



## UNIDAD DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS

ANÁLISIS DE LA PROPUESTA DE “CIELOS ABIERTOS” QUE IMPULSA EL ECUADOR: ASPECTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS, SU INCIDENCIA PARA LA SEGURIDAD DEL ESTADO

Eduardo Cárdenas Tovar

Cuarto Entregable

30/06/2022

## Contenido

|                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------|----|
| Introducción.....                                                       | 3  |
| Naturaleza de los acuerdos de cielos abiertos .....                     | 5  |
| Alcance Jurídico de los convenios de Cielos Abiertos en el Ecuador..... | 8  |
| El sector aerocomercial ecuatoriano y el escenario internacional.....   | 16 |
| Convenios de Cielos Abierto firmados por el Ecuador.....                | 22 |
| Beneficios y desventajas de las políticas de Cielos Abiertos.....       | 24 |
| Conclusiones.....                                                       | 25 |
| Bibliografía.....                                                       | 27 |

## **ANÁLISIS DE LA PROPUESTA DE “CIELOS ABIERTOS” QUE IMPULSA EL ECUADOR: ASPECTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS, SU INCIDENCIA PARA LA SEGURIDAD DEL ESTADO**

### **Introducción**

Los convenios internacionales de transporte aéreo dentro del contexto de cielos abiertos, están en referencia a la estructuración de acuerdos bilaterales o multilaterales entre dos o más países relacionados al transporte aéreo, en los cuales los contratantes se comprometen a proporcionar todas las facilidades en los mecanismos internos del mercado de transporte.

A fin de cumplir con estos compromisos, los países deben reducir la intervención gubernamental en varias áreas del transporte como son: servicio de carga, pasajeros y combinados en las aerolíneas participantes, estableciendo de esta manera una base de negociación de acuerdo a los intereses y capacidades propias de cada estado.

En relación al entorno jurídico al que se rigen los convenios de transporte aéreo, es importante no confundir los términos utilizados en cuanto a *Cielos Abiertos* se refiere, en donde se podría interpretar la posible vulneración de la soberanía del espacio aéreo ecuatoriano por parte de grandes aerolíneas extranjeras, ya que podrían acaparar el mercado con precios que ellas establezcan y al que no podrían competir las aerolíneas propias por no disponer de una envergadura como la de sus competidoras.

Está establecido como un deber del estado ecuatoriano el garantizar y ejercer soberanía sobre su territorio, y esto como sus límites están enmarcados en la Constitución de la República del Ecuador en el artículo 4 donde señala: *“El territorio del Ecuador constituye una unidad geográfica e histórica de dimensiones naturales, sociales y culturales, legado de nuestros antepasados y pueblos ancestrales. Este territorio comprende el espacio continental y marítimo, las islas adyacentes, el mar territorial, el Archipiélago de Galápagos, el suelo, la plataforma submarina, el subsuelo y el espacio suprayacente continental, insular y marítimo. Sus límites son los determinados por los tratados vigentes”*<sup>1</sup>. Pero es importante señalar que la soberanía y la defensa del territorio son una cosa y, la propiedad y el control de toda actividad de tipo comercial y del transporte aéreo, son otra muy distinta, ya que existen múltiples factores que intervienen en su determinación, sobre todo los que se relacionan al bien común sobre el interés particular.

---

<sup>1</sup> Constitución de la República del Ecuador

Entendiéndose el interés particular a la ganancia de los propietarios y principales accionistas de las compañías aéreas intervinientes en el acuerdo, los cuales tratarán de establecer sus índices de ganancias de acuerdo a sus propios intereses, surgiendo la pregunta: si con una mayor protección jurídica estatal en la regulación de las tarifas aéreas para acuerdos de cielos abiertos se obtendrán mayores beneficios para las diferentes partes?

El 27 de diciembre de 2017, el Presidente Constitucional de la República del Ecuador Lenin Moreno, mediante Decreto Ejecutivo No 256, establece como política pública nacional, la plena liberalización del transporte aéreo por parte del Ecuador, a excepción de tráfico de cabotaje<sup>2</sup>.

Dentro de los considerandos se resalta que la Constitución contempla que la política comercial tiene como objetivos, entre otros, los de desarrollar, fortalecer y dinamizar los mercados internos, así como regular, promover y ejecutar acciones correspondientes para impulsar la inserción estratégica del país en la economía mundial. Del mismo modo el Ecuador como signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, contempla la importancia de satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo, respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico; y, de asegurar que se respeten plenamente los derechos de los estados contratantes, y que cada estado contratante tenga oportunidad equitativa de explorar empresas de transporte aéreo internacional.

A través de la suscripción de este tipo de acuerdos bilaterales flexibles o de *Cielos Abiertos* en forma gradual y progresiva, se intenta coadyuvar al desarrollo del turismo, intercambio comercial, integración nacional, regional y mundial, todo dentro de un marco de seguridad, transparencia y flexibilidad.

Un ejemplo de la liberación del transporte aéreo en América del Sur, se encuentra en la Decisión 582 sobre Transporte Aéreo, del 04 de mayo de 2004 de la Comunidad Andina (CAN), de la que el Ecuador es Parte, mediante la cual los países miembros se conceden el libre ejercicio de derechos de tercera libertad, cuarta libertad y quinta libertad, en vuelos regulares de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, en los vuelos no regulares de carga y correo que se realicen dentro de la subregión; así como también un régimen de libertad para los vuelos no regulares de carga de sus empresas, que se realicen entre países de la subregión y terceros

---

<sup>2</sup> [https://minka.presidencia.gob.ec/portal/usuarios\\_externos.jsf](https://minka.presidencia.gob.ec/portal/usuarios_externos.jsf)

La firma de los memorandos de entendimiento sobre Cielos Abiertos con los Estados Unidos, Kuwait, Chile y República Dominicana, el 08 de diciembre de 2021 y con Panamá el 24 de marzo de 2022, crea la necesidad de ampliar los conocimientos sobre la aplicación de estos convenios, enfocando esta aplicación de manera práctica, permitiendo un mayor conocimiento de los mismos, evaluando las implicaciones que tienen para diferentes escenarios de Ecuador la suscripción de dichos acuerdos internacionales, su impacto en sectores como: el turístico, el comercial, el aéreo, el político entre otros, buscando de esta forma, diseñar propuestas para mejorar no solo el alcance sino la equidad del mismo entre las partes, propendiendo un crecimiento integral en los diferentes sectores donde estos tienen alcance.

Es por todo este contexto que los memorandos de entendimiento de Cielos Abiertos firmados por el Ecuador han generado una gran cantidad de opiniones tanto positivas como negativas dentro del sector aerocomercial ecuatoriano, por esta razón, este tema debe ser analizado desde una perspectiva neutral, objetiva, realizando un análisis de los diferentes aspectos que presentan mayor importancia de acuerdo a los intereses y prioridades que los mismos acuerdo conllevan, como son: la comprensión de los acuerdos desde el ámbito conceptual, el alcance jurídico y la capacidad que tiene el Ecuador para hacer frente a estos acuerdos internacionales.

### **Naturaleza de los acuerdos de cielos abiertos.**

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, constituye la base normativa primordial que regula los temas básicos sobre esta actividad y el transporte aéreo mundial. Sus principios fundamentales tienen en su articulado una esencial base de sustentación que mantienen su vigencia a pesar del transcurrir del tiempo y de la evolución tecnológica del hecho técnico aeronáutico.

El Convenio de Chicago fue el resultado de un gran esfuerzo de concordar los diferentes puntos de vista, en beneficio de la armonización de principios y métodos a ser aplicados en el transporte aéreo internacional. En el Preámbulo de este convenio se encuentran algunos principios fundamentales que recogen aquel esfuerzo, los que pueden resumirse de la siguiente manera<sup>4</sup>:

---

<sup>3</sup> [SICE - Comunidad Andina - Decisión 582 \(oas.org\)](#)

<sup>4</sup> [Convenio de Aviación Civil Internacional CHICAGO \(dgac.go.cr\)](#)

- La aviación civil internacional debe desarrollarse en forma segura y ordenada;
- Los servicios internacionales de transporte aéreo deben establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades;
- Los servicios internacionales de transporte aéreo deben realizarse de modo sano y económico.

Si el desarrollo seguro de la aviación civil internacional tiene la categoría de principio fundamental, es necesario que su operación sea implementada en forma perfecta y que su explotación comercial se desarrolle sobre bases concretas lo que involucra regularidad.

La regularidad y el equilibrio de oferta por ambas partes harán, a su vez, que el transporte aéreo se desenvuelva de modo eficaz y económico evitando, en consecuencia, la aplicación de cualquier clase de subsidios.

En el mismo orden de ideas, para que la aviación civil y el transporte aéreo sean ordenados, debe existir un régimen jurídico que permita a todos los Estados participar del sistema y esto solo puede concretarse si todos ellos tienen la oportunidad de hacerlo en las mismas condiciones que los demás. Por lo tanto, la igualdad de oportunidades es una consecuencia de que el desarrollo de ese transporte aéreo sea ordenado. Si no fuere así, no sería posible evitar que surjan fricciones entre los países y no podría estimularse la cooperación entre las naciones y los pueblos del mundo.

La Organización Internacional de Aeronáutica Civil (OACI) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) como organizaciones internacionales que regulan la actividad aérea, o que tienen injerencia dentro de la creación de normativa que rigen los convenios como el de Cielos Abiertos, recomiendan que los países que tienen interés en la suscripción de este tipo de acuerdos de transporte aéreo, no solo deberían contar con una infraestructura aeronáutica desarrollada, considerando a la infraestructura desarrollada al conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible una navegación aérea segura, tales como aeródromos, dispositivos de ayudas a la navegación, radares de aproximación, señalamientos, iluminación, informaciones aeronáuticas, telecomunicaciones, meteorología, aprovisionamiento y reparación de aeronaves, todas ellas enmarcadas bajo los estándares de certificación que garantice la operación a mayor escala, como lo requiere el denominado esquema de Cielos Abiertos, para que sea aprovechado en su mayor proporción no solamente por los explotadores aeronáuticos, sino visto desde el punto de vista del consumidor o pasajero, quien es el principal beneficiado por tener mayores opciones en la oferta de transporte.

Siendo el pasajero el principal interés del gobierno al buscar suscribirse a estos acuerdos internacionales, el mismo gobierno ecuatoriano, adicionalmente al desarrollo de la infraestructura señalada anteriormente, debe tener la capacidad suficiente en su flota aeronáutica para competir con los países firmantes, a fin de garantizar una igualdad y equidad en la oferta de servicios y que al mismo tiempo se maneje una ecuación paralela en los beneficios de ambas partes a la hora de suscribir estos compromisos.

Acorde a lo mencionado en el párrafo anterior, se debe considerar la existencia de políticas sólidas en el sector aéreo como pilar de estos convenios, las mismas que contribuirán al fortalecimiento y buen funcionamiento en su aplicación, del mismo modo se disponga de un marco jurídico confiable que garantice un soporte legal a las aerolíneas nacionales. No se trata de implantar la desregularización del transporte aéreo nacional y dejar la libre operación a las aerolíneas extranjeras en nuestro territorio, lo que se busca, es fortalecer los lazos entre las partes y contribuir al crecimiento y desarrollo de los países de una forma ordenada y justa, enmarcados integralmente dentro de los diferentes escenarios que pueden verse involucrados.

De acuerdo a lo establecido por la OACI para los acuerdos de Cielos Abiertos, la firma de los memorandos de entendimiento del Ecuador con los Estados Unidos, Kuwait, Chile, República Dominicana y Panamá, buscan de forma general fortalecer áreas esenciales referentes a los siguientes aspectos:

- Competencia en libre mercado. No imposición de restricciones en los vuelos internacionales en lo que a número de aerolíneas, capacidad, frecuencias y aeronaves empleadas se refiere<sup>5</sup>.
- Precios y tarifas de mercado. Una tarifa solo puede ser desautorizada si ambos países así lo desean y únicamente en casos muy específicos
- Competencia en igualdad. Todas las aerolíneas (figuren o no en el acuerdo) de ambas partes pueden establecer oficinas en el otro país y disponer de los beneficios que éstas generen de forma rápida y sin restricciones. Las aerolíneas designadas tienen la libertad de utilizar su propio servicio de *handling*<sup>6</sup> o contratar a alguno de sus competidores. Las aerolíneas y consignatarios pueden organizar como deseen la distribución terrestre de la mercancía recibida por vía aérea y tienen garantizado el

---

<sup>5</sup>Ecuador aplica políticas de Cielos Abiertos » Nicolás Larenas (nlarenas.com)

<sup>6</sup> Handling, en el entorno aeronáutico se traduce al español como asistencia en tierra a aeronaves

acceso a los servicios de Aduanas. Las tasas cargadas a los usuarios simplemente vienen determinadas por los costes del servicio.

- Acuerdos de cooperación económica. Las aerolíneas designadas pueden suscribir acuerdos de código compartido o alquilar aeronaves a compañías de cualquiera de ambos países o incluso de terceros según las normas vigentes. De manera opcional también se puede permitir que aerolíneas y transportistas terrestres realicen operaciones de código compartido.
- Asesoramiento para la resolución de conflictos. Se incluyen procedimientos para resolver las diferencias relacionadas con la interpretación de los acuerdos.
- Libertad de servicios chárter. Las compañías pueden escoger a qué regulación se acogen para operar un vuelo chárter.
- Seguridad. Cada gobierno se compromete a mantener los mayores niveles posibles de seguridad aérea y a prestar asistencia al otro en determinadas circunstancias.

#### **Alcance Jurídico de los convenios de Cielos Abiertos en el Ecuador.**

Desde la antigüedad con la demarcación de los territorios y la conformación de las nacientes naciones con identidades y culturas propias, se ha marcado de forma casi inherente la pertenencia y la propiedad de las mismas tierras, justamente a nombre de la nación soberana que allí nacía, del mismo modo se adopta el concepto de que el espacio aéreo hace parte del territorio dentro del cual se delimitan las fronteras de una nación, la porción del espacio aéreo sobre el territorio también se avala como propia y por lo tanto se debe ejercer soberanía sobre ésta.

A medida que fue evolucionando la historia y con el ella el crecimiento de la industria y el desarrollo de la tecnología, principalmente en lo relacionado al ámbito militar, se vio la necesidad de contar con medios que permitieran ejercer una soberanía ante la incursión no autorizada de medios aéreos externos; por otro lado, fueron apareciendo nuevas máquinas que permitían desplazarse de forma segura, controlada y a grandes distancias.

Debido a ello, fue necesario el desarrollo de normativas, mecanismos políticos que normalizaran las operaciones aéreas en cuanto a las autorizaciones para permanecer en el aire dentro de cada territorio constituido, y los procedimientos para hacer uso del espacio aéreo traspasando los límites legales y reconocidos por las naciones colindantes, haciéndolo de forma pacífica y autorizada. Para alcanzar estos acuerdos fueron necesarias una serie de reuniones entre los Estados donde se crearon las normas que actualmente permanecen vigentes que regulan

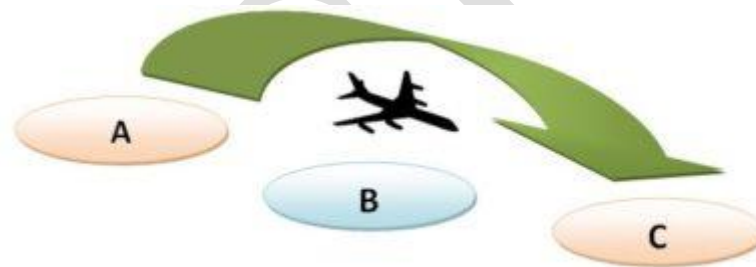
y estandarizan las actividades comerciales, diplomáticas y privadas para hacer uso del espacio aéreo y que permiten traspasar las fronteras de forma controlada segura y legal.

Toda esta normativa se puede traducir en la denominadas “*Libertades del Aire*”, que están conformadas y organizadas en base a lineamientos de la OACI por medio de acuerdos suscritos por los países incluido el Ecuador.

**ACUERDO RELATIVO AL TRÁNSITO DE LOS SERVICIOS AÉREOS:** mediante este acuerdo se reconocen las dos primeras libertades del aire o libertades de tránsito<sup>7</sup>

**Primera libertad:** El derecho a sobrevolar, sin aterrizar, los cielos de otro Estado en el curso de un transporte aéreo comercial.

Figura No 1



Fuente: Sociedad Aeronáutica Española

**Segunda libertad:** El derecho a aterrizar, sin fines comerciales, en el territorio de otro Estado. Es la denominada “escala técnica”.

Figura No 2

---

<sup>7</sup> Acuerdo Provisional Tránsito Servicios Aéreos Internacionales (Chicago, 7/12/1944) (parlamento.gub.uy)

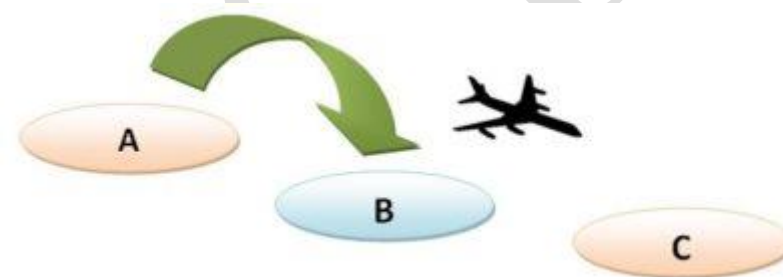


Fuente: Sociedad Aeronáutica Española

**ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL:** En el que se reconocen la tercera libertad comercial.

**Tercera libertad:** El derecho a transportar comercialmente personas o cosas desde el país de origen de la empresa aérea hasta el territorio de otro estado.

Figura No 3



Fuente: Sociedad Aeronáutica Española

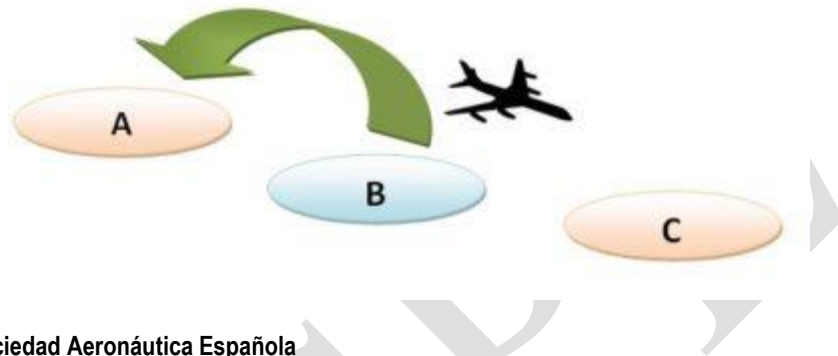
Por ejemplo, si una línea aérea ecuatoriana transporta pasajeros o carga desde Quito a Estados Unidos, es porque este último país le ha concedido al Ecuador el derecho de tráfico de tercera libertad.

La anterior consideración también se aplica tratándose de vuelos con escala. Por ejemplo, si una línea aérea ecuatoriana transporta pasajeros o carga desde Quito hasta los Estados Unidos, con escala previa en México, existen dos derechos de tercera libertad a distinguir: el primero es el derecho de tercera libertad que permite transportar las personas o carga embarcadas en Quito y desembarcadas en México, y el segundo, está el derecho de tercera libertad que permite transportar las personas o carga embarcadas en Quito y desembarcadas en los Estados Unidos.

Si en este mismo ejemplo, la aerolínea ecuatoriana, al efectuar la escala en México, embarca en ese momento pasajeros o carga, y los conduce a los Estados Unidos, ello no es manifestación de tercera libertad, sino de quinta libertad.

**Cuarta libertad:** El derecho a transportar comercialmente personas o cosas desde el territorio de otro Estado hasta el país de origen de la empresa aérea

Figura No 4



Fuente: Sociedad Aeronáutica Española

Si una aerolínea ecuatoriana transporta pasajeros o carga desde Estados Unidos a Quito, es porque este último país le ha otorgado al Ecuador el derecho de tráfico de cuarta libertad.

Tratándose de vuelos con escala, la situación también es la misma. Por ejemplo, si una línea aérea ecuatoriana transporta pasajeros o carga desde Estados Unidos a Quito, con escala previa en México, hay dos derechos de cuarta libertad a distinguir: primeramente, está el derecho de cuarta libertad que permite transportar las personas o carga embarcadas en los Estados Unidos y desembarcadas en Quito, en segundo lugar, está el derecho de cuarta libertad que permite transportar las personas o carga embarcadas en México y desembarcadas en Quito.

Si en este mismo ejemplo de vuelo con escala, la línea aérea ecuatoriana, embarca pasajeros o carga en los Estados Unidos, pero lo desembarca en la escala a efectuarse en México, ello no es manifestación de cuarta libertad, sino de quinta libertad (si es que se trata del retorno de un vuelo iniciado en Ecuador) o de séptima libertad (si es que es un vuelo que no ha tenido su origen en Ecuador)

**Quinta libertad:** El derecho a transportar comercialmente personas o cosas desde y hasta terceros Estados, pero solamente respecto de vuelos iniciados en el país de origen de la empresa aérea.



**Fuente:** Sociedad Aeronáutica Española

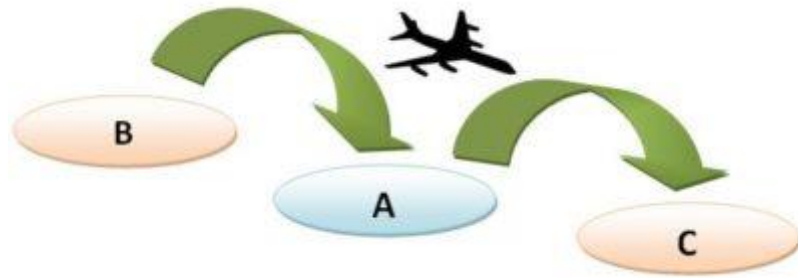
Siguiendo con el ejemplo del vuelo que una empresa aérea ecuatoriana inicia desde Ecuador a Estados Unidos, con escala en México, pero agregándole el vuelo de retorno utilizando exactamente la misma ruta, es decir, partiendo desde los Estados Unidos hacia el Ecuador con escala en México.

Como todo este trayecto se entiende como parte de un solo vuelo iniciado en nuestro país, será manifestación de quinta libertad todo el tráfico comercial que la empresa aérea ecuatoriana pueda recoger durante el vuelo de ida en la escala a efectuarse en México y lo dirija a los Estados Unidos, y en el retorno, recoja en los Estados Unidos y lo desembarque en la escala a efectuarse en México.

Es por esta causa que se afirma que el derecho de quinta libertad es válido en ambas direcciones. Ida y vuelta conforman una sola operación aérea, un solo vuelo con un único punto de partida que es Ecuador; por esta misma razón es que si el vuelo de retorno, en el ejemplo, comprende otros países como Panamá, el eventual tráfico comercial que la empresa aérea ecuatoriana recoja en los Estados Unidos y/o México y los desembarque en Panamá, también es manifestación de quinta libertad. El vuelo es uno solo y originado en el Ecuador. Naturalmente, el ejercicio de la quinta libertad requiere del consentimiento de los tres países involucrados, aunque no se haya expresado en un único convenio internacional.

Además de las cinco libertades del aire tradicionales que se ha hecho referencia, en algunos textos con frecuencia se alude a otras cuatro libertades del aire, que son las siguientes:

**Sexta libertad:** El derecho a transportar comercialmente personas o cosas desde y hasta terceros Estados, pero con la condición de efectuar una escala en el país de origen de la empresa aérea.



**Fuente:** Sociedad Aeronáutica Española

Un ejemplo de sexta libertad es el tráfico que una línea aérea ecuatoriana lleve desde Chile a los Estados Unidos, pero con escala previa en Quito. Basta que se aterrice en el país de origen de la empresa, en este caso Quito u otra ciudad ecuatoriana, para dar cumplimiento a la sexta libertad. No es necesario que se embarquen pasajeros o carga, aunque en la práctica ello siempre sucede.

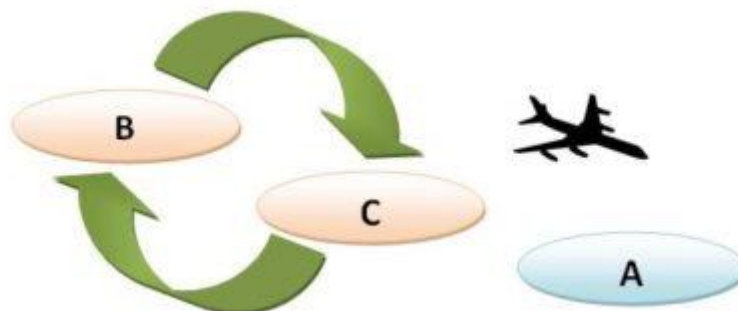
Durante el vuelo de retorno opera lo mismo. La línea aérea ecuatoriana puede, en ejercicio de esta sexta libertad, embarcar personas o cosas en los Estados Unidos con destino a Chile, pero con escala en Quito. De ahí que esta sexta libertad también sea en ambas direcciones, para ejercer este derecho de tráfico, también se requiere del consentimiento de los tres países involucrados en la operación. Dada la ubicación geográfica del Ecuador, el derecho de sexta libertad resulta de vital importancia. La mayor cantidad de nuestro tráfico aéreo se dirige al hemisferio norte, atravesando puntos intermedios, por lo que esta libertad es un derecho esencialmente negociable para nuestro país.

Desafortunadamente, en ocasiones este derecho es ejercido sin la debida autorización de los Estados titulares del mismo. Una aerolínea centroamericana, por ejemplo, podría recoger pasajeros en Chile, hacer una escala en su país, y luego, con un nuevo pasaje, tomar a los mismos pasajeros rumbo a Estados Unidos, so pretexto que la ruta Santiago de Chile – Centroamérica es manifestación de cuarta libertad con Chile, y que la ruta Centroamérica – Estados Unidos es manifestación de tercera libertad con este último país. Así, con base a este argumento, se burlaría el derecho de sexta libertad que nuestro país tendría que autorizar, perdiendo con ello un bien negociable.

**Séptima libertad:** El derecho a transportar comercialmente personas o cosas desde y hasta

terceros Estados, en vuelos en el que el país de origen de la empresa aérea no es el punto de inicio (quinta libertad) ni tampoco una escala intermedia (sexta libertad)

Figura No 7



**Fuente: Sociedad Aeronáutica Española**

Por ejemplo, si una línea aérea ecuatoriana transporta pasajeros o carga desde Brasil a Estados Unidos, o viceversa, es porque ambos países le han otorgado al Ecuador el derecho de tráfico de séptima libertad.

Lo anterior también rige tratándose de vuelos con escala. Por ejemplo, si una línea aérea ecuatoriana transporta pasajeros o carga desde Brasil a Estados Unidos, efectuando una escala en Panamá, será manifestación de séptima libertad todo el tráfico efectuado entre los tres países.

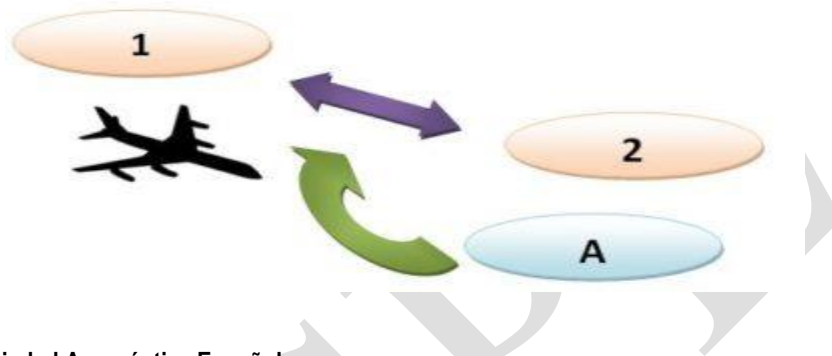
El punto final del vuelo puede o no ser el Ecuador; lo trascendente es que se trate de un vuelo que no se enmarque dentro de las órbitas de las quintas y las sextas libertades. Para poder ejercer esta séptima libertad, se requiere contar con el consentimiento de los tres países contemplados en el vuelo.

A continuación, las siguientes libertades que corresponden a la octava y novena se relacionan con el transporte de cabotaje. En cuanto al artículo 7 del Convenio de Chicago, dispone el derecho de cada Estado a reservar los servicios aéreos domésticos o de cabotaje a las aeronaves o explotadores de su nacionalidad, principio conocido como de “reserva de cabotaje”. En su primer párrafo se establece que los Estados tienen el derecho – no la obligación –, de dicha reserva, por lo cual ello no impide que un Estado otorgue a aeronaves o empresas de otro Estado la realización de dicha clase de servicios y es así que algunas legislaciones, como por ejemplo la argentina, permiten dichos servicios bajo determinadas condiciones. Esta disposición posee la

necesaria y suficiente flexibilidad para que, en definitiva, la decisión de los Estados pueda responder a sus intereses determinados sin que resulte quebrantado el espíritu del Convenio.

**Octava Libertad:** El derecho a transportar comercialmente personas o cosas entre dos o más puntos situados dentro del territorio de otro Estado, pero solamente respecto de vuelos iniciados en el país de origen de la empresa aérea.

Figura No 8

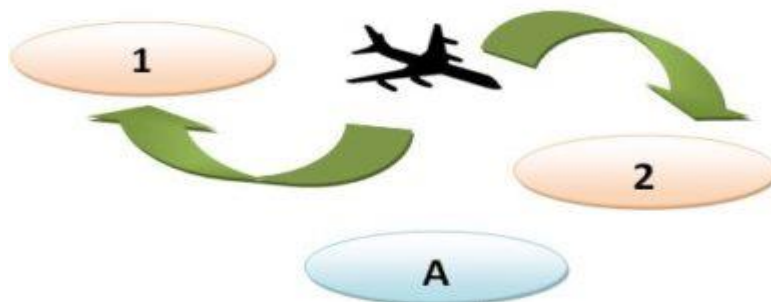


Fuente: Sociedad Aeronáutica Española

Por ejemplo, un vuelo Quito – Miami – Nueva York – Miami – Quito, para que una empresa aérea ecuatoriana pueda transportar pasajeros desde Miami a Nueva York y viceversa, se requiere que el Ecuador haya obtenido por parte de los Estados Unidos la octava libertad.

**Novena libertad:** El derecho a transportar comercialmente personas o cosas entre dos o más puntos situados dentro del territorio de otro Estado, en vuelos no iniciados en el país de origen de la empresa aérea.

Figura No 9



Fuente: Sociedad Aeronáutica Española

Por ejemplo, un vuelo Lima – El Cuzco, para que una empresa aérea ecuatoriana pueda transportar pasajeros entre ambas ciudades, se requiere que el Ecuador haya obtenido por parte del Perú la novena libertad.

El Estado ecuatoriano al estar suscrito a los convenios emitidos por la Organización de Aviación Civil Internacional, acepta las disposiciones que esta emana, siempre y cuando estén en concordancia con las normas de nuestra Constitución. Si existiera alguna disposición que puedan considerarse como inconstitucional, la OACI dispone de herramientas políticas para en el caso que una de sus acuerdos vaya en contra de la constitucionalidad de una de las naciones suscritas, ésta puede no aplicar dicha norma y obviarla dentro de su territorio, como ejemplo de ello, la novena libertad aérea que habla específicamente del Cabotaje<sup>8</sup>, en la cual se autoriza a aeronaves de otro Estado a realizar vuelos de transporte de personas o carga entre puntos internos de una nación diferente a su nacionalidad y origen de vuelo, a lo cual el Estado ecuatoriano prohíbe específicamente. Además, el Decreto Ejecutivo No 256 sobre políticas de cielos abiertos en su Artículo 1 señala: *“adoptar como política pública nacional, la plena liberalización del transporte aéreo por parte del Ecuador, a excepción de tráfico de cabotaje”*.

### **El sector aerocomercial ecuatoriano y el escenario internacional.**

La aviación hace realidad el sueño y el deseo de poder volar. Una red mundial de transporte aéreo sólida y asequible trasciende los continentes, amplía en gran medida el acceso local a los suministros y mercados extranjeros, ofrece oportunidades invaluableles para el intercambio cultural y social y mejora las capacidades de respuesta humanitaria y de emergencia durante las crisis y las emergencias de salud pública.

La aviación proporciona el único transporte rápido en un mundo globalizado, lo que la hace esencial para los negocios en cualquier punto del planeta. Eso genera crecimiento económico, crea empleos y facilita el comercio internacional y el turismo. En este contexto, es necesario que todas las partes interesadas y socios trabajen juntos para maximizar los beneficios del transporte aéreo y apoyar el crecimiento sostenible de la aviación conectando a más personas en más lugares, y con más frecuencia.

De acuerdo a la publicación de la organización Air Transport Acción Group de septiembre

---

<sup>8</sup> Cabotaje. Todo transporte de carga, personas o equipajes entre puertos de un mismo Estado, es decir sin abandonar su territorio.

del año 2020, la industria del transporte aéreo soportó un total de 87.7 millones de empleos en todo el mundo, proporcionando 11.3 millones de empleos directos, 18.1 millones de empleos indirectos, 13.5 millones de empleos inducidos y 44.8 millones de empleos como principal elemento catalizador de la actividad turística<sup>9</sup>.

Entre los puestos de trabajo generados en forma directa se cuenta: 648.000 operadores de aeropuertos que incluye operaciones, planificación, ingeniería, seguridad; 3.6 millones de trabajadores de las aerolíneas como tripulaciones de vuelo, ejecutivos, servicios de tierra, reservaciones, chequeos de boletos, entrenamiento y personal de mantenimiento; 237.000 funcionarios de navegación aérea y proveedores de servicio; 1.3 millones de trabajadores del sector aeroespacial civil entre ingenieros y diseñadores de aeronaves civiles, motores y componentes; 5.5 millones de empleos en otros trabajos en aeropuertos como alquiler de coches, agencias de gobierno, aduanas, agencias de viaje, servicios de catering, etc.

En relación a los beneficios de las actividades de la aviación comercial entregados a la economía mundial en la situación previa a la pandemia del Covid-19, se presentan las siguientes cifras en relación al PIB: \$ 961.3 billones en actividades directas de la aviación comercial, \$816.4 billones en actividades indirectas, \$692.8 billones en actividades inducidas, y \$ 1 trillón en actividades relacionadas al turismo, dando un total de \$3.5 trillones de dólares como aporte a la economía mundial (ATAG, 2020).

Estas estimaciones no incluyen otros beneficios económicos de la aviación, como los empleos o la actividad económica que se produce cuando las empresas o industrias existen porque los viajes aéreos lo hacen posible. Tampoco incluyen el valor intrínseco que la velocidad y conectividad que los viajes aéreos proporcionan, o el comercio y el turismo doméstico, así como la inversión extranjera directa estimulada por buenas conexiones de transporte aéreo, lo cual es crucial al desarrollo de activos productivos para el crecimiento económico en el largo plazo; incluirlos aumentaría el empleo y las cifras de impacto de la economía mundial se multiplicaría.

El transporte aéreo y todas sus actividades conexas inciden en múltiples sectores de la economía, y una de las industrias que más depende de la aviación es el turismo. La conectividad que aporta el transporte aéreo está en el corazón mismo del desarrollo turístico, proporcionando sustanciales beneficios económicos para todos los involucrados en toda su cadena de valor.

---

<sup>9</sup> aw-oct-final-atag\_ abbb-2020-publication-digital.pdf (aviationbenefits.org)

El sector del transporte aéreo en América Latina y El Caribe se ha caracterizado por la liberalización de varios mercados nacionales y regionales, combinados con una consolidación de las aerolíneas. Las iniciativas de liberalización del transporte aéreo regional han resultado en la adopción de acuerdos por la Comunidad Andina de Naciones (CAN), la Comunidad del Caribe (CARICOM), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la Asociación de Estados del Caribe (ACS). Todas estas iniciativas tienen como objetivo armonizar las políticas de transporte aéreo y liberalizar la concesión de derechos de tráfico y acceso al mercado en el nivel regional

De acuerdo a la publicación de la organización Air Transport Acción Group de septiembre del año 2020, el tráfico de pasajeros en América Latina en el 2018 representó el 7.7% del tráfico mundial, así mismo, fueron transportadas 2.2 millones de toneladas de carga.

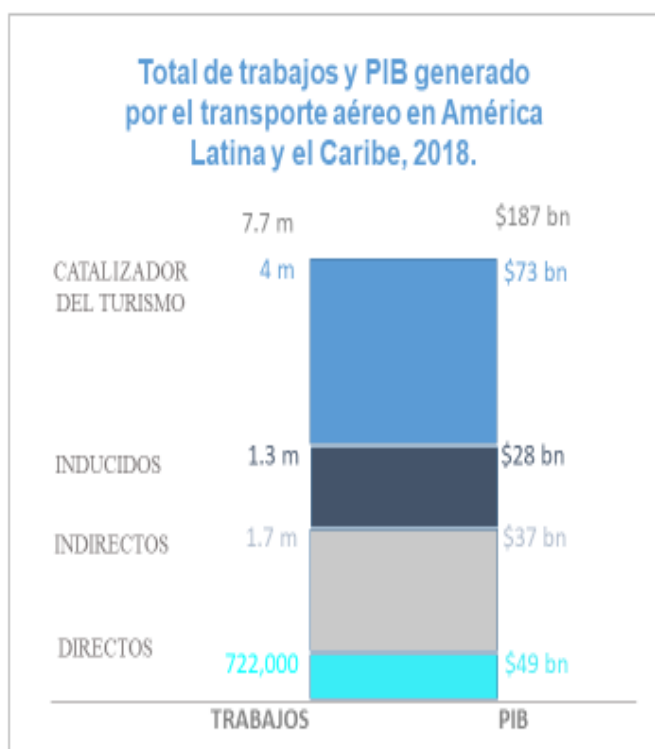
En cuanto a las fuentes de trabajo que generó el transporte aéreo en esta región tenemos las siguientes cifras: 722.000 trabajos directos, 1.7 millones de trabajos indirectos, 1.3 millones de trabajos inducidos, y 4 millones de trabajos relacionados a la generación de turismo, dando un total de 7.7 millones de fuentes de trabajo que generó esta actividad. Del mismo modo el transporte aéreo generó \$187 billones de dólares en la actividad económica de Latino América y el Caribe, esto representa el 2.7% de todo el empleo y el 3.5% del PIB de todos los países de esta región<sup>10</sup>.

Figura No 10

Total de trabajos y PIB generado por el transporte aéreo en América Latina y el Caribe, 2018.

---

<sup>10</sup> aw-oct-final-atag\_abbb-2020-publication-digital.pdf (aviationbenefits.org)



**Fuente: Aviation Benefits Beyond Borders, septiembre 2020**

Autoría CESPE 2022

En el Ecuador, el transporte aéreo es especialmente fundamental no solo por la prosperidad económica que le aporta, sino también porque lo conecta con el mundo entero. El interés en el mercado aéreo del Ecuador continua y lo muestran las cifras en el sector; de acuerdo al informe de la Dirección General de Aviación Civil, en el 2019 se movilizaron 7 millones 481 mil 874 viajeros y se transportaron más de 455 mil toneladas métricas de carga. Al interior del país los usuarios de la aviación civil se movilizaron principalmente a las ciudades de Quito, Guayaquil y Baltra mientras que a nivel internacional sus destinos preferidos fueron Panamá, Colombia y Perú<sup>11</sup>.

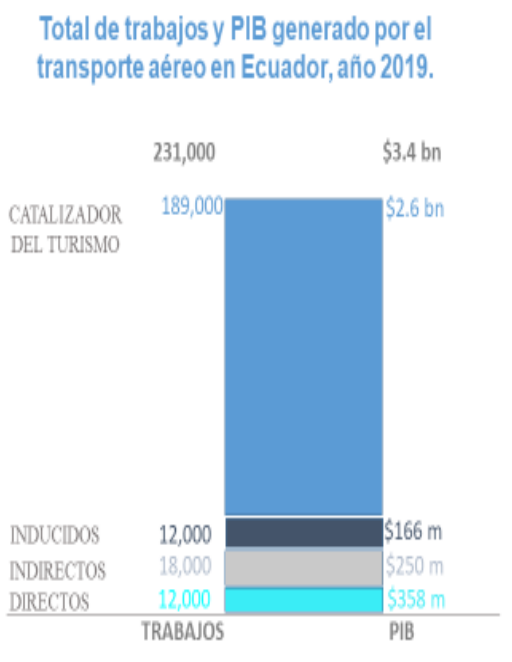
De acuerdo a la publicación Aviation Benefits Beyond Borders de la organización Air Transport Acción Group de septiembre del año 2020, el transporte aéreo generó en el Ecuador 231.000 fuentes de trabajo distribuidos de la siguiente forma: 12.000 trabajos directos, 18.000 trabajos indirectos, 12.000 trabajos inducidos, y 189.000 trabajos relacionados al turismo. En cuanto al PIB, el transporte aéreo generó \$3.4 billones de dólares a la economía ecuatoriana,

<sup>11</sup> Ecuador: En el 2019 vía aérea se transportaron más de 7 millones de pasajeros – Dirección General de Aviación Civil (aviacioncivil.gob.ec)

como se muestra en la figura No 11.

Figura No 11

Total de trabajos y PIB generado por transporte aéreo en Ecuador, 2019 2



Fuente: Aviation Benefits Beyond Borders, septiembre 2020

Autoría CESPE 2022

El transporte aerocomercial es una de las áreas más dinámicas y de constante cambio a nivel mundial, bajo esta perspectiva, se requieren pilares y soportes fuertes que sustenten dichas actividades para no perjudicar a toda una industria nacional por realizar acuerdos en los cuales el país no puede tener la capacidad necesaria para soportar la operación de la competencia, la cual podría traducirse en una operación de bajo costo por parte de aerolíneas extranjeras robustas.

En este contexto, las aerolíneas estadounidenses que están incluidas en este convenio, por su mayor estructura, fácilmente pueden manejar volúmenes de pasajeros que superen ampliamente los porcentajes de las aerolíneas ecuatorianas; generando a las empresas foráneas altos ingresos, los mismos que les permitiría soportar las bajas en la demanda del mercado sin que ello represente peligros financieros para estas empresas. En el caso de las empresas aéreas ecuatorianas, éstas no tendrían la misma capacidad económica que las empresas extranjeras para

manejar las bajas en la demanda del transporte; por lo que se requiere un cierto control dentro de los convenios para evitar el colapso de nuestras empresas.

En la Figura 12 se observan datos de la situación del transporte aéreo en la región, los cuales muestran en cifras los resultados de las políticas desarrolladas por cada país en esta área, y se puede tener una imagen de cómo cada Estado ha dado énfasis a esta actividad generadora de fuentes de trabajo y de ingresos económicos.

Figura No 12

Situación del transporte aéreo en los países de la región.

| SITUACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN LOS PAÍSES DE LA REGIÓN |            |            |          |           |           |           |
|-----------------------------------------------------------|------------|------------|----------|-----------|-----------|-----------|
|                                                           | PANAMÁ     | COLOMBIA   | ECUADOR  | PERÚ      | CHILE     | ARGENTINA |
| Aerolíneas                                                | 5          | 17         | 7        | 9         | 8         | 10        |
| Aeropuertos                                               | 16         | 51         | 11       | 20        | 19        | 40        |
| Pasajeros                                                 | 9 mill     | 37,9 mill  | 5,6 mill | 19,9 mill | 20,9 mill | 22,6 mill |
| Vuelos (2019)                                             | 78.900     | 357.500    | 51.700   | 151.000   | 137.900   | 175.700   |
| Turismo % del PIB                                         | 13,6       | 4,9        | 5,1      | 9,3       | 10        | 9,2       |
| Infraestructura de aviación                               | 4,5        | 3          | 2,4      | 2,8       | 3,1       | 3,1       |
| Competitividad turística                                  | 47/140     | 55/140     | 70/140   | 49/140    | 52/140    | 50/140    |
| Gastos en turismo                                         | \$1.740,00 | \$1.430,00 | \$770,00 | \$890,00  | \$520,00  | \$800,00  |
| Conectividad                                              | 33 (160)   | 35 (157)   | 68 (116) | 51(136)   | 49(138)   | 43 (145)  |

Fuente: Aviation Benefits Beyond Borders, septiembre 2020

Autoría CESPE 2022

Los datos que se muestran en la Figura No 12 señalan a Colombia como el país con el mayor número de aerolíneas de la región (17), el que dispone de la mayor cantidad de aeropuertos (51), el que ha transportado la mayor cantidad de pasajeros (37,9 millones), y el que ha cumplido el mayor número de vuelos (357.500) en el año 2019.

En relación a cuánto representa el turismo en el porcentaje del PIB de los países, Panamá tiene el mayor porcentaje (13,6%), seguido por el Perú con un (9,3%); del mismo modo Panamá tiene los mejores números en cuanto a la infraestructura de aviación (4,5), seguido de Chile y Argentina con (3,1). Uno de los factores que más incide en el transporte aéreo es el de la competitividad turística, ya que, la mayor cantidad de pasajeros y vuelos que se realizan en el mundo son los generados hacia esta actividad, en el caso de nuestra región, Panamá tiene los mejores índices (47/140), seguido por Perú (49/140).

En relación a los datos sobre el Ecuador, se puede deducir que son los más bajos de la región en lo que se refiere al número de aerolíneas (7), cantidad de aeropuertos (11), pasajeros transportados (5,6 millones), vuelos realizados (51.700), infraestructura de aviación (2,4) y competitividad turística (70/140); sólo le superamos a Colombia en un indicador, en el porcentaje que representa el turismo en el PIB de cada país: 5,1 en Ecuador y 4,9 en Colombia.

Para poder realizar una mejor comparación y análisis de los resultados que se muestran sobre los demás indicadores, se debería considerar posiblemente la dimensión del tamaño de los territorios de cada uno de países, su población, ubicación geográfica, que nos permite obtener conclusiones más objetivas.

### **Convenios de Cielos Abierto firmados por el Ecuador**

Luego de la firma del Decreto Ejecutivo No 256 del 27 de diciembre de 2017, en donde se establece como política pública nacional, la plena liberalización del transporte aéreo por parte del Ecuador, a excepción de tráfico de cabotaje, el Estado ha firmado 4 memorandos de entendimientos sobre Cielos Abiertos con los Estados Unidos, Kuwait, Chile y República Dominicana<sup>12</sup>, el 08 de diciembre de 2021 y con Panamá el 24 de marzo de 2022<sup>13</sup>, mediante estos acuerdos se eliminan las restricciones aéreas entre las naciones firmantes y permiten la llegada de nuevas aerolíneas al país.

El acuerdo de Cielos Abiertos con los Estados Unidos era uno de los más esperados, ya que, no había más frecuencias disponibles desde los Estados Unidos para que aerolíneas norteamericanas puedan volar hacia el Ecuador, de esta manera nuestro país estaba perdiendo oportunidades de incrementos de frecuencias, o que nuevas empresas de transporte aéreo

---

<sup>12</sup> <https://www.eluniverso.com/noticias/economia/ecuador-firmo-memorandos-de-entendimiento-con-estados-unidos-kuwait-chile-y-republica-dominicana-para-los-cielos-abiertos-nota/>

<sup>13</sup> Ecuador y Panamá firmaron memorándum de entendimiento de cielos abiertos – FlyLinkers News

amplíen sus rutas hacia nuestro país. Con la firma de esta negociación se genera el intercambio comercial, se promueven las oportunidades laborales, se abren muchas posibilidades de nuevas conexiones con los Estados Unidos y la oportunidad del crecimiento de la industria aeronáutica a nivel local, considerando que es nuestro principal socio comercial y emisor de turismo.

En el contenido del acuerdo se señala cada Parte permitirá que las líneas aéreas fijen la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional según la oferta y la demanda y las consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves que tengan en servicio las líneas aéreas.

En relación al acuerdo de Cielos Abiertos firmado con Kuwait, no existe referencia previa de transporte aerocomercial entre los dos países, pero esta negociación podría abrir a mediano o largo plazo nuevas rutas aéreas, sobre todo en lo que corresponde a carga. Kuwait designó a Kuwait Airways y Jazeera Airways como aerolíneas a operar bajo este acuerdo. Las rutas entre ambos países podrán operar estas aerolíneas con cualquier número de frecuencias semanales con terceras, cuartas y quintas libertades del aire con cualquier tipo de aeronave.

El acuerdo de Cielos Abiertos firmado con Chile, país con el cual mantenemos una larga relación de vuelos e intercambio comercial, abre las posibilidades sin duda de que nuevos operadores especialmente del segmento Bajo Costo (Low Cost), puedan llegar al Ecuador. Según el acuerdo, las aerolíneas de los dos países podrán prestar servicios regulares y no regulares con derechos de cuarta, quinta y sextas libertades del aire con el número de frecuencias y equipo de vuelo que consideren convenientes. Se debe destacar que este acuerdo no implica derechos de cabotaje.

En cuanto al convenio de Cielos Abiertos firmado con República Dominicana, se debe resaltar que no existen vuelos regulares entre los dos países, por lo que con el transcurrir del tiempo se podrá evaluar si la demanda existente puede justificar este tipo de vuelos, considerando que República Dominicana se ha convertido en un destino vacacional muy buscado por los ecuatorianos. Según el acuerdo, cada Parte podrá designar una o más aerolíneas para explotar los servicios con derechos hasta sextas libertades, pudiendo operar puntos anteriores, intermedios y más allá de cada país con cualquier número de frecuencias.

En relación al convenio de Cielos abiertos firmado entre Panamá y Ecuador, de acuerdo

con un comunicado hecho público por el gobierno ecuatoriano, ambas naciones buscarán impulsar la conectividad y desarrollo de la industria aeronáutica de los dos países, con el fin de fortalecer al transporte aéreo como pilar fundamental del fomento de las actividades turísticas, culturales, productivas y comerciales de los dos países.

Se debe indicar que, para lograr estos acuerdos, el gobierno ecuatoriano redujo al 0% el impuesto a la salida de divisas (ISD) para las aerolíneas internacionales, porque los países como EE. UU. y Panamá, por un tema de reciprocidad, exigían que previo a la firma de los convenios de cielos abiertos se eliminara el ISD. El ISD es un impuesto que se paga en el Ecuador cuando los capitales salen del país, por ejemplo, en el sector aéreo hay aerolíneas internacionales que operan en el Ecuador y a las cuales se les aplicaba el impuesto cuando sacaban sus utilidades.

### **Beneficios y desventajas de la política de Cielos Abiertos.**

En la actualidad en el Ecuador solo operan 4 aerolíneas a nivel local: Avianca, Aeroregional, Equair y Latam Airlines. Para lograr el incremento de las operaciones existen dos opciones: que se creen más compañías aéreas con bandera nacional y/o a través de los convenios de Cielos Abiertos. A esta realidad se debe añadir que el cierre de la compañía TAME representó para el Ecuador un retroceso en su capacidad de que a corto o a mediano plazo pueda cubrir las necesidades de transporte a nivel local e internacional, por lo que, los convenios de Cielos Abiertos que ha firmado con los Estados Unidos, Kuwait, Chile, República Dominicana y Panamá, le permitiría elevar su capacidad del transporte aerocomercial a través del incremento del número de aeronaves de las empresas incluidas en los convenios.

Uno de los indicadores incluidos en la Figura No 12 es el relacionado con la infraestructura aeronáutica, que lo ubica al Ecuador dentro de los países más retrasados en Sudamérica, con un índice de 2,4. Para igualar los estándares de la región, el Estado ecuatoriano debe realizar una fuerte inversión económica en esta área, como por ejemplo: la construcción de la terminal de pasajeros del aeropuerto de Manta, la edificación de la infraestructura necesaria para convertir al aeropuerto de Latacunga como aeropuerto de carga, la construcción del nuevo aeropuerto para el austro, la modernización y cambio de las ayudas para la navegación aérea, etc. La apertura hacia los Cielos Abiertos crea la posibilidad de que parte de los recursos requeridos para solventar estas necesidades sea cubierta con inversiones internacionales.

Entre otros **beneficios** que traería al país la firma de un convenio de Cielos Abiertos están:

- Potencial llegada de más aerolíneas de los países firmantes.
- Se incrementará la entrada de divisas, el aumento de los ingresos por tributos, así como un previsible incremento del empleo.
- Libre competencia entre las aerolíneas que beneficia al usuario con la reducción de las tarifas aérea.
- Libre asignación de los equipos a volar
- Supondrá un descenso de los costos de fletes para la carga de importación y exportación.
- Facilitará también la conectividad con el mundo, ya que, las aerolíneas tienen la oportunidad de ofrecer a sus pasajeros mejores conexiones mediante alianzas con otras empresas
- Potencial aumento de turismo hacia el Ecuador
- y la promoción del turismo ecuatoriano.

En cuanto a las **desventajas** que produce un convenio de Cielos Abiertos se puede señalar:

- Las aerolíneas pequeñas enfrentarán la realidad de la economía de escala y, por muchas razones, serán vulnerables cuando se enfrenten a la competencia de las grandes empresas transnacionales.
- Que se genere la competencia exclusiva de una o dos compañías dominadoras en las rutas asignadas.
- Las pequeñas aerolíneas no podrán competir contra los grandes grupos, ya que perderían el proteccionismo del Estado, con el consiguiente cierre de estas empresas y correspondiente desempleo.

## Conclusiones

Los acuerdo de Cielos Abiertos persiguen incrementar la participación comercial de cada país dentro lo que se conoce como globalización, maximizando y facilitando los canales de intercambio y comunicación con su entorno, generando para el consumidor, mejores y mayores medios para ejercer su actividad productiva, por lo tanto, Ecuador se enfrenta a un horizonte de oportunidades para crecer no solo en el número de pasajeros lo cual revierte un incremento en el sector turístico y comercial, sino que ve la necesidad de crecer en la capacidad de su flota aérea, en su infraestructura aeronáutica, comercial, industrial, vial, etc., lo que le permitirá fortalecerse y generar un crecimiento integral como nación.

La firma de convenios de Cielos Abiertos le permite al Ecuador la oportunidad de generar la llegada de nuevas aerolíneas al país y por lo tanto de más turistas. Actualmente, la competencia directa de poderosos países turísticos como Colombia y Perú, nos han convertido en un país menos atractivo para las aerolíneas pese a todas las bondades naturales y a la capacidad turística instalada.

Bajo estos acuerdos de Cielos Abiertos las aerolíneas ecuatorianas tendrían la facilidad de ingresar con vuelos regulares hacia el mercado norteamericano que es el de mayor demanda de pasajeros. Del mismo modo se crea la oportunidad de establecer vuelos regulares hacia la República Dominicana, los mismos que hoy sólo se realizan en la modalidad de vuelos chárter.

El establecimiento de una política de Cielos Abiertos en el Ecuador es una medida que ya se aplica en muchas de las regiones del mundo, pero los resultados que de ella se obtengan dependerá necesariamente de otras acciones que el gobierno debe tomar como son: la reducción y eliminación de impuestos, la promoción turística, la seguridad jurídica, el desarrollo de una cultura hacia el turismo en los ciudadanos y el mejoramiento de los niveles de seguridad pública.

Indudablemente, con la firma de los convenios de Cielos Abiertos llegarán nuevas inversiones al país especialmente al sector aeronáutico, las mismas que beneficiarán directamente a los consumidores, que verán ampliada la oferta de vuelos en número y en destinos, además de obtener una disminución en el valor de los pasajes. Pero todos estos aparentes beneficios deben ser analizados y evaluados contrastándolos con los intereses nacionales, para llegar a firmar acuerdos que respeten el principio de la libre y sana competencia, que garanticen la permanente prestación del servicio, y eviten las prácticas desleales o la exigencia de posiciones monopólicas.

Se concluye que los acuerdos de Cielos Abiertos son provechosos para los países, no se puede exigir que en todos los acuerdos de interés comercial exista un beneficio del 100% para las partes, todo cambio genera una reacción dentro de los actuales esquemas comerciales de los países que se suscriben a ellos, son las mismas empresas con los Estados como garantes de la adaptación a los nuevos entornos generados. Los retos están a la vista: se debe buscar los mecanismos de participación que ayuden a la infraestructura comercial e industrial del país a engranarse dentro de los nuevos roles que exigen los cambios propuestos y aceptados como parte de los acuerdos, generar un plan estratégico de conectividad, propender a una industria más eficiente con mejores servicios, y promover el incremento del volumen del transporte aerocomercial buscando una sana competencia, mejores tarifas, bienestar para el consumidor y

Los convenios de Cielos Abiertos no son por si solos una esperanza de que mágicamente lleguen más aerolíneas y el mercado crezca en un país, son sólo una parte sustancial de un conjunto de acciones que un Estado debe emprender en beneficio del desarrollo aerocomercial y económico del país.

Quito, 30 de junio de 2022

Eduardo Cárdenas T.  
Investigador – Docente

### **Bibliografía**

Air Transport Action Group. (2019). *Aviation Benefits Report*.

ATAG. (2020). *Aviation Benefits Beyond Borders* .