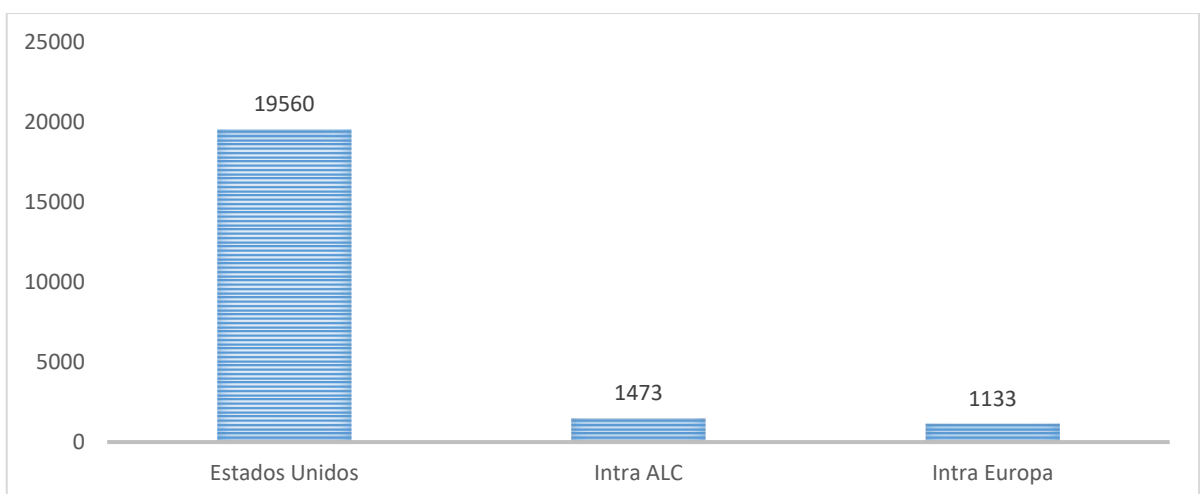


Figura 14. FTK's de carga intrarregionales, 2017. Adaptado de (Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo , 2017).

El sector de transporte aéreo en los Estados Unidos con más de 19.560 millones de FTK, es aproximadamente 20 veces que las actividades de transporte aéreo que se desarrolla dentro de la ALC, y este es alrededor de un 55 % más alto que el que se genera en el mercado intra Europa, lo que mayormente tiene sustento en la menor extensión territorial, en la óptima infraestructura vial y extensa red ferroviaria de Europa, que resultan en que esta región emplea el transporte terrestre como medio principal, pues es más práctico y económico que el que se presenta en ALC. Entre 2011 y 2017, el transporte de cargas de empresas aéreas miembros de ALTA en ALC estableció un mejor desempeño, lo que significa que el tráfico intrarregional de cargas se incrementó de forma más vertiginosa que los destinos fuera de la región.

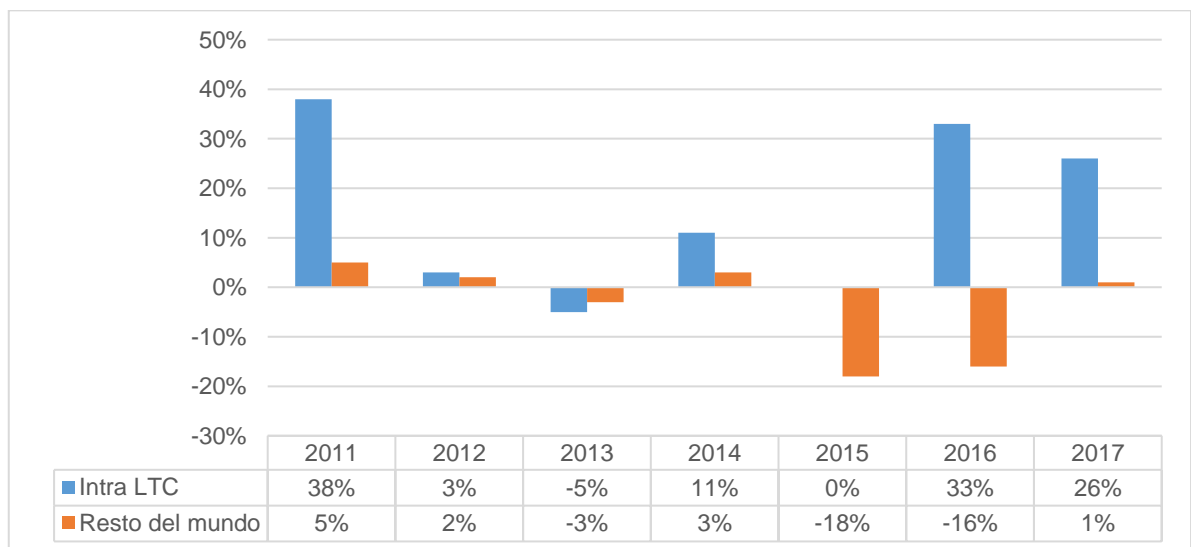


Figura 15. Comparación del tráfico de cargas de aerolíneas miembros de ALTA: Crecimiento del tráfico dentro de ALC versus el resto del mundo. Adaptado de (Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo , 2017)

Es notable que el tráfico de carga aérea a incrementando notablemente en la región en relación con el resto del mundo. Esto se evidencia en el ritmo de crecimiento presentado entre los años 2011 – 2017. Para el año 2011 mientras que para el resto del mundo el transporte de cargas creció en 5 %, para ALC esto significado el

38 %. Esta misma relación se expresa en el año 2012 pero con distintas proporciones, es decir, para ALC el crecimiento fue de 3 %, mientras que para el resto del mundo este represento el 2 %. Un escenario contrario se muestra en el año 2013, en donde ninguna región tuvo desarrollo con el 5 % y 3 % correspondientemente para ALC y el resto del mundo. Ya en el año 2014 se evidencia nuevamente un crecimiento importante con el 11 % y 3 % para ALC y el resto del mundo respectivamente, reflejando reiteradamente que el mayor desarrollo a nivel intrarregional. En el año 2015 no existe ningún incremento significativo ubicándose en 0 % para ALC, pero para el resto del mundo en este año se registra un decrecimiento de 18 %. Para los años 2016 y 2017 la situación es similar estableciendo un crecimiento de 33 % y 26 % para ALC y un decrecimiento para el resto del mundo del 16 % en 2016 y en 2017 un incremento de apenas el 1 %.

Sin embargo, las estadísticas de transporte de cargas desarrolladas por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), agrupación de aerolíneas del sector que representa los intereses de los aeropuertos ubicados alrededor del mundo, establecen, para el año 2017, un decrecimiento del tráfico en aeropuertos de Latinoamérica. Esto a razón del cambio en la normativa arancelaria de ingreso y egreso de cargas.

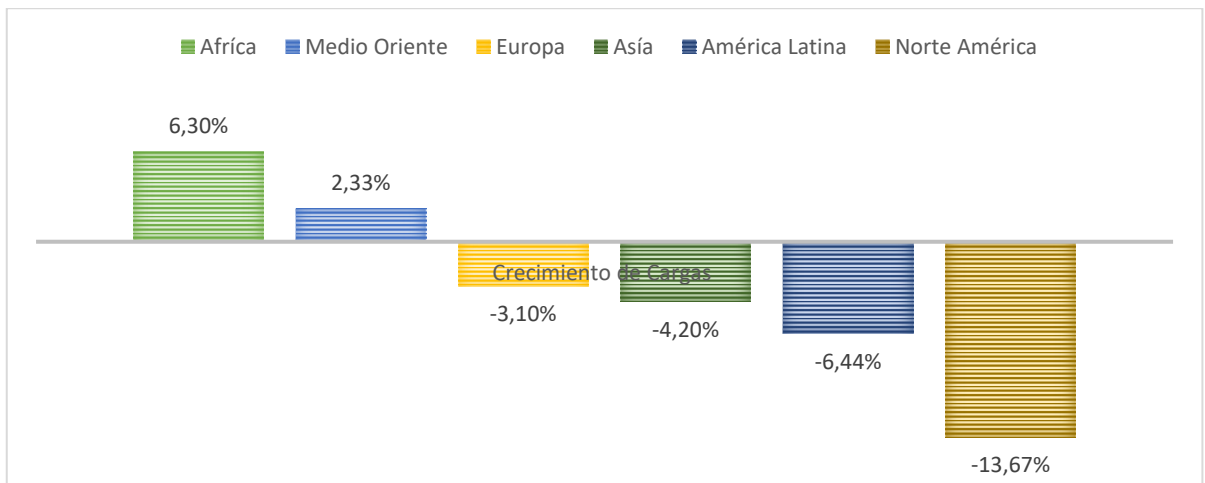


Figura 16. Crecimiento del tráfico de cargas, por regiones en 2017.
Adaptado de (Consejo Internacional de Aeropuertos, 2017).

En cuanto al crecimiento del transporte de carga de acuerdo con la región, es notable que Latinoamérica en comparación con el resto del mundo presenta una desventaja, pues para el año 2017 de acuerdo con el ACI el tráfico de cargas disminuyó en 6,44 % solo por encima de Norte América que decreció en 13,6 %, y por debajo de Asia y Europa que presentaron un decrecimiento del 4,20 % y 3,10 % respectivamente. No obstante, las únicas regiones.

La proporción (por volumen) de las cargas movilizadas por aeropuertos latinoamericanos, incluido el tráfico hacia destinos extra regionales, es desigual: los aeropuertos brasileños movilizan casi un tercio de ellas. Junto con Colombia y México, a los tres países les corresponden los dos tercios del tonelaje movilizado en la región.

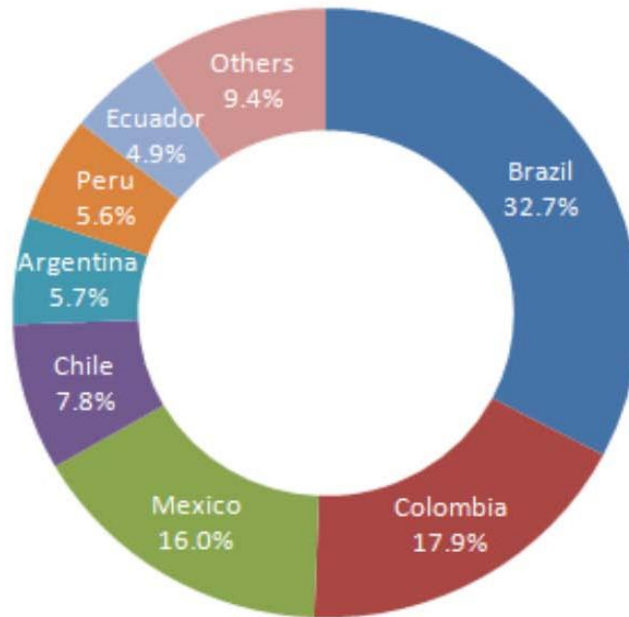


Figura 17. Proporción del transporte de cargas de países seleccionados de ALC (% ton). Adaptado de (Consejo Internacional de Aeropuertos, 2017).

Aunque la economía de Colombia es menor que la de México, y pese a que México es el mayor asociado comercial de los Estados Unidos en la región (y solo Canadá y China lo superan a escala mundial), Colombia maneja un volumen de cargas transportadas por vía aérea mayor que el de México, lo que obedece principalmente a que una proporción significativa de las exportaciones de Colombia son sensibles al tiempo (por ejemplo, las de flores frescas), por lo cual el transporte aéreo de cargas es una modalidad de transporte más adecuada. Además, México está vinculado con el mercado estadounidense principalmente a través del transporte terrestre (Consejo Internacional de Aeropuertos, 2017).

En lo que respecta a los países latinoamericanos, el principal mercado de destino y de origen de las cargas aéreas es Miami,

que controla los flujos de cargas Norte-Sur en el hemisferio occidental. En Miami se manejan el 82 % de las exportaciones a ALC realizadas por vía aérea y el 79 % de las importaciones provenientes de ALC, siendo por lo tanto el centro de servicios para la distribución de productos perecederos, productos de alta tecnología, equipos de telecomunicaciones, productos textiles y farmacéuticos, y maquinaria industrial. En la figura se presentan los asociados comerciales más destacados del aeropuerto de Miami. El comercio, medido en dólares por tonelada, varía de un país a otro. Aunque el comercio con los Estados Unidos realizado por Colombia a través de Miami es casi un 100 % mayor que el realizado por Brasil, el valor por tonelada es cuatro veces menor, lo que obedece al tipo de comercio. El rubro más importante exportado por Colombia por vía aérea a Miami es el de las flores, en tanto que Brasil importa de Miami equipos electrónicos y otros equipos.

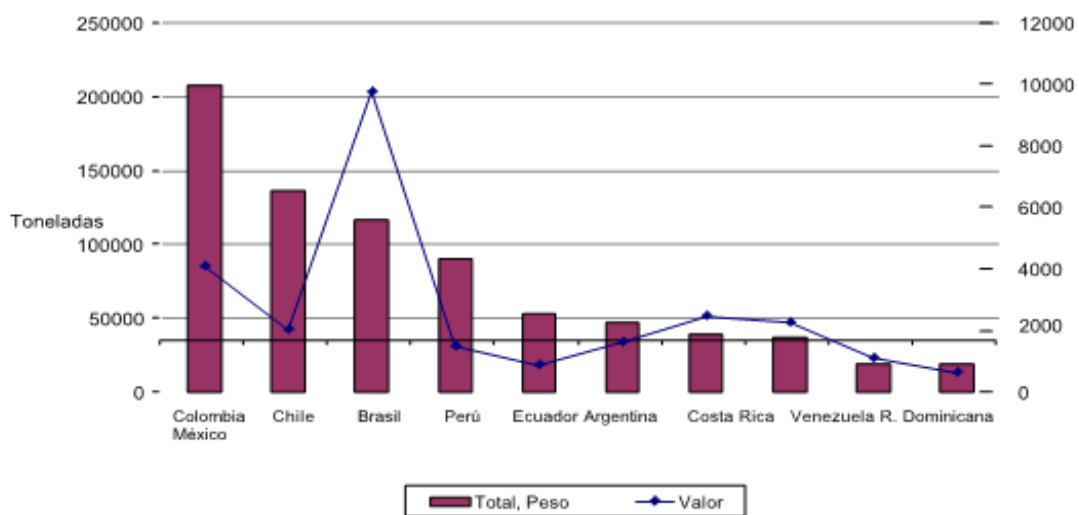


Figura 18. Aeropuerto de Miami: Asociados comerciales de Latinoamérica en 2017. Adaptado de (Consejo Internacional de Aeropuertos, 2017).

Consecuentemente, la OACI establece estadísticas que evidencia el porcentaje del tráfico aéreo de carga de acuerdo de las 20 ruta más utilizadas en la región latinoamericana, dentro de la región, el tráfico internacional de cargas está sumamente concentrado en un pequeño número de rutas (Organización de Aviación Civil Internacional, 2017).

Tabla 6

Porcentaje del tráfico de las 20 rutas más utilizadas para el transporte de cargas en América Latina y el Caribe

Ruta	Participación
Bogotá-São Paulo (VCP)	27,8 %
Bogotá-Manaos	23,1 %
São Paulo (VCP) - Valencia (VEN)	19,1 %
Buenos Aires-São Paulo (VCP)	6,7 %
Lima-São Paulo (VCP)	2,5 %
Manaos-Pisco	2,4 %
Buenos Aires-Manaos	2,1 %
Santiago-São Paulo	1,0 %
Manaos-Puerto España	0,8 %
Buenos Aires-Santiago	0,7 %
Buenos Aires-São Paulo (GRU)	0,6 %
Lima-Santiago	0,5 %
Bogotá-México	0,5 %
Bogotá-Caracas	0,5 %
Bogotá-Panamá	0,4 %
Buenos Aires-Lima	0,4 %
Guatemala-México	0,4 %
Bogotá-Lima	0,4 %
México-São Paulo	0,4 %
Santiago-São Paulo (GRU)	0,4 %
Total de las 20 rutas más utilizadas	90,6 %

Nota. Adaptado de (Consejo Internacional de Aeropuertos, 2017).

De acuerdo con la información de la OACI, las 20 rutas más utilizadas en ALC agrupan alrededor del 90 % del transporte de cargas en más de 1.200 ciudades, valoradas mediante toneladas transportadas. La mayor parte de estas rutas integran a Brasil, ya que el 87 % del transporte de cargas en el contexto de ALC

pertenece a las actividades de importación y exportación de Brasil. Las rutas clave interconectan a São Paulo y Manaus con Bogotá, Valencia y Buenos Aires. El transporte de cargas entre Colombia y Brasil significa más del 50 % del total del tráfico regional (Consejo Internacional de Aeropuertos, 2017).

CAPÍTULO III

ANÁLISIS DEL TRANSPORTE AÉREO

En el Ecuador existen empresas de transporte aéreo regular y no regular, de pasajeros o de carga, siendo el transporte regular el que se hace con rutas, horarios y tarifas predeterminadas dentro de una frecuencia regular, dentro del país operan empresas tanto nacionales como internacionales, en vuelos regulares y no regulares.

Las compañías internacionales de aviación permanentes que se ha destacado en el mercado ecuatoriano son KLM, IBERIA, AIR EUROPA, por el número de pasajeros transportados, destinos, servicios ofrecidos, el prestigio de las marcas y la antigüedad de la ruta.

A continuación, se realiza un análisis de las aerolíneas comerciales de carga más importantes en torno a sus operaciones:

3.1 Aerolínea IBERIA

3.1.1 Historia de la aerolínea

La aerolínea comercial internacional IBERIA fue fundada en el año 1927 el 28 de julio por su precursor el empresario Vizcaíno Horacio Echevarrieta en compañía de la alemana Lufthansa, durante la dictadura de Primo de Ribera, en principio formó un monopolio del transporte aéreo español (Abellán, 2011).

La sucursal de IBERIA en el Ecuador fue creada en agosto de 1976 bajo la denominación de IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A, con el paso del tiempo la identidad se liquidó y para diciembre del año 2010 se abre una nueva sucursal bajo el nombre de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA SOCIEDAD ANÓNIMA OPERADORA. Siendo representada legalmente por José Emilio García Martínez y Sidera María Jesús. La empresa comercial de transporte aéreo

IBERIA, opera una ruta desde Quito -Madrid Directa y vía Guayaquil con aviones Airbus 340-500 (Abellán, 2011).

Dentro del grupo de Iberia está integrada la franquicia Iberia Regional – Air Nostrum y, también, la filial Iberia Express, 100 % de Iberia. Además, Iberia tiene una participación del 45,85 por ciento en la compañía Vueling que tiene su sede y centro de operaciones en Barcelona. Incluidos los de Iberia Express y Air Nostrum, el Grupo Iberia vuela a 102 destinos en 37 países (Abellán, 2011).

Actualmente, la flota de Iberia está compuesta por 101 aviones Airbus, 20 del modelo A319, 20 del A320, 19 del A321, 2 nuevísimas unidades del A330, 15 del A340-300 y 17 A340-600. Por su parte Iberia Express opera una homogénea flota de 17 aviones A320 (Abellán, 2011).

3.1.2 Servicios

Es una aerolínea española, que se encuentra dentro de las cinco compañías más grandes de Europa. Lleva realizando viajes desde 1927, convirtiéndose así en una de las compañías aéreas más antiguas del mundo. Iberia Líneas Aéreas de España, que es su nombre oficial, posee una flota de más de 200 aviones y realiza unos 1.000 vuelos diarios a 101 destinos de 39 países (Castaño, Análisis de la Compañía Iberia, 2017).

La aerolínea se encarga de proporcionar servicios de transporte de pasajeros y de carga internacional.

Servicios de carga internacional

Según el informe emitido por a la aviación civil del Ecuador se presentó que la aerolínea comercial IBERIA proporcionó para el año 2017 un total de:

- Carga internacional: 5 731 TM (5 745)
- Pasajeros internacionales: 202 463 (197 476) (Castaño, Análisis de la Compañía Iberia, 2017).

Por medio de los cuales la compañía aérea IBERIA sucursal Ecuador obtuvo ingresos estimados de:

- Ingresos de USD 33.308.549
- Egresos de USD 52 859 373
- Resultados de USD 19 550 824 (Castaño, Análisis de la Compañía Iberia, 2017).

3.1.3 Destinos

Iberia actualmente vuela a 22 destinos domésticos y 67 internacionales en 46 países de África, América, Asia y Europa.

Entre estos se cita a los más importantes destinos a los cuales dirige sus servicios la aerolínea Iberia.

Tabla 7

Destinos de la aerolínea iberia en América del sur

País	Ciudad	Nombre del aeropuerto
 Argentina	Buenos Aires	Aeropuerto Internacional de Ezeiza
 Brasil	Río de Janeiro	Aeropuerto Internacional Galeão
	São Paulo	Aeropuerto Internacional de Guarulhos
 Chile	Santiago de Chile	Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez
 Colombia	Bogotá	Aeropuerto Internacional El Dorado
	Medellín	Aeropuerto Internacional José María Córdova
 Ecuador	Quito	Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre
 Perú	Lima	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
 Uruguay	Montevideo	Aeropuerto Internacional de Carrasco
 Venezuela	Caracas	Aeropuerto Internacional de Maiquetía Simón Bolívar

Nota. Adaptado de (Cabrera, 2016).

El Grupo Iberia opera 126 destinos en 47 países diferentes, a los que hay que añadir 224 adicionales en 50 países gracias a acuerdos de código compartido con otras compañías aéreas. Mientras que en los vuelos hacia América tiene una importante presencia, la principal debilidad de Iberia son las rutas a Asia ya que cuenta con pocos destinos propios, siendo la mayoría en código compartido (Cabrera, 2016).

3.1.4 Capacidad operativa y precios

Por su parte, el volumen de carga aérea de Iberia **ha iniciado con un 6,6 %** en el mes de enero del 2018 hasta los **81 millones de toneladas**, frente a los 76 millones alcanzados en el primer mes del ejercicio anterior (Pérez, 2017).

Aer Lingus, su asociado directo, ha transportado **10 millones de toneladas** en este periodo, manteniéndose su tráfico de mercancías estable respecto al año 2017, es detalle de la información se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 8

Capacidad operativa

IAG EVOLUCIÓN OPERATIVA HASTA ENERO 2018 (millones)						
	ENERO			Acumulado a ENERO		
	2018	2017	%	2018	2017	%
Iberia:						
PKT (millones)	4.380	3.985	9,9	4.380	3.985	9,9
AKO (millones)	5.241	4.855	8,0	5.241	4.855	8,0
TKT (millones)	81	76	6,6	81	76	6,6
Aer Lingus						
PKT (millones)	1.136	1.068	6,4	1.136	1.068	6,4
AKO (millones)	1.603	1.538	4,2	1.603	1.538	4,2
TKT (millones)	10	10	0	10	10	0
British:						
PKT (millones)	11.279	11.466	-1,6	11.279	11.466	-1,6
AKO (millones)	14.586	14.723	-0,9	14.586	14.723	-0,9
TKT (millones)	340	348	-2,3	340	348	-2,3
Vueling						
PKT (millones)	1.793	1.539	16,5	1.793	1.539	16,5
AKO (millones)	2.259	1.987	13,7	2.259	1.987	13,7
TKT (millones)	0	0	-	0	0	-
PKT: pasajero por kilómetro transportado (número total de pasajeros transportados en un avión por kilómetro volado. Unidad de producción que mide la demanda). AKO: asiento por kilómetro ofrecido (número total de asientos ofrecidos de un avión por kilómetro volado. Unidad de producción que permite medir la capacidad ofertada). TKT: toneladas de carga por kilómetro transportadas, tanto en carguero como en bodega. TKO: toneladas por kilómetro ofrecido						

Nota. Adaptado de (Pérez, 2017).

3.1.5 Análisis F.O.D.A. Iberia

Tabla 5

Análisis F.O.D.A. de Iberia

Matriz Foda Iberia en Ecuador

FACTORES INTERNOS DE LA EMPRESA		FACTORES EXTERNOS A LA EMPRESA	
DEBILIDADES (-)		AMENAZAS (-)	
1	Problemas de control de temperatura para flor y fruta en los meses del verano en Europa	1	Restricción de peso por clima calido y vientos durante el verano
2	Alta dependencia del mercado de flores y fruta hacia AMS	2	Cambios continuos de la legislación aeroportuaria y aduanera
3	Poca capacidad de carga en los vuelos UIO-MAD	3	Competencia con aumento de oferta aerea
4	Problemas de comunicación y retroalimentación con estaciones operativas en Europa	4	Competencia con tiempos de conexión similares o mas cortos hacia Europa
5		5	Incremento de tasas aeroportuarias
6		6	Inestabilidad economica en los mercados europeos, devaluación del Euro.
FORTALEZAS (+)		OPORTUNIDADES (+)	
1	Aerolínea con operación directa desde Quito a Madrid sin escalas	1	El acuerdo con la union Europea genera mayor cantidad de negocios aereos hacia Europa
2	Diversidad en los productos que la aerolínea ofrece para transporte de carga	2	El incremento de la produccion de alguna frutas que salen via Aerea a Europa y Asia (Pitahaya)
3	Tiempos de recepción de carga y documentos que ayudan a la logística del cliente	3	Tendencia del mercado de requerir productos organicos y frescos
4	Equipo de servicio al cliente local las 24 horas	4	Tendencias del mercado de requerir una logística con tiempos reducidos
5	Hub de carga en MAD-LHR con conexiones a toda Europa y ciudades de Africa, India y Asia.	5	
6	Equipo especializado en envios de productos prioritarios y farmaceuticos.	6	

Nota. Adaptado de investigación propia.

3.2 Aerolínea Comercial KLM

3.2.1 Historia de la aerolínea

La aerolínea KLM fue fundada el 7 de octubre de 1919, siendo una de las pioneras del transporte aéreo, operaba bajo su nombre inicial, el primer vuelo comercial de esta aerolínea se presentó el 17 de mayo del año 1920 con destino de Londres a Ámsterdam, llevando a bordo a dos periodistas británicos y con una carga de periódicos (KLM Airlines, 2018).

La sucursal de KLM en el Ecuador se crea en abril del año 1974 bajo la denominación de KLM Compañía Real Holandesa de aviación S.A. Operando vuelos entre Holanda y Ecuador a partir de julio del año de 1954 según los datos que reposa en la página oficial de la compañía (KLM Airlines, 2018).

El principal administrador de la compañía es SCC Interservices el cual está legalmente representada por Maire Noelle Landazuri y por AIR France (KLM Airlines, 2018).

Para el año 2004 la compañía se fusiona para conformar el grupo AIR FRANCE KLM, el cual está basado en dos marcas y dos aeropuertos que sirven para operar concesiones de vuelos de la misma compañía (KLM Airlines, 2018).

3.2.2 Destinos de KLM

La compañía KLM vuela aproximadamente a 131 ciudades alrededor del mundo, es-detalle se presenta a continuación:

Tabla 6

Destinos de la aerolínea KLM

Destino	Aeronave	Fecha de inicio	Observación
Boston, Estados Unidos	A330-300	31 de marzo de 2019	
Guatemala, Guatemala	A330-300	2019	
Wroclaw, Polonia	E175	6 de mayo de 2019	
Nápoles, Italia	B737-700	21 de abril de 2019	

Nota. Adaptado de (KLM Airlines, 2018).

En el Ecuador la compañía proporciona vuelos diarios a Ámsterdam – Quito – Guayaquil – Ámsterdam con aviones Boeing B777-200 y B777-300.

3.2.3 Servicios

En el Ecuador la compañía aérea KLM para el año 2017 ha transportado un total de:

- Carga internacional 5.159 Toneladas métricas
- Pasajeros internacionales 209.156 (KLM Airlines, 2018).

Por medio de los cuales la empresa alcanzó los resultados económicos por un valor que asciende a:

- Ingresos 120 437 022
- Egresos USD 117.686.389
- Con resultados líquidos de 2.750.63 (KLM Airlines, 2018).

3.2.4 Capacidad de carga

Según el grupo Air France-KLM y la aerolínea de carga Martinair para el 1 de abril del 2017 proporciono un nuevo avión 747-400 que opera desde el aeropuerto Mariscal Sucre, en Tababela, al oriente de Quito, con el cual la capacidad de carga de la compañía asciende 112 toneladas diarias y los vuelos de carga se realizan los cinco días a la semana, con destinos hacia Miami y Ámsterdam (Diez, 2017).

En torno a los precios esta aerolínea no brinda más información sobre ellos, afirmando que estos se encuentran ajustados a sus servicios y a cada consumidor (Diez, 2017).

3.2.5 Análisis F.O.D.A. KLM

Tabla 7

Análisis F.O.D.A. de la aerolínea KLM

FACTORES INTERNOS DE LA EMPRESA		FACTORES EXTERNOS A LA EMPRESA	
DEBILIDADES (-)		AMENAZAS (-)	
1	No tienen un servicio al cliente directo a nivel local	1	Competencia con aumento de oferta aérea
2	Alta dependencia del mercado de flores y fruta hacia AMS	2	Oferta aérea con tiempos de conexión cortos hacia Europa
3	Falta de flexibilidad en los horarios de recepción de carga	3	Incremento de tasas aeroportuarias
4		4	Cambios continuos de la legislación aeroportuaria y aduanera
5		5	Inestabilidad económica en los mercados europeos, devaluación del Euro, Rublo
FORTALEZAS (+)		OPORTUNIDADES (+)	
1	Aerolínea con operación directa desde Quito a Amsterdam sin escalas	1	El acuerdo con la unión Europea genera mayor cantidad de negocios aéreos hacia Europa
2	Grupo KLM cuenta con operación en vuelos comerciales y en vuelos cargueros (Gran Oferta)	2	El incremento de la producción de algunas frutas que salen vía Aérea a Europa y Asia (Pitahaya)
3	Al tener operación carguera cuenta con menores limitantes de peso y se puede enviar carga sobrepeso	3	Tendencia del mercado de requerir productos orgánicos y frescos
4	Hub de carga en AMS-ORY con conexiones a toda Europa y ciudades de África, India y Asia.	4	Tendencias del mercado de requerir una logística con tiempos reducidos
5	Terminal de arribo en AMS con procesos inmediatos de entrega de carga.	5	
6	Muchas experticia para el manejo de flores y fruta dentro de toda Europa.	6	

Nota. Adaptado de investigación propia.

3.3 AIR EUROPA

3.3.1. Historia de la aerolínea

Air Europa fue fundada en 1984 con el nombre comercial de Air España, S.A., se constituyó dos años después con la denominación Air Europa y realizó su primer vuelo el 21 de noviembre de 1986. En 1991 un grupo de inversores, encabezado por Juan José Hidalgo, adquirió la compañía (Air Europa, 2018).

También en 2005 se convierte en la primera aerolínea española en realizar vuelos directos a China. En octubre, la división de asistencia aeroportuaria en tierra, Globalia Handling, unifica las empresas que la conforman en una sola marca comercial, Groundforce. En 2007, Air Europa inaugura dos nuevas rutas transoceánicas: Buenos Aires y Río de Janeiro. Su flota, de 40 aeronaves, está entre las más modernas de Europa, con una media de edad de 3,5 años por avión (Air Europa, 2018).

El 22 de enero de 2008 anunció la compra de ocho unidades del Boeing 787-8 Dreamliner así como la adquisición de otras ocho opciones, convirtiéndose así en la primera aerolínea española en

incorporar este modelo a su flota. En 2010 establece una ruta sin escalas entre Madrid y Lima, y otra más entre Madrid y Miami que se suma a la que en 2009 comenzó a operar entre Tenerife y la capital de Florida. En marzo de 2011, durante el Salón Internacional del Turismo de Berlín, la organización alemana Atmosfair da a conocer su informe de eficiencia medioambiental. Tras analizar a 130 compañías aéreas de todo el mundo, Atmosfair concluye que Air Europa es la más eficiente en rutas de media y corta distancia (Air Europa, 2018).

En 2015 Air Europa anuncia un nuevo encargo a Boeing de catorce 787-9 Dreamliner, que se incorporarán entre enero de 2018 y junio de 2022. Ese mismo año alquiló también un 787-8 a LOT Polish Airlines para volar a Miami. En mayo de 2015, Air Europa comenzó a operar vuelos interislas en Baleares, uniendo Palma, Menorca e Ibiza con seis frecuencias diarias y operadas en ATR72. También en 2015, la aerolínea presenta su nueva imagen corporativa y estrena su nuevo programa de fidelización SUMA (Air Europa, 2018).

A principios del 2016, Air Europa anunció la creación de una filial, Air Europa Express, para competir con Iberia Express y empezó a dotar a sus aviones de largo radio con el servicio WIFI. También anuncia la incorporación de dos nuevos Boeing 787-9 Dreamliner por medio de leasing para adelantar, a enero de 2018, la entrega de los Boeing 787 Dreamliner de la serie -9, que pasan a ser, de esta forma, 16 unidades (Air Europa, 2018).

Actualmente Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U., es la principal aerolínea de capital español con sede social en Lluçmajor (Baleares) España. Pertenece a Globalia Corporación Empresarial S.A., el mayor grupo turístico español propietario de Halcón Viajes y Viajes Ecuador, Travelplan y la cadena hotelera Be Live, entre otras compañías. El presidente de Air Europa es Juan José Hidalgo y su

Directora General y Consejera Delegada es María José Hidalgo (Air Europa, 2018).

La aerolínea posee un Certificado de Operador Aéreo de categoría A, expedido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que le permite transportar pasajeros, carga y correo en aeronaves con más de 20 plazas. A principios del 2016, Air Europa anunció la creación de una filial, Air Europa Express para competir con Iberia Express (Air Europa, 2018).

3.3.2. Servicios

Los servicios se ofertan en cuanto al transporte de carga es:

- **Carga de gran tamaño y peso.** - Transporte de piezas que superan el peso estándar (Air Europa, 2018).
- **Animales vivos.** - Se garantiza el transporte seguro de los animales, cumpliendo con las regulaciones IATA que especifican los contenedores y etiquetas necesarios (Air Europa, 2018).
- **Servicio Courier.** - Se oferta un servicio confiable que garantiza la llegada puntual de sus envíos. Estos son aceptados sujetos a las normas de servicio de mensajería y las tarifas de cada país (Air Europa, 2018).
- **Restos humanos.** - La aerolínea se compromete a brindar atención y respeto al transportar restos humano, comprendiendo la importancia de la situación y cuidando de que cada envío se realice con el mayor cuidado para garantizar una llegada óptima al destino final (Air Europa, 2018).
- **Cargo perecedero.** - Este servicio proporciona transporte para artículos que requieren entrega rápida debido a la naturaleza

de los productos. Estos son artículos que se descomponen rápidamente o que requieren prioridad en el transporte y manejo especial (Air Europa, 2018).

- **Mercancías peligrosas.** - Las mercancías peligrosas o artículos restringidos que se describen como productos o sustancias que pueden representar un riesgo significativo para la salud, la seguridad o la propiedad cuando se transportan por aire. Estos artículos requieren un manejo y procedimientos especiales establecidos por las Regulaciones de Mercancías Peligrosas de IATA para el transporte aéreo (Air Europa, 2018).

Además de eso brinda otros servicios como:

- Equipaje de mano
- Equipaje en bodega
- Viajar con niños
- Mascotas
- Personas con movilidad reducida
- Aparatos electrónicos
- Objetos prohibidos
- Clase Business (Air Europa, 2018).

3.3.3. Capacidad operativa

Air Europa ha actualizado el software de aproximación del Boeing con los que opera en los aeropuertos para adaptarlo a las especiales características de las demandas del mercado.

Tanto el fabricante aeronáutico estadounidense como los ingenieros de la aerolínea han realizado "un esfuerzo importante" para modificar el sistema de 'autopiloto', con el objetivo de que los aviones puedan tomar tierra tanto en categoría II como en

categoría III, es decir, con techos de visibilidad de apenas 17 metros (AIR Europe, 2016).

La especial orografía de Peinador ha venido provocando a lo largo de 2007 un alto índice de aterrizajes frustrados, cercano al 20 % en condiciones meteorológicas adversas, especialmente con niebla densa. En estos casos los vuelos tuvieron que ser desviados a aeropuertos alternativos.
























Con el nuevo software, Air Europa espera reducir "de forma drástica" las aproximaciones fallidas, "para convertirse, a partir de ahora, en la compañía que más posibilidades tiene de aterrizar en Peinador (AIR Europe, 2016).

3.3.4. Destinos

La red de destinos de Air Europa está organizada en torno a un aeropuerto central o *hub* en Madrid-Barajas, con bases en los aeropuertos de Barcelona, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife-Norte y Málaga, si bien en otros, como Bilbao y La Coruña, pernoctan también aviones de la compañía. Air Europa ofrece diariamente casi 200 vuelos entre todos sus destinos y, aproximadamente, la mitad de ellos tienen como origen o destino Madrid-Barajas. A continuación, se citan los destinos de Air Europa:

Tabla 8

Destinos Air Europa

Ciudad	Aeropuerto	Notas
 Buenos Aires	Aeropuerto Internacional de Ezeiza	Volando
 Miami	Aeropuerto Internacional de Miami	Volando
 Bogotá	Aeropuerto Internacional El Dorado	Volando
 Santo Domingo	Aeropuerto Internacional Las Américas	Volando
 Barcelona	Aeropuerto de Barcelona-El Prat	Volando
 La Habana	Aeropuerto Internacional José Martí	Volando
 Gran Canaria	Aeropuerto de Gran Canaria	Volando
 Tel Aviv	Aeropuerto Internacional Ben Gurión	Volando
 Lima	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Volando
 Sao Paulo	Aeropuerto Internacional de Sao Paulo-Guarulhos	Volando
 Tenerife	Aeropuerto de Tenerife Norte	Volando
 Guayaquil	Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo	Volando
 Santa Cruz de la Sierra	Aeropuerto Internacional Viru Viru	Volando
 Amsterdam	Aeropuerto de Amsterdam-Schiphol	Volando
 Ciudad de Panamá	Aeropuerto Internacional de Tocumen	Inicia el 3 de junio de 2019
 Iguazú	Aeropuerto Internacional de Puerto Iguazú	Inicia el 1 de junio de 2019
 Medellín	Aeropuerto Internacional José María Córdova	Inicia el 1 de junio de 2019
 Montevideo	Aeropuerto Internacional de Carrasco	Inicia el 2 de junio de 2019
 Atenas	Aeropuerto Internacional Eleftherios Venizelos	Inicia el 16 de junio de 2019
 Moscú	Aeropuerto Internacional de Moscú-Sheremétievo	Por definirse
 Bangkok	Aeropuerto Internacional Suvarnabhumi	Por definirse
 Ciudad de México	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	Por definirse
 Cartagena de Indias	Aeropuerto Internacional Rafael Núñez	Por definirse

Nota. Adaptado de (Air Europa, 2019).

De igual manera la aerolínea en la actualidad agrego a su lista nuevos destinos, para brindar un servicio con mayor cobertura, entre estos se cita a los siguientes:

Tabla 9

Nuevos destinos Air Europa

Destino	Aeronave	Fecha de inicio	Aeropuerto de Salida
 Asturias, España	ATR 72-500	1 de marzo de 2019	Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
 Sevilla, España	ATR 72-500	1 de abril de 2019	Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
 Medellín, Colombia	Boeing 787-8	1 de junio de 2019	Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
 Iguazú, Argentina	Boeing 787-8	1 de junio de 2019	Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
 Casablanca, Marruecos	Boeing 737-800	1 de junio de 2019	Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
 Túnez, Túnez	Embraer E195	2 de junio de 2019	Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
 Ciudad de Panamá, Panamá	Boeing 787-8	3 de junio de 2019	Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
 Copenhague, Dinamarca	Airbus A330-200	15 de junio de 2019	Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
 Atenas, Grecia	Boeing 787-9 / Airbus A330-200	16 de junio de 2019	Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
 Estocolmo, Suecia	Airbus A330-200	17 de junio de 2019	Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

Nota. Adaptado de (Air Europa, 2019).

Los trayectos nacionales de la compañía tienen una clara vocación insular. El archipiélago canario está unido con la península a través de, aproximadamente, 40 vuelos diarios regulares, la mayor parte repartidos entre Gran Canaria, Tenerife-Norte y Tenerife-Sur. Esta cifra alcanza los 65 vuelos diarios si se contabilizan los vuelos chárter veraniegos. Por su parte, las Islas Baleares cuentan con unos 60 vuelos diarios, concentrándose la mayor parte de ellos en Palma de Mallorca. La red de destinos internacionales se nutre de las conexiones generadas en Madrid-Barajas, donde se ubica la flota de largo alcance de la compañía (Air Europa, 2019).

3.3.5. Análisis F.O.D.A. Air Europa

Tabla 10

Análisis F.O.D.A. de la aerolínea AIR EUROPA

1	Ofertas extras en rutas de temporada alta	1	Indiferencia del mercado de repuestos, productos químicos y seguros
2	Efecto propio de ventas a nivel local	2	El incremento de la producción de aviones para aviones a Europa (piratería)
3	Flexibilidad en las condiciones de venta	3	El acuerdo con la Unión Europea genera cambios de negocios aéreos hacia Europa
4	Horarios de operación de vuelos	4	Competencia con el aumento de oferta aérea
FACTORES INTERNOS (+)		FACTORES EXTERNOS (+)	
1	Cambios constantes de itinerarios en las rutas por aumento/reducción de pasajeros	1	Cambios constantes de la legislación aeronáutica y aduanera
2	Operación de vuelos a Escandinavia en rutas tradicionales (NIO-CAE-MAD) genera menor capacidad de carga	2	Intensidad económica en los mercados europeos de aviación del E.U.P.
3	Menor conectividad hacia Europa y Asia frente a sus competidores	3	Incremento de tasas aeronáuticas
4	Problemas de control de temperatura para los vuelos en los meses de verano en Europa	4	Competencia con tiempos de conexión similares o más cortos hacia Europa
DEBILIDADES (-)		DEBILIDADES (-)	
FACTORES INTERNOS DE LA EMPRESA		FACTORES EXTERNOS A LA EMPRESA	

Nota. Adaptado de investigación propia.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE RESTRICCIONES AÉREAS

4.1. Generalidades

En general, se identifica el término como restricción al límite o impedimento de un comportamiento para una conducta para la obligación moral, negación o prohibición de un Estado hacia alguien, por lo que desde esta perspectiva las restricciones hacen un especial énfasis a las prohibiciones por parte de entidades, instituciones o empresas hacia otras organizaciones o personas con la finalidad de regular el control al interior de su buen funcionamiento.

Por lo que, desde este enfoque, las restricciones aéreas están dadas en las limitaciones o prohibiciones en el transporte de equipaje o de mercadería hacia el país de destino, estas restricciones pueden aplicarse tanto a las empresas, organizaciones o personas naturales.

En el Ecuador, de acuerdo con el Ministerio de Relaciones Laborales y la Dirección de Aviación Civil, que de acuerdo con el Registro Oficial No. 333 de fecha 14 de agosto del 2006, se adhirió a las Reglas para el Transporte Internacional en el que se destaca el Protocolo de Montreal (Ministerio de Relaciones Laborales y Dirección de Aviación Civil, 2013) mediante el cual se establecen las respectivas regulaciones en el control en el transporte de carga como en el equipaje de los pasajeros.

Es decir, que el Convenio de Montreal se cumple a nivel internacional y tiene como principal finalidad con lo siguiente:

El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración. Se aplica igualmente al transporte gratuito efectuado en aeronaves por una empresa de transporte aéreo. (Convenio de Montreal, 1999, Art. 1, p. 1)

Por ende, mediante el Convenio de Montreal se establecen las formas y maneras en que se realiza el control y las respectivas restricciones en cuanto al transporte de carga internacional y como el equipaje de cada uno de los pasajeros que han decidido viajar fuera del país.

Este tipo de regulación también se aplica por los vuelos que se realizan desde el territorio ecuatoriano, por lo que a través del Convenio de Montreal se establecen las respectivas restricciones que inciden en el transporte de carga y de equipaje de pasajeros que viajan desde el territorio nacional hacia los países del exterior, principalmente hacia aquellos Estados que conforman el continente de Europa.

4.2. Análisis de las restricciones locales

Dentro de la regulación aeroportuaria, al hablar de las restricciones locales, se refieren a las diversas limitaciones a mercaderías y equipajes que se otorgan para que no sean consideradas en el transporte aéreo.

Por consiguiente, al referirse a las restricciones locales, se enfocan hacia regulaciones que se establecen en el Aeropuerto Internacional de Quito, por lo que considerando la perspectiva de la investigación actual se hace un especial énfasis a la mercadería y equipaje que se destina hacia el continente europeo.

4.2.1. Restricciones técnicas

Dentro de las restricciones locales del Aeropuerto Internacional de Quito, se identifican las restricciones técnicas que hacen especial referencia al transporte de equipaje y de carga las cuales están sujetas a diversas regulaciones de tipo internacional.

4.2.1.1. Restricciones en el transporte de carga

Cumplimiento con las regulaciones al transporte de carga internacional, el Aeropuerto de Quito también deberá ajustarse a la aplicación del Convenio de Montreal (1999, Art. 4), cuyas restricciones están dadas de acuerdo con las siguientes consideraciones:

1. En el transporte de carga, se expedirá una carta de porte aéreo.
2. Cualquier otro medio en que quede constancia del transporte que deba efectuarse podrá sustituir a la expedición de la carta de porte aéreo. Si se utilizasen otros medios, el transportista entregará al expedidor, si así lo solicitara este último, un recibo de carga que permita la identificación del envío y el acceso a la información de la que quedó constancia conservada por esos medios.

Es decir, que para efectuar la transportación de mercadería fuera del territorio nacional, se deberá emitir una carta de porte aéreo, la cual es emitida por una compañía de transporte que formaliza el traslado de mercadería mediante un contrato entre el cliente y el prestador de servicio (EAE Bussiness School, 2016), por lo que de esta manera la transportación internacional de carga certifica el conocimiento de embarque.

En caso de que el exportador no disponga de este documento no podría efectuar la correspondiente salida de su mercadería, por lo que se establece como un requisito primordial para poder lograr el transporte de carga por vía aérea. Hay que explicar que de la carta de porte o guía aéreas (AWB) lo emite la aerolínea a cada agente aéreo de carga certificado por Asociación de Transporte Internacional Aéreo (IATA), esta entidad es la encargada de certificar a los agentes para que puedan emitir las guías aéreas. El exportador debe trabajar directamente con un agente aéreo de carga para poder obtener la carta porte (AWB).

Por otra parte, al realizar los transportes aéreos de carga suelen existir diversos inconvenientes como la pérdida, avería o retraso de la mercadería, por lo que en este caso se deberá considerar lo siguiente:

3. En el transporte de carga, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a una suma de 17 derechos especiales de giro por kilogramo, a menos que el expedidor haya hecho al transportista, al entregarle el bulto, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el expedidor. (Convenio de Montreal, 1999, Art. 22).

Por consiguiente, el transporte aéreo de carga queda bajo responsabilidad del transportista por lo que deberá asumir los costos y demás rubros que correspondan a la destrucción, pérdida o retraso de la mercadería. Este tipo de regulaciones también se

aplican en el Aeropuerto Internacional de Quito para cuyos viajes se establezcan hacia los países de Europa.

4.2.1.2. Restricciones en el equipaje de pasajeros

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es una entidad que ha sido creada por la ONU (Organización de las Naciones Unidas), cuya finalidad es la de conocer y analizar los problemas de la aviación civil a escala internacional para promover las normas en el campo aeronáutico, por ende, se reconoce que algunos países que conforman la OACI establecen restricciones en las aeronaves de los pasajeros, por lo que se debe considerar lo siguiente:

Algunos Estados miembros de la OACI han empezado a desplegar nuevas restricciones sobre los aparatos electrónicos que pueden llevarse a bordo de aeronaves de pasajeros en vuelos que se originan en otros Estados. Los requisitos de seguridad de la aviación internacional a este respecto figuran principalmente en el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), en el que se estipula que los pasajeros y todo su equipaje deben ser inspeccionados. (Delgado, 2016)

De acuerdo con la cita anterior, se destaca que los Estados que conforman la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) se encuentran entre sus principales restricciones, llevar a bordo aparatos electrónicos con la finalidad de garantizar la seguridad de los pasajeros durante el viaje internacional.

Este tipo de restricciones también se aplican en cada uno de los aeropuertos que pertenecen al territorio ecuatoriano, entre los que se encuentran el Aeropuerto Internacional de Quito, este tipo

de medidas se han tomado con la intencionalidad de evitar ataques terroristas al interior de la aeronave principalmente en los Estados Unidos, no obstante, se aclara también que cada aerolínea podría aceptar el transporte de aparatos electrónicos para viajes hacia el exterior pero deberán sujetarse a las normas de aviación tanto nacional como internacional, por lo que las regulaciones podrían modificarse de un país a otro.

En el caso del equipaje a mano y facturado de los pasajeros, es regulado de acuerdo con los estándares de seguridad aeronáutica internacional en el que incluye también al Aeropuerto de Quito:

Las regulaciones de equipaje de mano y facturado varían según el aeropuerto, así como la aerolínea. Puede acceder a una lista de recomendaciones en Equipaje. La información publicada se rige bajo estándares de seguridad aeronáutica internacional, el Aeropuerto Mariscal Sucre recomienda confirmar la información con la línea aérea previo al viaje. (Aeropuerto Internacional de Quito, 2018)

Es decir que el equipaje de mano y el que se factura mantendrá diversos tipos de restricciones según la aerolínea con la que se viaje, sin embargo, estas regulaciones estarían reguladas por los estándares de seguridad internacional en los que se aplican también en la Aeropuerto Internacional de Quito.

4.2.1.3. Restricciones en el transporte de líquidos, aerosoles y geles

Al realizar el transporte internacional de líquidos, aerosoles y geles (LAGs) desde el territorio nacional hacia el exterior se deberán

cumplir ciertas normas (Aeropuerto Internacional de Quito, 2013) considerándose los siguientes como líquidos, aerosoles y geles:

- Agua
- Bebidas
- Comida con una elevada concentración de líquido (guisos, sopas, mermeladas, salsas, entre otras)
- Cremas y lociones
- Aceites
- Perfumes
- Aerosoles
- Cosméticos
- Geles de cabello y de ducha
- Espuma de afeitar
- Desodorantes (líquidos y en aerosol)
- Dentífricos

Por ende, este tipo de equipajes no es posible que formen parte ni del equipaje de mano ni el facturado de cada uno de los pasajeros que deseen salir fuera del territorio nacional, no obstante, a partir del año 2013 se permite el transporte internacional de Líquidos, Aerosoles y Geles (LAGs) desde el Ecuador cumpliendo las siguientes características (Aeropuerto Internacional de Quito, 2013):

- A partir del 1 de febrero de 2013 se permitirá transportar Líquidos, Aerosoles y Geles (LAGs), de manera controlada y reducida en las maletas de mano. El nuevo límite para transportar LAGs es de 100 gramos, 100 ml o 3.4 oz de cada artículo transportado.
- En otras palabras, el pasajero tiene derecho a transportar en su maleta de mano hasta 100 gramos, 100 ml o 3.4 oz de Líquidos, Aerosoles o Geles que no estén abiertamente

prohibidos por las normas internacionales de seguridad de la aviación.

Por consiguiente, los Líquidos, Aerosoles y Geles (LAGs) podrán ser trasladados a nivel internacional solamente cuando se registren como equipajes de mano, no excedan los 100 mililitros y no se encuentren prohibidos por las respectivas normas de aviación de control internacional, por lo que para ello es indispensable que el pasajero cumpla con la siguiente forma de transportar (Aeropuerto Internacional de Quito, 2013) este tipo de productos:

- El pasajero deberá transportar sus Líquidos, Aerosoles y Geles en una funda plástica transparente con cierre de 20 cm x 20 cm (o menos).
- Cada envase o frasco de LAG no deberá ser superior a 100 ml, 100 g o 3.4 onzas.
- Los pasajeros que lleven LAGs podrían estar sujetos a revisiones adicionales antes de permitir su transporte.
- El personal de seguridad del aeropuerto puede solicitar pruebas de autenticidad de los LAGs. (Aeropuerto Internacional de Quito, 2013)

Por ende, los pasajeros que deseen trasladar sus productos LAGs estarán sujetos a un control más minucioso que los pasajeros tradicionales, llegando inclusive a solicitar algún tipo de documentación adicional para verificar la autenticidad de los LAGs, los cuales solamente podrán ser transportados en fundas plásticas con cierre especializado o en envases no superiores a los 100 miligramos.

4.2.1. Restricciones fiscales

Se conoce que, en el Ecuador, no existe una mayor restricción en las exportaciones de productos provenientes desde el territorio nacional, sin embargo, el oro que mantiene como partida 7108 se ha establecido las Regulaciones para las Exportaciones de Mercancías Comprendidas en la Partida 7108 del Arancel Nacional

Artículo 2.- Exportación Definitiva. - Las mercancías comprendidas en la partida 7108 del Arancel Nacional, para su posterior salida definitiva del territorio ecuatoriano, por vía marítima, aérea o terrestre, deberán ingresar a los depósitos temporales habilitados para el efecto, con su respectiva Declaración Aduanera de Exportación (DAE). (Regulaciones para las Exportaciones de Mercancías comprendidas en la partida 7108 del Arancel Nacional, 2017)

Esto significaría que productos como el oro mantienen claras restricciones de su salida desde el Ecuador, por lo que es indispensable que se efectúen los depósitos temporales en la Declaración Aduanera de Exportación (DAE), esto es aplicable para todo tipo de transporte internacional incluyendo aquellos se determinan mediante transporte aéreo.

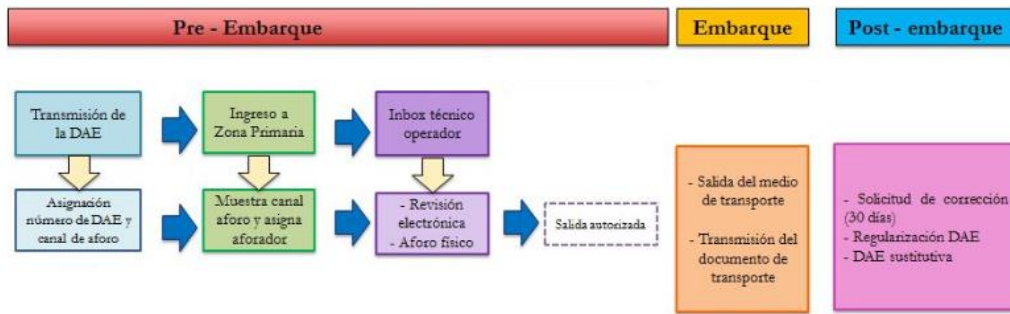


Figura 19. Flujo del proceso aduanero para Exportaciones-Ecuapass.

4.3. Evaluación de restricciones internas por aerolínea

Al referirse a las restricciones internas de cada una de las aerolíneas se encuentran las restricciones logísticas que hacen especial énfasis a la transportación de mercaderías, de carga como de equipaje de pasajeros, así como también las restricciones económicas que se relacionan con las formas de pago que se establecen para cada uno de los clientes que deseen viajar hacia el exterior.

No obstante, se destacan que cada empresa de aerolíneas deberá cumplir ciertas restricciones en la transportación de equipajes de los pasajeros como en la carga de mercadería, por lo que es indispensable detallar las restricciones que tienen y verificar el impacto en la calidad de servicio que otorgan cada compañía aérea, se ha establecido analizar las tres principales aerolíneas que manejan carga hacia Europa:

- Aerolínea Iberia
- Aerolínea Comercial KLM
- Aerolínea Air Europa

4.3.1. Restricciones logísticas

4.3.1.1. Restricciones logísticas internas de la Aerolínea IBERIA

Las restricciones que se otorgan en el transporte de carga y de equipaje ya sea de mano como facturado por parte de la aerolínea IBERIA están dados en la transportación de objetos peligrosos por lo que para garantizar la seguridad de la aeronave se mantienen restricciones (Aerolíneas Iberia, 2019) en los siguientes productos y no podrán viajar en el avión:

- Líquidos inflamables
- Sólidos inflamables y sustancias reactivas
- Oxidantes y peróxidos orgánicos
- Sustancias tóxicas o infecciosas
- Material radiactivo
- Corrosivos
- Pilas y baterías de litio y cigarrillos electrónicos
- Maletines y sacos de seguridad
- Gases y bombonas de gas
- Objetos peligrosos varios
- Dispositivos de oxígeno líquido

A más de ello, se reconoce que de acuerdo como lo establece la normatividad de la Aerolínea IBERIA (2019), se identifican los siguientes objetos que no podrán viajar en la cabina del avión:

Tabla 11
Objetos prohibidos que no pueden viajar en cabina de la aerolínea Iberia

Objetos	Descripción
Armas de fuego	Armas en general (pistolas, revólveres, rifles, escopetas, pistolas de juguete, reproducciones de armas de fuego, armas de aire comprimido, pistolas lanza-bengalas/de señalización, arcos para flechas, ballestas, arpones-fusiles de pesca, hondas, tirachinas)
Dispositivos para aturdir	Dispositivos destinados específicamente a aturdir o inmovilizar (pistolas y bastones para aturdir, pistolas táser, aturridores para animales, pistolas de matarife, macis, rociadores de sustancias picantes, aerosoles de pimienta, gases lacrimógenos, rociadores de ácido)
Armas u objetos punzantes o con aristas	Armas u objetos punzantes o con aristas (hachas, piquetas para hielo, navajas, cuchillas de afeitar, cortadores de cajas, flechas, dardos, arpones, jabalinas, espadas, sables, equipos de artes marciales cortantes, tijeras, cuchillos y cualquier otro objeto punzante)
Herramientas	El transporte o envío de herramientas de trabajo como palancas, martillos, taladros, sierras, sopletes, radiales, pistolas grapadoras, etc. está únicamente permitido como carga.
Instrumentos contundentes	Instrumentos contundentes (bates, palos de golf, porras, remos, monopatinas, cañas de pesca, equipos para artes marciales, tiragomas).
Sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios	Sustancias y dispositivos que puedan o parezca que pueden causar heridas graves o amenazar la seguridad de la aeronave (municiones, fulminantes, detonadores, imitaciones de dispositivos explosivos, minas, granadas, pirotecnia, cartuchos)

Nota. Adaptado de Aerolínea Iberia (2019).

4.3.1.2. Restricciones logísticas internas de la Aerolínea Comercial

KLM

Cada empresa de aviación a más de las regulaciones internacionales en el transporte de carga y de equipaje, deberá disponer de su propio reglamento considerando aquellos artículos

prohibidos (Aerolíneas KLM Royal Dutch Airlines, 2019) o que requieren algún tipo de regulación o restricción.

Entre los artículos que no pueden ser transportados ni por el equipaje de mano o facturable por la Aerolínea Comercial KLM (2019) se destacan los siguientes:

- **Objetos contundentes.** No se puede transportar en el equipaje de mano ningún objeto contundente que pueda provocar heridas, como: bates de béisbol y de softball, tacos de billar, *snooker* y *pool*, bates de críquet, cañas de pescar, palos de golf.
- **Explosivos y sustancias inflamables.** No es posible transportar ni en su equipaje de mano ni en su equipaje facturable, ningún explosivo ni ninguna sustancia (altamente) inflamable que pueda poner en peligro la salud o la propiedad de los pasajeros o de la tripulación, o la seguridad del avión. se incluyen entre ellas: nebulizadores de pintura, bebidas alcohólicas cuya graduación alcohólica volumétrica supere el 70 % (graduación alcohólica 140), municiones, cartuchos
- **Sustancias químicas y tóxicas.** No se permite llevar consigo ninguna sustancia química o tóxica que pueda representar un riesgo para la salud o los bienes de los pasajeros y de la tripulación o para la seguridad del avión.

De la misma manera, existen también artículos que no son permitidos en el equipo facturable pero que es posible trasladarlos en el equipaje de mano y con ciertas restricciones de acuerdo con la normativa de la Aerolínea Comercial KLM (2019) así como también reglas y normativas de aviación internacionales:

- **Líquidos en su equipaje de mano.** Se permiten llevar líquidos en el equipaje de mano solamente en recipientes que no sobrepasen de 100 milímetros (3,4 onzas) como máximo por artículo, se deberán almacenar todos los líquidos juntos en una bolsa de plástico transparente con cierre cuya capacidad no exceda de 1 litro. La bolsa ha de estar cerrada y los artículos han de caber en ella fácilmente. Sólo se puede llevar una bolsa de plástico transparente por persona.
- **Baterías de litio.** Las baterías de litio pueden generar una gran cantidad de calor en caso de cortocircuito, o pueden incendiarse si están dañadas, mal diseñadas o montadas. Por lo tanto, las baterías de litio sueltas y las baterías externas para uso personal en dispositivos tales como ordenadores portátiles, teléfonos móviles y reproductores de DVD, así como para equipos médicos, están restringidas y solo podrán transportarse en el equipaje de mano. Las baterías de recambio han de ir guardadas por separado en el paquete original. Si ya no lo tiene, deberá cubrir los puntos de contacto de la batería con cinta aislante de material no conductora para que queden aislados y envolver cada batería por separado en una bolsa de plástico.
- **Dispositivos de auto equilibrado.** No es posible llevar a bordo dispositivos de auto equilibrado o dispositivos de movimiento personal que funcionen con baterías de litio, tales como aerotablas, aeropatines, *oxboards*, tablas de *skate* eléctricas, *waveboards*, U-runners y vehículos de equipaje eléctricos, incluso si la batería está desconectada o desmontada. Los pasajeros físicamente discapacitados pueden utilizar dispositivos de auto equilibrado.

- **Cigarrillos electrónicos.** No se permite el transporte de cigarrillos electrónicos en el equipaje facturable, esto es posible solamente en el equipo de mano. Dado que las normas sobre el transporte a bordo de cigarrillos electrónicos pueden cambiar dependiendo del país, es recomendable comprobar siempre las restricciones legales de los países por los que transcurra su viaje. Sin embargo, no se permite la utilización ni la recarga de cigarrillos electrónicos en ningún momento ni en ningún lugar a bordo de los aviones de KLM.
- **Armas de fuego.** Solo puede llevar armas de fuego y munición como equipaje facturable con fines de tiro deportivo y caza si dispone de todos los permisos y licencias requeridos, con ciertas condiciones estrictas y únicamente después de reservar su transporte.

Es decir, que la Aerolínea Comercial KLM no permite el ingreso de artículos con los que se podrían amenazar la seguridad de las personas a bordo, no obstante, los siguientes productos (Aerolíneas KLM Royal Dutch Airlines, 2019) deberán no se encuentran sujetos dentro de alguno tipo de restricción:

- La comida para bebés que vaya a ser consumida durante el vuelo.
- Las medicinas que vaya a tomar durante el vuelo, siempre que disponga de una receta o de un certificado del médico que le trate.
- Las comidas dietéticas que vayan a consumirse durante el vuelo.

De acuerdo con esta disposición de la Aerolínea Comercial KLM, las comidas para bebés, medicinas bajo receta médica y comidas dietéticas no son consideradas como una amenaza y, por

lo tanto, puede llevarse consigo por parte de los pasajeros como equipaje de mano.

4.3.1.3. Restricciones logísticas internas de la Aerolínea AIR EUROPA

Objetos prohibidos

Dentro del equipaje de mano, la Aerolínea Air Europa no permite el transporte de los siguientes objetos pues al trasladarlos se podría afectar la seguridad de los pasajeros que se encuentran a bordo de la aeronave, cuyos objetos (Aerolínea Air Europa, 2019) se destacan a continuación:

- **Armas de fuego.** Pistolas, revólveres, rifles, escopetas, reproducciones de armas de fuego e imitaciones, piezas procedentes de armas de fuego (excepto visores o miras telescópicas).
- **Otro tipo de armas.** Pistolas y rifles de aire comprimido, pistolas para lanzar cohetes de señales. Arpones y fusiles de pesca submarina. Ballestas hondas y tirachinas. Pistolas para lanzar cohetes de señales y pistolas "starter".
- **Objetos punzantes o cortantes.** Armas blancas o juguetes parecidos. Hachas, arpones, jabalinas, flechas y dardos. Cuchillos y tijeras de más de 6 cm hoja. Sables, espadas, hendiduras, machetes, estrellas arrojadizas.
- **Herramientas.** Taladros, brocas, cuchillos profesionales. Sierras, destornilladores. Palancas, martillos, alicates. Llaves. Sopletes para soldaduras.
- **Instrumentos contundentes.** Bates de béisbol, palos y bastones. Remos, monopatines. Tacos de billas y cañas de pesca. Equipos para artes marciales.

A más de ello, se identifica también diversos objetos que han sido prohibidos por la Aerolínea Air Europa y que no es posible trasladarlos tanto en el equipaje a mano como facturado, por lo que

entre estos objetos (Aerolínea Air Europa, 2019) se destacan los siguientes:

- **Explosivos.** Incluye fulminantes, detonadores, espoletas, granadas, minas, explosivos.
- **Líquidos inflamables.** Incluye la gasolina y el metanol.
- **Sólidos inflamables y sustancias reactivas.** Incluye el magnesio, los encendedores, los fuegos de artificio y las bengalas.
- **Oxidantes y Peróxidos orgánicos** Incluye la lejía y los kits de reparación de carrocerías.
- **Sustancias tóxicas o infecciosas.** Incluye los raticidas y la sangre infectada.
- **Material radiactivo.** Incluye los isótopos para uso médico o comercial.
- **Corrosivos.** Incluye el mercurio y las baterías para automóviles.
- **Piezas de un motor** que hayan contenido combustible.
- Pequeños Vehículos Alimentados con **baterías de litio.**

En el caso de transportar fuera del territorio nacional cigallos electrónicos, las disposiciones de la Aerolínea Aer Europa determinan que este tipo de productos pueden ser trasladados solamente en el equipaje a mano, mas nunca en el equipaje facturado, pues los cigarrillos electrónicos presentan un sobrecalentamiento sino se manipulan adecuadamente por lo que es calificado como un peligro potencial para los pasajeros, es por ello que es necesario que este tipo de objetos sean trasladados cumplimiento con las medidas de seguridad aéreas como equipaje de mano.

Aspectos para considerar en las restricciones de la Aerolínea Air Europa

Para que una maleta se pueda catalogar como equipaje facturable, el pasajero deberá ajustarse a las siguientes restricciones (Aerolínea Air Europa, 2019) entre las cuales están:

- Ningún bulto puede pesar más de 32 kg. De excederse este límite, el sobrante deberá empaquetarse en un nuevo bulto sujeto al pago del correspondiente exceso.
- No se aceptarán electrodomésticos como equipaje facturado. Estos deberán cumplir con las medidas máximas permitidas para su transporte en cabina, y en caso de superarlas, deberán transportarse como carga aérea. Únicamente se aceptarán dentro de su equipaje de mano si las dimensiones y el peso del objeto lo permiten.

De igual forma, los pasajeros que aborden sus maletas como equipaje de mano deberán considerarse las siguientes restricciones tanto en productos líquidos como en bebidas alcohólicas y sustancias similares al polvo, por lo tanto, se deberá tomar en cuenta (Aerolínea Air Europa, 2019) lo siguiente:

- En el equipaje de mano solo está permitido llevar pequeñas cantidades de líquidos. Éstos tendrán que ir en envases con una capacidad máxima de 100 ml. Cada pasajero tendrá que guardar estos envases en una bolsa de plástico transparente con auto cierre (20 cm x 20 cm aproximadamente) y llevarla separada y a mano para facilitar la inspección.
- Bebidas alcohólicas contenidas en embalajes de venta al detalle que contengan más del 24 % pero no más del 70 % de alcohol por volumen, en recipientes que no excedan de 5 L,

con una cantidad neta total por persona de 5 L de tales bebidas.

- Las sustancias tipo polvo de cualquier cantidad pueden viajar en el equipaje de bodega. Ejemplos de sustancias tipo polvo: harina, azúcar, café molido, especias, leche en polvo o preparado para bebés, cosméticos, etc.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones y recomendaciones.

Existe una oferta importante de aerolíneas que brindan el servicio de transporte de carga aérea desde del aeropuerto de Quito hacia Europa. En esta evaluación se ha podido analizar la historia, capacidades, destinos, servicios, restricciones técnicas, que tienen las 3 aerolíneas que principalmente están ofreciendo servicios directos hacia Europa. También hemos podido analizar las restricciones locales, fiscales, climáticas, geográficas que tiene el aeropuerto de Quito y que en conjunto generan que la oferta no pueda seguir creciendo.

Con la apertura del nuevo aeropuerto de la ciudad en febrero del 2013, las facilidades para el transporte, almacenaje, recepción de carga aérea de exportación han contribuido para que la oferta de capacidad aérea crezca.

Las aerolíneas han encontrado un aeropuerto que cuenta con zonas dedicadas para carga, que facilitan el proceso de exportación tanto para los productores, agentes de carga, aerolíneas, aduana y demás involucrados en el proceso logístico.

En contraste a las facilidades detalladas existen factores que continúan restringiendo la oferta de transporte de carga aérea desde Quito, el factor geográfico y climático juegan un papel fundamental al respecto.

La altitud en la que se encuentra nuestra ciudad limita el peso final permitido para el despegue de las aeronaves. Esta restricción

de peso afecta directamente a la capacidad de carga de los vuelos transatlánticos. De las tres aerolíneas analizadas, dos cuentan con operación triangular UIO-GYE-MAD (UX) UIO-GYE-AMS y una cuenta con operación directa UIO-MAD (IB). En el caso de las aerolíneas que tienen una parada en GYE esta pérdida de capacidad de carga ofrecida en el aeropuerto de Quito puede ser compensada con carga que pueda ser carga en Guayaquil, pero siempre se va a tener un factor de pérdida de carga exportable desde Quito. En el caso de la aerolínea que tiene la operación directa, no cuenta con esta operación triangular y tiene una afectación directa en la capacidad ofertarle en cada vuelo UIO-MAD.

Si al factor altura le sumamos las condiciones climáticas que se tienen durante los meses del verano en la Serranía ecuatoriana (junio-septiembre), vamos a encontrar que la gran parte de vuelos comerciales y cargueros que salen de Quito reducen la oferta de capacidad diaria en sus vuelos, restricción los kilos que pueden cargar en sus aviones por las condiciones climáticas. Debido a que existe una gran cantidad de quebradas cerca al aeropuerto de la ciudad en los meses de verano se hace más notorio los vientos descendientes y también los vientos cruzados, los cuales sumados a las ráfagas fuertes del verano genera una limitante en la operación aérea, por lo cual para no afectar la seguridad de la operación el peso de carga total ofrecida en cada es menor a la habitual.

Es importante concluir que todas las aerolíneas trabajan bajo la legislación de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) la cual clasifica a las mercancías peligrosas en nueve clases, esta clasificación se la hace considerando su nivel de peligrosidad y está prohibido el transporte como equipaje de mano y/o equipaje de bodega. De manera general podemos detallar los principales: sustancias explosivas, gases y/o líquidos inflamables, sólidos

inflamables, sustancia que pueden provocar combustión, productos tóxicos, infecciosos, corrosivos, radioactivos entre otros.

Para poder ser manejados como carga, es mandatorio que el emisor de la guía aérea tenga la certificación de mercancías peligrosas para que la aerolínea pueda aceptar la recepción y transporte de esta carga. Dentro de este tema se puede notar que hay una restricción física y técnica para el manejo de productos radioactivos dentro de la terminal de carga internacional. Al momento no existe la capacitación necesaria de parte de los exportadores y/o agentes aéreos de carga y tampoco el espacio físico para su manejo adecuado dentro del aeropuerto.

Otro factor que afecta al crecimiento de la oferta de carga aérea son las cargas impositivas que tienen los productos de importación y las tasas e impuestos que se deben pagar para la operación regular en el Ecuador.

El aumento de nuevas frecuencias desde y hacia Europa viene determinado del flujo de pasajeros y carga que se tiene desde Europa y hacia Europa. Con la firma del acuerdo con la Unión Europea la demanda de pasajeros y/o carga hacia Europa ha crecido, esto permite que aumente la oferta de aerolíneas, pero el balance completo se determina con la cantidad de pasajeros y/o carga que se tenga de llegada a Ecuador (importación). En los últimos años ha habido muchos cambios al respecto de los aranceles aduaneros y limitantes o cupos para varios productos de importación. El costo de realizar operaciones cargueras desde Quito hacia Europa se determina con la cantidad de carga de importación que puede arribar al país, si un avión llega con una ocupación alta de carga, las tarifas del flete aéreo desde Quito van mucho más competitivas que si el avión no llega con una gran cantidad de carga. La imposición de cupos y aranceles con

porcentajes alto a las importaciones generan que la oferta de aerolíneas que transporten carga se vea limitada por los altos costos de operación.

Al tener en un 90 % las exportaciones aéreas con materias primas o productos tradicionales y/o primarios (flores, frutas, artesanías) genera que las aerolíneas no puedan ofrecer un servicio con un valor agregado, la manufactura, el sector petrolero, el sector médico, el sector aeronáuticos, el transporte de radioactivos, el transporte de carga valiosa viene ganando mucho terreno en la oferta de transporte aéreo, estos productos al requerir un servicio con un mayor control, tecnología, equipos, tiempos cortos y un seguimiento exhaustivo genera que la aerolínea realice inversiones grandes para estar alineados a las tendencias del sector. Este tipo de servicios en la actualidad son muy requeridos y los márgenes de ganancia del sector aéreo es mucho más grande que al transportar productos primarios. A consecuencia de esto, la capacidad extra que puedan tener las aerolíneas europeas en temporada altas siempre se va a destinar a los mercados que estén generando productos con un mayor valor para tener un mayor ingreso por los fletes aéreos.

Es recomendable mantener una estabilidad política y fiscal para que el mercado de intercambio entre Ecuador y la Unión Europea se mantenga y comience a desarrollarse en la escala que todos deseamos. Si se establece políticas que incentiven la producción de productos terminados, generando incentivos y apoyo al sector exportador, reduciendo las barreras arancelarias y los altos costos (permiso y tasas) que se tiene para la operación aeronáutica en el país, se puede lograr que tanto la oferta de transporte aéreo de carga y demanda de productos de exportación hacia la Unión Europea se diversifique, se desarrolle y genere mayores ingresos para nuestra economía.

BIBLIOGRAFÍA

- Abellán, D. (2011). *Iberia: Como adaptarse a un entorno cambiante. Caso Práctico*. México: EOI Escuela de Negocios.
- Aduana del Ecuador. (25 de septiembre de 2017). *Regulaciones para las Exportaciones de Mercancías comprendidas en la partida 7108 del Arancel Nacional*. Obtenido de Resolución Nro. SENAE-SENAE-2017-0564-RE: <https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2017/10/SENAE-SENAE-2017-0564-RE-vigente.pdf>
- Aerolínea Air Europa. (30 de enero de 2019). Obtenido de Seguridad: <https://www.aireuropa.com/es/vuelos/seguridad#medidas>
- Aerolínea Air Europa. (16 de febrero de 2019). *Objetos prohibidos*. Obtenido de En el equipaje de mano: https://www.aireuropa.com/airstatic/contents/objetos_prohibidos_es.pdf
- Aerolíneas Iberia. (05 de febrero de 2019). Obtenido de Equipaje Peligroso: <https://www.iberia.com/ec/equipajes/articulos-peligrosos/>
- Aerolíneas KLM Royal Dutch Airlines. (19 de noviembre de 2019). Obtenido de Artículos restringidos o prohibidos: https://www.klm.com/travel/ec_es/prepare_for_travel/baggage/restricted_article/index.htm
- Aeropuerto Internacional de Quito. (01 de febrero de 2013). Obtenido de Nuevas Regulaciones en el Transporte de Líquidos, Aerosoles y Geles: <https://aeropuertoquito.aero/es/ultimas-noticias/3-noticias-aeropuerto-mariscal-sucre/84-nueva-fecha-para-inicio-de-operaciones-del-aeropuerto.html>
- Aeropuerto Internacional de Quito. (17 de octubre de 2018). Obtenido de <https://aeropuertoquito.aero/es/14-preguntas->

frecuentes/133-cuales-son-las-regulaciones-para-el-equipaje-de-mano-y-para-el-equipaje-facturado.html

Air Europa. (2018). *Servicios de la aerolínea*. Obtenido de Air Europa Cargo: <http://cargo.aireuropa.com/servicios.html>

Air Europa. (2019). *Destinos*. Obtenido de Air Europa Cargo: <http://cargo.aireuropa.com/>

AIR Europe. (2016). *Capacidad operativa*. Obtenido de Air Europa Líneas aéreas: <https://www.aireuropa.com/es/vuelos/condiciones>

Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo. (2017). *Transporte aéreo*. Obtenido de <https://www.alt.aero/>

Baena, J. (2015). *Transporte internacional*. España: Altabenit.

Banco Mundial. (2017). *TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS EN AMÉRICA LATINA*. Colombia: Banco Mundial.

Cabrera, A. (2016). Transporte aéreo internacional de mercancías. *Revista ICEX: España Exportación e Inversiones*.

Castaño, J. (2016). *Análisis de la Compañía Iberia. La dirección de resultados en las empresas privatizadas*. Barcelona, España: Universitat de Barcelona.

Castaño, J. (2017). *Análisis de la Compañía Iberia. La dirección de resultados en las empresas privatizadas*. Barcelona, España: Universitat de Barcelona.

Código Aeronáutico. (2006). *Registro oficial 435 del 11 de enero 2007*. Ecuador: Dirección General de Aviación Civil del Ecuador.

Comunidad Andina. (2004). *Transporte aéreo en la comunidad andina*. Colombia: Decisión 582.

Convenio de aviación civil internacional. (1954). *Registro oficial 675 del 25 de noviembre 1954*. México.

- Convenio de Montreal. (28 de mayo de 1999). Obtenido de Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional: http://www.dinac.gov.py/downloads/CONV_MONTREAL.pdf
- Convenio para la Unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional. (2006). *Registro oficial 333 del 14 agosto 2006*. México.
- DAC. (2018). *Rendición de cuentas*. Ecuador.
- Delgado, R. (30 de mayo de 2016). *Organización de Aviación Civil Internacional*. Obtenido de Seguridad de la Aviación: Evaluación de Riesgo Anexo 17: <https://www.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2014/SARS-EMINAR/SAR-P19.pdf>
- Diez, R. (2017). *El aeropuerto y la ciudad en los escenarios de la globalización: Una simbiosis necesaria y cambiante*. Tesis doctoral. Madrid, España: Universidad Complutense de Madrid.
- EAE Business School. (17 de diciembre de 2016). Obtenido de Composición y funciones de la carta de porte aéreo: <https://retos-operaciones-logistica.eae.es/composicion-y-funciones-de-la-carta-de-porte-aereo/>
- Guía Oficial de Aerolíneas. (2018). *Análisis de transporte aéreo de carga*. Obtenido de <https://www.oag.com/lat/acerca-de>
- KLM Airlines. (2018). *Equipaje especial*. Obtenido de KLM Airlines Travel: https://www.klm.com/travel/ec_es/prepare_for_travel/baggage/exceptional_baggage/index.htm
- KLM Airlines. (2018). *Historia*. Obtenido de KLM Royal Dutch Airlines: <https://www.skyteam.com/es-MX/about/KLM-Royal-Dutch-Airlines/>
- Martínez, J. (2015). *El sector de transporte aéreo*. España: Díaz de Santos.

Ministerio de Relaciones Laborales y Dirección de Aviación Civil. (15 de noviembre de 2013). Obtenido de Acuerdo de Convenio de pago por multas impuestas por los directores regionales de trabajo y servicio público y anticipos de préstamos de las instituciones públicas. Registro Oficial No. 124: <https://www.derechoecuador.com/registro-oficial/2013/11/registro-oficial-no-124---viernes-15-de-noviembre-de-2013-suplemento>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2015). *Plan Estratégico de Movilización*. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/04/Plan_Estrategico-de-Movilidad.pdf

Pérez, A. (2017). *El legado sonoro de Iberia de Isacc Albéniz: La grabación integral: Un estudio de caso. Memoria de investigación*. Madrid, España: Universidad Complutense de Madrid.