



**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EMPRESARIAL DE
GUAYAQUIL**

U T E G

Tesis de Grado previa a la obtención del Título de:

**INGENIERO EN COMERCIO EXTERIOR
ESPECIALIZACION PUERTOS Y ADUANAS**

Título de la Tesis:

**Carga Propia de la Región
en el Aeropuerto de Guayaquil**

Autores:

**Maureen Estupiñan Carrera
Ileana Alarcón Montesinos
José Ricardo Valle**

Profesor Guía: Ab. ELIAS ULLOA

2 0 0 7

Agradecimiento:

**Principalmente a Dios a nuestros padres por
Habernos apoyado incondicionalmente
Y a todas aquellas personas que participaron
En nuestra tesis.**

RESUMEN

Nuestro estudio consiste en analizar la incidencia en la carga exportada por el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil por causa de la apertura del nuevo Aeropuerto de la ciudad de Quito.

Se analizó en este estudio si es factible la construcción del Nuevo Aeropuerto Daular en base al incremento de las exportaciones en el Aeropuerto de Guayaquil para efecto de este análisis se consideraron datos como historia, características, y estadísticas que manejan ambos Aeropuertos Internacionales dando lugar a aclarar muchas dudas que probablemente teníamos en base al tema de exportaciones aéreas, parte importante del crecimiento de todo país.

En el mundo globalizado en el que nos encontramos es de vital importancia considerar dentro de cada región el crecimiento que obtendría de las exportaciones de productos tradicionales de nuestro país y analizar en cual de ellas se puede trabajar para un mayor crecimiento.

Por estas razones nuestro país ha decidido ponerse a la vanguardia e implementar tecnología de punta para las principales instalaciones aeroportuarias en sus ciudades con mayor población y crecimiento económico, dando paso a la construcción de aeropuertos internacionales con mayor capacidad para manejar su carga y de esta manera ser más eficientes y entrar en un mundo competitivo como se vive actualmente.

Las principales ciudades del país decidieron hacer que sus instalaciones reflejaran la seguridad de poder vivir tranquilos al obtener el conocimiento de que se encuentran ubicados en mejores sectores y fuera de las ciudades a distancias cercanas, con carreteras de primera que facilitaran la llegada a las nuevas instalaciones.

SUMMARY

Our study consists of analyzing the incidence in the load exported by the Airport Jose Joaquin de Olmedo of the city of Guayaquil because of the opening of new Airport of the city of Quito.

It was analyzed in this study if the construction of the New Daular Airport is feasible on the basis of the increase of the exports in the Airport of Guayaquil for effect of this analysis considered data like history, characteristics, and statistics that handle both International Airports giving rise to clarify many doubts that probably we had on the basis of the subject of aerial exports, important part of the growth of all country.

In the globalized world in which we were it is of great importance of considering within each region the growth that it would obtain from the traditional product exports of our country and to analyze in as of them can be worked for a greater growth.

For these reasons our country has decided to put itself to the vanguard and to implement technology of end for the main aeroportuarias facilities in its cities with greater population and economic growth, taking step to the construction of international airports with greater capacity to handle its load and this way to be more efficient and to enter a competitive world as it is lived at the moment.

The main cities of the country decided to make that their facilities they reflected the security of being able to live calm when obtaining the knowledge of which they are located in better sectors and outside the cities to near distances, with highways of first that they facilitated the arrival to the new facilities

INDICE

INTRODUCCION.....	1
-------------------	---

CAPITULO I

AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMON BOLIVAR DE GUAYAQUIL	
1 HISTORIA DEL AEROPUERTO	4
1.1 SISTEMA AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL.....	6
1.2 CONCESION DEL SISTEMA AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL.....	15
1.3 IMPORTANCIA Y CARACTERISTICAS DEL AEROPUERTO JOSE JOAQUIN DE OLMEDO DE GUAYAQUIL.....	16
1.4 EL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL JOSE JOAQUIN DE OLMEDO.....	17
1.5 PROYECTO DEL FUTURO AEROPUERTO DE GUAYAQUIL EN DAULAR.....	20

CAPITULO II

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE DE QUITO	
2 HISTORIA DEL AEROPUERTO	23
2.1 ESTUDIOS PREVIOS A LA CONSTRUCCION DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO.....	24
2.2 BASES DEL PROYECTO.....	31
2.3 NUEVO AEROPUERTO DE QUITO.....	32
2.4 ASPECTOS IMPORTANTES SOBRE LA CONSTRUCCION DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO.....	34
2.5 CARACTERISTICAS DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE.....	38
2.5.1 ZONA FRANCA DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO.....	39
2.6 VENTAJAS QUE SE NOS PRESENTARIAN CON LA APERTURA DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO.....	40

CAPITULO III

ANALISIS DE CARGA SALIDA POR LOS AEROPUERTOS JOSE JOAQUIN DE OLMEDO Y MARISCAL SUCRE

3	TOTAL DE CARGA SALIDA EN TONELADAS METRICAS POR EL AEROPUERTO DE GUAYAQUIL JOSE JOAQUIN DE OLMEDO	41
3.1	TRAFICO INTERNACIONAL REGULAR CARGA SALIDA EN TONELADAS METRICAS POR AEROPUERTO DE GUAYAQUIL AÑO 2.004.....	42
3.1.1	TRAFICO INTERNACIONAL NO REGULAR CARGA SALIDA EN TONELADAS METRICAS POR AEROPUERTO DE GUAYAQUIL AÑO 2.004.....	44
3.2	TRAFICO INTERNACIONAL REGULAR CARGA SALIDA EN TONELADAS METRICAS POR AEROPUERTO DE GUAYAQUIL AÑO 2006.....	46
3.2.1	TRAFICO INTERNACIONAL NO REGULAR CARGA SALIDA EN TONELADAS METRICAS POR AEROPUERTO DE GUAYAQUIL AÑO 2006.....	49
3.3	TOTAL DE CARGA SALIDA EN TONELADAS METRICAS POR EL AEROPUERTO MARISCAL SUCRE	52
3.4	TRAFICO INTERNACIONAL REGULAR CARGA SALIDA EN TONELADAS METRICAS POR AEROPUERTO DE QUITO AÑO 2004.....	53
3.4.1	TRAFICO INTERNACIONAL NO REGULAR CARGA SALIDA EN TONELADAS METRICAS POR AEROPUERTO DE QUITO AÑO 2.004.....	55
3.5	TRAFICO INTERNACIONAL REGULAR CARGA SALIDA EN TONELADAS METRICAS POR AEROPUERTO DE QUITO AÑO 2006.....	57
3.5.1	TRAFICO INTERNACIONAL NO REGULAR CARGA SALIDA EN TONELADAS METRICAS POR AEROPUERTO DE QUITO AÑO 2006.....	60
3.6	FLORES OTRA CARGA Y CORREO EMBARCADO EN TONELAS METRICAS POR LOS AEROPUERTOS DE QUITO Y GUAYAQUIL EN EL AÑO 2.006.....	63
3.6.1	TOTALES 2.006.....	67
3.7	TOTAL DE CARGA EXPORTADA POR LOS AEROPUERTOS DE QUITO, GUAYAQUIL Y MANTA EN EL 2006.....	70
3.8	TRAFICO DOMESTICO REGULAR Y NO REGULAR TRANSPORTADA EN TONELADAS METRICAS	71

CAPITULO IV

METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION

4 FORMULACION DEL PROBLEMA.....	75
4.1 MARCO TEORICO.....	75
4.2 JUSTIFICATIVO.....	76
4.3 HIPOTESIS.....	77
4.4 CONCLUSIONES.....	78
4.5 RECOMENDACIONES.....	79

ANEXOS

INTRODUCCION

La globalización es una nueva etapa en el proceso de internacionalización de la actividad económica, que responde a los nuevos niveles que ha ido adquiriendo el despliegue de la vocación universal del capital y a los mayores grados de integración que ello supone en la economía y los mercados mundiales.

Al existir un proceso irreversible de integración de los mercados, se parte de la existencia de países mejor posicionados que otros, es decir que su naturaleza económica es excluyente, porque aquellas naciones o regiones que no pueden ser competitivas, quedarán a la saga del desarrollo.

La globalización económica o el aumento del comercio exterior, se ven favorecidos por la apertura y liberalización de los mercados y por impacto de la actual revolución tecnológica sobre las comunicaciones tanto físicas (transportes), como electrónicas (información).

Debido a esto, los países de Latinoamérica apostaron a la concesión de sus infraestructuras aeroportuarias, trabajando en conjunto con la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), apoyados y dirigidos por organismos como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) cuyos fines y objetivos están basados en estimular el desarrollo de aeropuertos instalaciones y servicios de la navegación aérea y la utilización segura, ordenada, eficiente y económica del transporte aéreo internacional para el servicio de los pueblos del mundo.

La gestión aeroportuaria debe propender a aumentar la competitividad, atender los requerimientos de los usuarios con niveles de rentabilidad razonables, y no como mecanismo de recaudación de fondos, ni obtener ingresos adicionales a costa de encarecer los servicios a los usuarios; es por esto que el transporte aéreo dejó de ser un fin para los estados, desentendiéndose de la propiedad y gestión de esas instalaciones y servicios.

Entre los múltiples beneficios que han reportado los aeropuertos latinoamericanos concesionados, enumeramos los más importantes:

- Adecuación de la infraestructura de los estándares internacionales
- Modernización de servicios de atención al usuario
- Ampliación de la capacidad operativa
- Modernización y mejoramiento de equipos
- Cumplimiento de normas
- Generación de empleos
- Ahorro al estado
- Incremento de tráfico

Nuestro país es miembro activo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) organismo que ha permitido que formemos parte de ese gran cambio que han experimentado el resto de los Estados miembros al concesionar sus aeropuertos y gozar de los beneficios que ha traído consigo a sus respectivos países.

Ecuador ha experimentado cambios agigantados de desarrollo y modernidad, no sólo en sus instalaciones portuarias/aeroportuarias sino también en sus ciudades de paso que se han convertido en destinos turísticos, gracias a la regeneración urbana y a las decisiones de administraciones importantes que han hecho posible este cambio.

Ecuador cuenta con cinco aeropuertos de los cuales son de categoría internacional, ubicados en las ciudades con mayor actividad económica y turística: Latacunga, Galápagos, Manta, Guayaquil y Quito.

El Aeropuerto Internacional Simón Bolívar situado en la ciudad de Guayaquil; administrado inicialmente por la Dirección de Aviación Civil (DAC) mediante decreto ejecutivo No. 87 publicado en Octubre del 2.000. Se autoriza y faculta a la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, la construcción, administración, mejoramiento y mantenimiento de sus instalaciones aeroportuarias, fue entonces que este ente a través de la

Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil (A.A.G) emprendió un programa para mejorar la calidad en el servicio y desarrollo del aeropuerto, fue entonces que se suscribió el contrato de concesión el 27 de febrero del 2.004 a la compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. (TAGSA), iniciando sus operaciones en Agosto del 2.004.

El Aeropuerto Internacional de Guayaquil cambia de nombre por Resolución de El M.I. Consejo Cantonal de Guayaquil a los 21 días del mes de Junio de año 2006. Actualmente se llama Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo.

Ecuador abrió las puertas del desarrollo al mundo globalizado cumpliendo con cada una de las exigencias impuestas de estos mercados, satisfaciendo las demandas tanto nacionales como internacionales. Es así como nos mostramos: eficientes, competitivos, y agresivos, ofreciendo nuestros bienes y servicios a las potencias mundiales. Nuestro país esta creciendo y seguirá en esa misma línea, cumpliendo con cada una de las necesidades que a diario se presentan en este mundo de cambios.

CAPITULO I

AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMON BOLIVAR DE GUAYAQUIL

1. HISTORIA DEL AEROPUERTO

En 1921 se inauguró el aeropuerto El Cóndor, ubicado en terrenos de la hacienda el Recreo, en Durán, entonces parroquia de Guayaquil. Fue el primer aeropuerto construido para esos fines, siendo muy precario, pues prácticamente consistía en una pista de tierra, con galpones de madera y caña, que ocupaban las oficinas y hangares.

Otro gran inconveniente tenía el Terminal de Durán y era el cruce del Río Guayas, pues entonces no existía el puente y los pasajeros debían usar lanchas para cruzar.

Junto al muelle de la aduana a finales de los años veinte se ubican los primeros hidroaviones que dieron servicio a Guayaquil.

En 1929 en el Gobierno del Dr. Isidro Ayora Cueva se iniciaron los trámites para expropiar terrenos de la hacienda la Atarazana, al norte de Guayaquil, que son los que actualmente ocupa el Aeropuerto "JOSE JOAQUIN DE OLMEDO" nombre dado en homenaje al primer alcalde de la ciudad. La construcción tomó cinco años y se concluyó en 1935, con la ayuda económica de la Compañía Norteamericana Pan American Grace Airways, más conocida como PANAGRA. Siendo la primera línea aérea en volar uniendo a toda América, la cual estableció vuelos aerocomerciales con el Ecuador. La Terminal y la Torre de Control se construyeron en el sector este de la pista. En 1936, en este aeropuerto se realizaron por primera vez vuelos nocturnos.

El incremento de la actividad aérea obligó a la construcción de un aeropuerto moderno y según los estándares internacionales. En 1959 se inició la construcción del nuevo Aeropuerto Simón Bolívar, ubicándose la Torre de Control y la Terminal en el sector oeste de la pista. La obra se inauguró el 15 de Julio de 1962, en el gobierno del Dr. Carlos Julio Arosemena Monroy, quien destacó el aporte realizado por los anteriores presidentes Camilo Ponce Enríquez y José María Velasco Ibarra.

En la época de la inauguración el aeropuerto guayaquileño era uno de los mejores de Sudamérica. Debido a que contaba con un edificio de acabado de primera calidad y construido conforme a las especificaciones técnicas reguladas por los organismos de los Estados Unidos.

La pista de asfalto fue construida por Smith Engineerig Corporation ampliada por Maquinarias y Carreteras C. A.; siendo el tipo de pista adecuado para todo tipo de avión. Actualmente el Aeropuerto JOSE JOAQUIN DE OLMEDO está construido sobre una extensión de ciento setenta hectáreas incluyendo las zonas de almacenamiento de combustible.

El 18 de octubre del 2000 en el registro oficial No. 186 se publica El Decreto Ejecutivo No. 871 el inciso que es reforzado a través del Decreto Ejecutivo No. 1553, publicado en el Registro Oficial No. 344 del 11 de Junio del 2001 en que autorizó y facultó a la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil:

1.- La construcción, administración y recaudación del muelle, Aeropuerto Internacional de Guayaquil.

2.- La transformación, mejoramiento, administración y mantenimiento del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Guayaquil y sus instalaciones, que actualmente se encuentran en funcionamiento con el nombre de JOSE JOAQUIN DE OLMEDO. Procesos estos que deben llevarlos a cabo a través de una fundación.

El 23 de Noviembre del 2000 en el Gobierno del Dr. Gustavo Noboa Bejarano se Publico en registro oficial No. 210 en el que consta el Acuerdo No. 65 del Ministerio de Obras Publicas y concesiones, con el que se aprobó el estatuto de la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil (AAG), la misma que tiene como finalidad llevar a cabo el proceso de construcción para poner en práctica la delegación a la iniciativa privada mediante los medios y modalidades establecidas en la Ley de Modernización del Estado, para la

construcción, administración y mantenimiento del Aeropuerto JOSE JOAQUIN DE OLMEDO.

El Aeropuerto es de propiedad de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil por donación en Febrero del 2002, una vez realizada esta transformación, el Municipio a través de la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil (A.A.G) emprendió un programa de emergencia para superar los embotellamientos y mejorar la calidad del servicio y el atractivo del Terminal de pasajeros para los usuarios y las aerolíneas. El mismo cuenta con una clasificación operativa, la pista de aterrizaje tiene una extensión de 2700 metros de largo y una capacidad para atender a 130.000 movimientos anuales.

1.1. SISTEMA AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL ENTRE LOS SIGLOS XX Y XXI

En una ocasión un alto funcionario de la “Sociedad Aeroportuaria de Paris” entidad que dirige en un radio de 50 kilómetros de la ciudad de Paris, los tres más importantes aeropuertos de Francia: Roissy en France; Le Bourget y Orly, expresó que los ingenieros o arquitectos que construyan el “Aeropuerto Ideal” no han nacido todavía sólo se producirán buenas soluciones para casos específicos o puntuales debido a que los aeropuertos deben proyectarse para que se adapten al avance de la aviación y la estructura del tráfico siempre y cuando cuenten con el terreno suficiente y no existan restricciones en el espacio aéreo, obstáculos naturales o creados por el hombre.

A partir de la suscripción del convenio de Chicago en 1944 por la mayoría de los países del mundo que explotan la transportación aerocomercial internacional basándose en las libertades del aire, todo aeropuerto para servicio nacional o internacional es planificado y construido de acuerdo a las normas y regulaciones de la organización de Aviación Civil Internacional “OACI”, las especificaciones técnicas de la Agencia Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica F.A.A y los niveles de servicios de la Agencia Internacional del transporte Aéreo “IATA”

La ciudad interesada en construir un nuevo aeropuerto debe identificar para que lo quiere, servicio agrícola, industrial, turístico, social, identificando también el tipo de aviación que

operará, nacional, internacional, militar, deportiva, ejecutiva, general, datos e información que le permita diseñar las instalaciones conforme a sus necesidades presentes y futuras.

El sistema aeroportuario de Guayaquil se inicia en el siglo pasado, el 2 de julio de 1928 se suscribe el contrato de transporte aéreo con "SCADTA" y la sociedad colombo-alemana, iniciando el transporte aéreo con hidroaviones sobre el río guayas, siendo los puntos de operación Puerto Bolívar y Esmeraldas, Tumaco y Buenaventura.

El 22 de Febrero de 1929 por intermedio del señor Harold Ross Harris se firmó un contrato de operación aérea con PANAGRA para volar desde Ecuador hacia el sur y norte del continente, los derechos de este convenio pasaron a la Pamerican Grace Airways.

La Asamblea General constituyente presidida por el Dr. Ignacio Cueva Veintimilla autoriza la asignación de fondos para la construcción del Aeropuerto de Guayaquil, con lo que se pudo adquirir a la Honorable Junta de Beneficencia de Guayaquil un lote de terreno de 160 Hectáreas de Fraccionamiento del potrero hacienda Atarazana.

El 15 de Septiembre de 1931 se fundó el Aero Club del Ecuador y el 4 de Agosto del mismo año el Aero Club de Manta. Fue PANAGRA la que desarrolló la configuración del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Guayaquil y creó las aerovías o corredores aéreos enlazando distintas ciudades del Ecuador, apoyándose en una red de radio comunicaciones y ayudas con el centro de control construida por ella en Guayaquil. Consecuente con el avance de la aviación comercial en el Ecuador, el gobierno expidió en Julio de 1932 el primer reglamento de aeronavegación en el territorio ecuatoriano que fue publicado en el Registro Oficial No 224.

En 1936 el gobierno expide el primer reglamento para regular las construcciones cercanas a los aeropuertos nacionales, publicadas en el registro oficial No 116 del 15 de febrero de 1936.

Posteriormente el 7 diciembre de 1944 en el gobierno del Dr. Carlos Alberto Arroyo Del Río el Ecuador suscribe en la ciudad de Chicago (Estados Unidos) El Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales con la Organización de Aviación Civil

Internacional (OACI). En Agosto 9 de 1946 se funda la dirección General de Aviación Civil "D.G.A.C" como dependencia adscrita al ministerio de Obras Publicas, permaneciendo en ese ministerio durante 17 años hasta julio 6 de 1963 en que la junta militar de gobierno transfirió la Dirección General de Aviación Civil al Ministerio de Defensa Nacional como dependencia adscrita a la Fuerza Aérea Ecuatoriana "FAE" permaneciendo durante 37 años en la mencionada institución militar hasta el año 2000. La ley para la Modernización del Estado (Trole II) en su artículo 71 sustituye el artículo I de la ley de Aviación Civil por el siguiente: "Corresponde al Estado la planificación, regulación y control aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano. Así mismo, 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 acuerdo con la Constitución Política de la República y la Ley de Modernización del Estado se podrá delegar a la iniciativa privada, a través de cualquier modalidad reconocida por la ley, los aeródromos y aeropuertos existentes en el país a empresas nacionales o extranjeras que, mediante una licitación, presenten las condiciones más favorables al desarrollo, mantenimiento y mejoras de los actuales, sin excluir la posibilidad de la construcción y operación de nuevos aeródromos o aeropuertos.

Previa autorización del Presidente de la República emitida mediante decreto ejecutivo, los municipios podrán construir, administrar y mantener aeropuertos. Para el efecto, podrán ejercer estas facultades directamente o delegarlas a empresas mixtas o privadas mediante concesión, asociación, capitalización o cualquier otra forma contractual de acuerdo a la ley"

Basándose en esta ley el alcalde del cantón Guayaquil, señor Abogado Jaime Nebot con oficio AG-2000-33293 del 8 de Septiembre del 2000 solicita al señor Presidente Constitucional de la República Dr. Gustavo Noboa Bejarano, la autorización para construir, administrar y mantener el aeropuerto por lo que mediante decreto Presidencial

No 871 publicado en el Registro Oficial No 186 del 18 de Octubre del 2000 transfiere al muy Ilustre Municipio de Guayaquil la competencia del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar autorizando a la municipalidad para que construya el nuevo aeropuerto del cantón Guayaquil y mejore el actual aeropuerto Simón Bolívar, luego mediante decreto No 1553 publicado en el registro oficial No 344 del lunes 11 de junio del 2001 se les da a las autorizaciones el carácter de obras de urgencia y prioridad nacional.

A partir del decreto N0 871 del 18 de Octubre del 2000 la recién creada Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil- Fundación del Muy Ilustre Municipio de Guayaquil contrató los servicios profesionales de "Concreto y Prefabricados Cía., Ltda." del Ab. Luis Caputi para ampliar la pista en una longitud de 350 metros llegando a una extensión final en el límite posible de 2.790 metros de longitud, instaló las barreras deflectoras en la cabecera norte y lindero sur este del área de maniobras y construyó las superficies de enlace de la plataforma del parqueo de aviones de la sala presidencial en la segunda zona aérea del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar, trabajos iniciados y terminados en el año 2001.

En la actualidad la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil ha concluido la remodelación y ampliación integral del edificio Terminal tanto en su área internacional como en la parte nacional mejorando notablemente el nivel de servicio del pasajero que utiliza las instalaciones aeroportuarias; transformaciones muy importantes que se desarrollan mediante un contrato de gestión con la fundación malecón 2000 y la participación de varios contratistas entre los que se destaca la compañía Inmomariuxi del señor Ingeniero Cesar Rodríguez Baquerizo.

Las obras de remodelación del edificio Terminal fueron revisadas oportunamente por los ingenieros de aeropuertos y navegación Aérea de España (A.E.N.A.) y aprobadas por los ingenieros de Lufthansa Consulting que es una de las firmas asociadas al grupo asesor del banco de Bilbao y Vizcaya Argentaria que manejaron el proceso de concesión del aeropuerto JOSE JOAQUIN DE OLMEDO.

Retornando al siglo XX y retomando el resumen cronológico que parte del año 1930 hasta mediados del año 2003 en un espacio de tiempo de 73 años el aeropuerto internacional JOSE JOAQUIN DE OLMEDO ha experimentado varias transformaciones importantes en

su infraestructura tanto del área de movimiento como en sus niveles de servicios en cuanto al edificio Terminal se refiere.

La "Airways Engineering Corporation" entre 1955 y 1956 realizó el proyecto integral del aeropuerto internacional JOSE JOAQUIN DE OLMEDO utilizando normas y regulaciones de la "OACI" y especificaciones de la "F.A.A." para el cálculo de diseño en la estructura de soporte del área de movimiento con el avión de diseño crítico de la época (DC-7) construyendo el proyecto la Compañía Smith Engineering and Construction Company" entre 1956 a 1962.

Como la aviación mundial creció vertiginosamente, lo que no es posible en la infraestructura de los aeropuertos, el mismo año de 1962 PANAGRA cambió su equipo de operación, por Guayaquil también lo hicieron, entre ellas BRANIFF INTERNATIONAL cambió su equipo de vuelo con el Boeing 707, APSA con el CONVAIR 990 FANJET; AREA con el COMET IV, etc. ocasionando que las instalaciones aeroportuarias existentes queden obsoletas en su configuración geométrica y dimensiones requeridas para esta nueva generación de aviones, en especial el sistema mas crítico afectado fue el área de maniobras en que las distancias de separación entre el eje de la pista y la calle de rodaje era imposible ampliar como lo exigía las especificaciones que constan en el Anexo 14 de la "OACI".

La Dirección General de Aviación Civil en 1962 realizó un trabajo de ampliación de la pista hacia el norte (cabecera 21) aumentando de su longitud original de 1840 metros, 600 metros adicionales con lo cual se llegó a tener una pista de 2440 metros de longitud.

En 1963 una comisión técnica alemana después de realizar una evaluación técnico-geométrica del área de maniobras recomendó el cambio de ubicación del aeropuerto Internacional JOSE JOAQUIN DE OLMEDO a un sitio más alejado de la ciudad y con el suficiente espacio de terreno porque las 160 hectáreas existentes no permitían su modernización para atender los requerimientos de las nuevas generaciones de aviones.

Conociendo la opinión de los técnicos alemanes, la DGAC solicitó un segundo estudio a la Compañía Airways Engineering Corporation que asociada a Consultores Nacionales e

Ingeniería CIA. Ltda. presentó un informe al Ministerio de Defensa Nacional indicando que se produciría un notable incremento en el número de pasajeros y en el traslado y recepción de carga aérea nacional e internacional, consecuentemente la infraestructura existente sería insuficiente decreciendo nuestro nivel de servicio con el pasar del tiempo.

Las observaciones de la “Airways Engineering Corporation” más importantes fueron:

1.- Las separaciones entre el eje de la pista y la calle de rodaje no están en consonancia con las normas y especificaciones de la OACI para aviones JET de mayor envergadura y ancho de vía.

2.- La superficie horizontal interna del aeropuerto internacional Simón Bolívar está invadida por obstáculos que superan los 45 metros de altura con relación al nivel medio de la pista. La superficie horizontal interna es una superficie imaginaria de forma circular con un radio de 4000 metros donde no pueden sobre salir obstáculos de más de 45 metros de altura.

3.- Los despegues se los realiza mayoritariamente sobre la ciudad en especial en zonas de alta concentración humana, ciudadelas, universidades locales deportivos, hospitales, etc.

4.- No es posible reconfigurar el área de maniobras por falta de espacio y el crecimiento acelerado de la ciudad hacia el norte, este y oeste

5.- La aproximación de los aviones hacia la cabecera sur (03) es peligrosa por que se realiza sobre la ciudad en lugares de alta concentración humana y solo sirve para operaciones visuales (V.F.R.)

La “Airways Engineering Corporation” recomendó:

- A. Ampliar el edificio Terminal de pasajeros y construir una zona de carga aérea
- B. Extender la longitud de la pista dentro de lo posible
- C. Estudiar y construir un nuevo aeropuerto en una superficie de terreno más grande y alejado de la ciudad que cumpla con las normas y regulaciones de la OACI.

La Dirección General de Aviación Civil en base a las recomendaciones de la Airways Engineering Corporation elaboró un plan maestro de desarrollo interino del Aeropuerto Internacional JOSE JOAQUIN DE OLMEDO para mantenerlo operativo hasta tener una nueva ubicación para construir un nuevo aeropuerto que remplace al actual.

La Dirección General de Aviación Civil en cumplimiento a su plan maestro interino construyó las nuevas salas de chequeo, embarque y tránsito de pasajeros Internacionales, la sala de arribo internacional (Aduana), obras a cargo del Arquitecto José Fouriani y el Ingeniero Víctor Servigon, el edificio y puesta en funcionamiento del radar de aproximadamente (APP), obra que estuvo a cargo del Arquitecto Luis Grumauer y Carlos Chanw aumentó la superficie de la plataforma de parqueo de aviones y la zona de carga aérea con una gran bodega de almacenamiento y un área refrigerada para preservar productos perecibles.

Se instaló un sistema instrumental de aterrizaje (I.L.S.) un nuevo sistema de ayudas visuales (P.A.P.I) y radio ayudas para la navegación aérea (V.O.R.), se renovó los equipos del servicio de salvamento y extinción de incendios con vehículos de última tecnología y se construyó el cuartel de bomberos con su torre de observación.

De esta manera se pudo mantener operativo el Aeropuerto Internacional JOSE JOAQUIN DE OLMEDO a pesar del desgaste y deterioro producido por las cargas de los aviones , los efectos del frenado, los giros sobre la superficie de rodadura y en especial el daño causado por los agentes de interperismo, las prolongadas lluvias y el fenómenos meteorológico del niño.

Tomando en consideración las pérdidas que ocasionaba el continuo cierre del aeropuerto, la Dirección General de Aviación Civil inició la búsqueda de un nuevo emplazamiento para el aeropuerto y apartar de las investigaciones personales realizadas por el Ing. Guayaquileño W.F. Camacho Navarro que en el año 1971 había sugerido que el nuevo Aeropuerto Internacional de Guayaquil debía estar ubicado al sur de Chongón y al este de Daular, en la sábana grande de Chongón, cerca de Carrizal, la DAC contrató al consorcio

internacional "IECO-CAE" quienes entre los años 1973-1976 después de haber analizado y estudiado 8 sitios posibles dentro de un radio de 5° Km. del centro de la Ciudad de Guayaquil, preseleccionó dos: el de Chongón y el de Daular coincidiendo con la sugerencia del ingeniero Camacho Navarro realizada en 1971, estos dos sitios se encuentran al oeste de la ciudad de Guayaquil y al Sur de la carretera Guayaquil Salinas.

La asociación "Fosweco-Ital Airport SPA" mediante un préstamo no reembolsable con Italia conseguido por el gobierno del Dr. Oswaldo Hurtado Larrea entre 1982 y 1984 llevó a cabo un nuevo estudio comparativo entre estos dos sitios (Chongón y Daular) llegando a la conclusión que, el sitio de Daular era el más idóneo para el emplazamiento del nuevo aeropuerto por sus excelentes condiciones meteorológicas (H-24) características morfológicas, topográficas, hidrográficas, geológicas, ecológicas y especialmente por la economía y en la compensación del movimiento de tierras entre el corte y el relleno por ser un sector ligeramente ondulado con un promedio de 45 metros de altura con relación al nivel del mar.

Definido y aceptado técnicamente el sitio de Daular el Gobierno del Dr. Rodrigo Borja Cevallos, emitió el decreto No. 152-A de Octubre 9 de 1988 publicado en el registro oficial No 50 de Octubre 20 de 1988 autorizando a la DAC la compra de 2017 Hectáreas en la zona de Daular entre las Parroquias de Daular y Chongón área de terreno suficiente que superaba la exigencia de la OACI de 1500 Hectáreas como requisito para un nuevo aeropuerto internacional.

Con el terreno comprado y el proyecto elaborado por la "Fosweco Ital Airport SPA", se solicitó la aprobación de los planos a la OACI, organismo que bajo el programa de asistencia técnica del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo "PNUD" revisó los estudios y diseños aprobándolos y permitiendo con esto la elaboración del presupuesto de construcción en primera fase operativa con una pista de 3500 metros de longitud y un edificio con 7 mangas de conexión por un valor de \$ 235'000.000. El proyecto de Daular actualizado permite cumplir los requerimientos técnicos de la nueva generación de aviones como el Boeing-747 Xstrech, el Boeing-747 Longe Ranger, Airbus 380X, el Boeing Sonicruiser, que son aeronaves que próximamente entrarán a operar con las compañías Air

France, Lufthansa, Quantas, Singapore Arline con una autonomía de 18 horas de vuelo sin necesidad de escalas técnicas para cubrir distancias de hasta 14.000 kilómetros lo que considerando la estratégica posición geográfica de Guayaquil y sus óptimas condiciones meteorológicas posibilitaría un gran comercio con mas de 2000 millones de consumidores de Asia y del Pacifico Sur.

Entre otras condiciones favorables a la construcción del nuevo aeropuerto en Daular podemos indicar lo siguiente:

- No existen obstáculos naturales ni creados por la mano del hombre
- Sus posibilidades de expansión son ilimitadas y nos permitirían construir una segunda pista de 4000 mts. x 60 mts. Y llegar a tener 27 mangas de conexión y 54 posiciones de contacto en una segunda etapa, asegurando una operación aeronáutica sin restricciones para cualquier aeronave de la nueva generación que en poco tiempo cruzaran los espacios aéreos del mundo utilizando los aeropuertos que cumplan las condiciones descritas.
- Posibilidad de convertir Guayaquil en un centro Internacional de operaciones aéreas como aeropuerto de destino de las grandes aerolíneas comerciales itinerantes y no itinerantes de vuelos charter, turísticos-promocionales, de carga y expreso aéreo.
- Liberar a Guayaquil del peligro de sobrevuelo sobre la ciudad, la contaminación de gases, ruido y el riesgo de los grandes almacenamiento de combustible (más de 3'000.000) de galones de combustible de aviación que existen en las instalaciones de Ecuafuel dentro del aeropuerto y muy cerca de zonas residenciales e instalaciones militares.
- La construcción del nuevo aeropuerto de Guayaquil en Daular ayudaría a obtener un nuevo sistema aeroportuario que sirva a la ciudad de Guayaquil y al país entero, siendo este el aeropuerto de Guayaquil del siglo XXI.

1.2 CONCESION DEL SISTEMA AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL

De conformidad con la Ley de Aviación Civil, el Gobierno del Ecuador, expidió , en su oportunidad, los correspondientes Decretos Ejecutivos mediante los cuales transfirió a M.I. Municipalidad de Guayaquil las respectivas competencias en materia aeroportuaria dentro del cantón Guayaquil , autorizándola expresamente para que proceda a la transformación construcción , administración y mantenimiento tanto del actual Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Guayaquil , como del nuevo aeropuerto de dicho cantón; disponiendo además que, para el ejercicio de dichas competencias, la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, constituyese una fundación a efectos de que ella asumiese el manejo del proceso de delegación al sector privado del Sistema Aeroportuario de la ciudad de Guayaquil, a través de modalidades de la concesión.

1.3 IMPORTANCIA Y CARACTERISTICAS DEL AEROPUERTO JOSE JOAQUIN DE OLMEDO DE GUAYAQUIL

DATOS IMPORTANTES

Aeropuerto Internacional de Guayaquil nombrado José Joaquín de Olmedo en honor al poeta y prócer guayaquileño, primer alcalde de la ciudad de Guayaquil.



Interior del Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo, de Guayaquil

La Terminal aérea de Guayaquil conocida anteriormente como Aeropuerto Internacional Simón Bolívar fue renombrado como José Joaquín de Olmedo en 2006, previo a la inauguración de sus nuevas instalaciones el 27 de julio del 2006, con 50 mil metros cuadrados de construcción, destinados para el arribo nacional e internacional. El código de designación de aeropuerto ICAO también fue cambiado de **SEGU** a **SEGY**.

El uso de este aeropuerto será de 10 a 12 años, empezando desde el 2006, o antes de que supere las expectativas de la capacidad de 5 millones de pasajeros por año, cuando esto suceda se procederá a construir el nuevo proyecto para una nueva terminal aérea en la zona Daular, a 20 km fuera de la ciudad, cerca de la autopista que conecta las ciudades costeras de Guayaquil y el balneario de Salinas.

El Aeropuerto está localizado a 5 km del centro de Guayaquil, en la Avenida de las Américas, y cuenta con una pista de aterrizaje de 2,790 metros (9,154 ft), y una elevación

de 5 metros (16 ft), puede ser usado por Boeing 747s, DC10s y Lockheed L-1011s. Se tiene planeado aumentar el tamaño de la pista entre los años 2006 y 2007.

1.4 EL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL JOSE JOAQUIN DE OLMEDO



CARLOS BARROS / EL UNIVERSO

El nuevo aeropuerto José Joaquín de Olmedo de Guayaquil fue oficialmente inaugurado el 27 de Julio del 2006, sin embargo las operaciones comenzaron en Agosto con los vuelos nacionales y seis días después con los internacionales.

Además del atractivo visual que tiene el edificio, la tecnología que se emplea es la más avanzada y conforme a las exigencias de los organismos internacionales de control aéreo.

La construcción, que comenzó en octubre del 2004, tuvo un costo de 90 millones de dólares, asumidos por la concesionaria Tagsa (socia de la argentina Corporación América).

Aunque Tagsa seguirá operando la terminal, hizo la entrega de los activos al Municipio de Guayaquil.

La nueva terminal cuenta con 50.000 m². El actual aeropuerto Simón Bolívar tiene 24.000 m².

Hasta ayer, los fiscalizadores y técnicos de la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil (AAG) revisaron las instalaciones y dieron los últimos detalles a la parte legal para que el Municipio reciba estos activos.

El gerente de la AAG (entidad controladora del trabajo de la concesionaria), Nicolás Romero, explicó que la recepción de los activos es parte del proceso de concesión.

“El Municipio nos ha delegado para que le permitamos explotar por quince años la concesión a Tagsa; y ellos nos entregan el 50,25% de los ingresos brutos regulados (producto de las tasas aeroportuarias)”, indicó Romero.

Tagsa informó que los pagos se harán anualmente hasta agosto del 2019, cuando terminará el contrato de concesión que inició en el 2004.

Sin embargo, Tagsa ya pagó un canon a la Municipalidad de \$ 15 millones aproximadamente, según consta en una información escrita difundida esta semana por la concesionaria.

La fiscalización de la estructura está a cargo del consorcio formado por las empresas Tylink, Jhross y Consulsísmica.

El director de Turismo del Municipio, Joseph Garzosi, indicó que el aeropuerto será una herramienta para hacer que el turismo hacia Guayaquil tenga una nueva puerta de entrada.

Garzosi mencionó que obras como éstas han significado que por ejemplo, en Miami, sean un multiplicador del empleo y del desarrollo para la urbe.

Tagsa informó que más de 100 empresas locales han participado en la construcción del José Joaquín de Olmedo. El promedio diario de trabajadores superó los 700, en la obra.

El aeropuerto nacional e internacional José Joaquín de Olmedo será, la nueva puerta de llegada de los visitantes al Puerto Principal. Atrás quedó el aeropuerto Simón Bolívar, que pronto se convertirá en un centro de convenciones.

El flamante aeropuerto ha sido ubicado en categoría C por parte de la Agencia

Internacional de Transporte Aéreo (IATA). El gerente de Tagsa, Fernando Negrete, indica que la clasificación está relacionada con los metros de espacio para la asistencia al pasajero, que en el caso de la urbe es de 50 mil m². “La categoría C es una muy buena calificación para un aeropuerto internacional”.

A nivel tecnológico, la terminal aérea tiene equipos de última generación tridimensional, así como de grabación en video. Existen cinco filtros para el manejo de equipaje, en donde las imágenes son vistas por un operador que detecta hasta la carga más peligrosa.

Quienes transitan por la av. Jaime Roldós, al norte de la ciudad, divisan a lo lejos el edificio lleno de vidrios, espacios para parqueo y un paso a desnivel que conecta al usuario con la sala de salida internacional y nacional. El edificio se complementa con la recuperación y alargue de la pista, en donde podrán aterrizar aviones de 300 pasajeros como el Airbus-340-600.

En cuanto a aviones de carga, están aptos para aterrizar los Jumbo Boeing 747-200, que podrán salir en cada vuelo con 23 500 kg o 51 700 lb, con un incremento del 8%. El DC-10 o el MD-11 con 13 mil kg o 28 600 lb equivalentes a un 5,3% de aumento y un Airbus 340 en vuelos directos a España, podrán transportar alrededor de 14 mil kg o 30 800 lb, con un incremento del 6%.

La tasa aeroportuaria para la salida internacional seguirá costando \$25 por pasajero, al igual que la de estacionamiento de autos, \$1 por hora. Las demás tasas cobradas a los operadores tampoco variarán.

En el área de manejo del aeropuerto habrá nuevas inversiones: se construirá un radar con un costo de alrededor de \$2 millones, a cargo de la Dirección de Aviación Civil; se edificará un hotel, y un centro comercial con oficinas y locales relacionados a la rama aeroportuaria, entre otras obras. Además de la empresa Delta, hay interés de aerolíneas asiáticas y empresas cargueras de EEUU en operar en el aeropuerto.

Por medio de una vía, la terminal aérea se enlaza con la terrestre, Metrovía, autopista Terminal Terrestre-Pascuales y la av. Benjamín Rosales, sectores ubicados al norte. (AM)

1.5 PROYECTO DEL FUTURO AEROPUERTO DE GUAYAQUIL EN DAULAR



La Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil – Fundación de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, consciente de su responsabilidad histórica ante la ciudad de Guayaquil, ha comenzado los trabajos de investigación Aeronáutica en lo que será el futuro Aeropuerto de Guayaquil, en la zona de Daular.

Para esta investigación ha firmado un contrato con THE MITRE –CORPORATION, Center for Advanced Aviation System Development, para el estudio del Análisis Aeronáutico que comprende estudios meteorológicos, características del terreno para uso aeroportuario, posible alineación, ubicación y dimensiones de las pistas, métodos y opciones de aproximación y despegue de los aviones y afectación del ruido.

MITRE es una corporación sin fines de lucro con más de 5000 profesionales, financiado por el Gobierno Federal de los EEUU y ha colaborado con la FAA por casi 50 años. MITRE esta autorizado por el Gobierno de los EE.UU. para proporcionar ayuda con tecnología únicamente a Gobiernos Nacionales y Regionales, por lo que a pedido del Ab. Jaime Nebot Saadi, Alcalde de la M.I. Municipalidad de Guayaquil, MITRE se encuentra trabajado en el Análisis Aeronáutico para el Proyecto del Futuro Aeropuerto de Guayaquil en Daular.

Una de las partes más importantes de la investigación a realizar por MITRE es la recolección de datos meteorológicos para lo cual la AAG ha adquirido una estación meteorológica AWOS (Automatic Weather Observing System), con el fin de obtener las variables relevantes del clima, investigación que durará 2 años que es el mínimo de datos meteorológicos necesarios para una planificación aeroportuaria.

El AWOS es un sistema computarizado que automáticamente mide los parámetros climatológicos, analiza los datos, prepara un reporte de observación consistente en parámetros medidos, y transmite las observaciones a los pilotos.

Las observaciones AWOS son en tiempo real, la información emitida a los pilotos se actualizan cada minuto.

Para este caso el AWOS solo se utilizará para recolección de los datos excluyendo la transmisión a los pilotos ya que la información generada servirá para fines de investigación y preparación del estudio.

Los datos a recoger por esta AWOS, son altímetro, temperatura, punto de rocío, velocidad y dirección del viento, densidad de altura, altura de nube y condición del espacio aéreo, detección de tormentas.

Este equipo es producido por la compañía VAISALA que es una compañía americana que fabrica equipos meteorológicos automatizados con experiencia de más de 65 años de tecnología ambiental y ha instalado estaciones climatológicas en más de 100 países. El equipo que se ha instalado en las instalaciones del futuro aeropuerto Daular está certificado por la FAA (Federal Aviation Agency) de los Estados Unidos para producir información climatológica en aeropuertos.

El sistema AWOS adquirido por la AAG es de última generación, el mismo fue instalado en Enero del 2006 cumpliendo con todos los requisitos de instalación y ubicación

requeridos por la FAA. El equipo AWOS ha empezado a recopilar datos oficialmente desde el 1 de Febrero de 2006, información que ya esta siendo analizada por MITRE con la cual se podrá definir la ubicación de las pistas, trayectorias de aproximación y despegue, etc.

CAPITULO II

AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE DE QUITO

2. HISTORIA DEL AEROPUERTO

El **Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre** empezó a operarse sirviendo a la capital de Ecuador, Quito, en 1960. Se asemeja mucho al de Guayaquil "Simón Bolívar" por su estilo arquitectónico y tamaño de ese Terminal y sobre todo fueron construidos e inaugurados casi al mismo tiempo. Su Código IATA: **UIO**.

Se encuentra en la parroquia Chaupicruz al norte de la ciudad, a 8 kilómetros del centro. Es uno de los más altos del mundo (2.800 mts. sobre el nivel del mar).

Mediante Decreto Ejecutivo 885 se transfirió la operación y administración del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (AIMS), así como la construcción, conducción y mantenimiento de la nueva Terminal aérea internacional de la capital ecuatoriana, al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (CORPAQ).

Tras suscribir los contratos de concesión y construcción el 16 de septiembre de 2002, y el de delegación el 18 de noviembre de ese mismo año, la Corporación Quiport asume la administración y operación del AIMS. A su vez, Corporación Quiport S.A. contrató a ADC & HAS Management Ecuador S.A. como operadora del aeropuerto para que, manejen el AIMS hasta que los trabajos de construcción del nuevo aeropuerto terminen, y la operación aérea de la ciudad se transfiera a dicha Terminal.

Corporación Quiport S.A. y ADC (Airport Development Corporation) son compañías anónimas ecuatorianas cuyos capitales sociales están integrados principalmente por empresas canadienses. HAS Management Ecuador S.A. por corporación privada de Texas; Estas compañías poseen capacidad y experiencia en el manejo en otros aeropuertos internacionales.

2.1. ESTUDIOS PREVIOS A LA CONSTRUCCION DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO

1.- En el año de 1975 la compañía International Engineering y Consultores Ecuatorianos, realizaron un estudio para desarrollar el nuevo aeropuerto de Quito, se consideraron inicialmente 10 (diez) lugares:

- I Cotocollao Este
- II San Juan de Calderón
- III Malchinghi Sur
- IV Azcazubi Norte
- V Quinche
- VI Puembo
- VII Puembo Norte
- VIII Monjas
- IX Turubamba
- X Machachi

Los parámetros que sirvieron de base para el estudio, entre otros, fueron los siguientes:

- Implantación de facilidades en el aeropuerto.
- Espacio aéreo y control de tráfico aéreo.
- Ingeniería y aspectos de construcción.
- Acceso por carreteras.
- Consideraciones relativas al medio ambiente.
- Factores técnicos-económicos.

La compañía, dentro de su planificación estableció parámetros de estudio para la selección del lugar, así se descartaron aquellos que no reunían las características técnicas para la construcción del NAIQ, quedando las siguientes alternativas:

- Aeropuerto mariscal Sucre sin ninguna ampliación.
- Aeropuerto Mariscal Sucre con ampliación.
- Puenbo
- San Juan de Calderón.

Luego de los estudios realizados se decidió tomar como lugar para la construcción del NAIQ, el sector de Puenbo por las siguientes razones:

- Desde el punto de vista de factibilidad técnica, relacionada con espacios aéreos, control de tráfico aéreo y los factores de desarrollo de las facilidades aeroportuarias, la acción a seguirse mas indicada es el de construir un nuevo aeropuerto en el sitio de Puenbo.
- La superficie amplia y protección natural que dispone
- Las facilidades técnicas relacionada con espacios aéreos
- Menor altura 2400 m (8.000 pies) sobre el nivel del mar que la del aeropuerto de Quito

Para establecer si el espacio aéreo en el sector de Puenbo era el adecuado, realizaron los estudios correspondientes y emitieron algunas consideraciones que textualmente dicen lo siguiente:

“Desde el punto de vista del espacio aéreo/ATC el sitio de Puenbo constituiría una buena mejora en relación con el sitio existente del Aeropuerto Mariscal Sucre. El sitio de Puenbo puede acomodar una aproximación ILS con una pendiente de 2.5 grados desde ambas direcciones. Además el sitio del aeropuerto existente no puede satisfacer ni los criterios de la OACI ni los criterios de la FAA para las salidas IFR sin restricciones. El sitio de Puenbo satisface los criterios de despegue para las salidas al norte y al sur.”, (Capitulo VI-5 del mencionado estudio).

En lo referente a la aproximación de precisión dice:

“Los criterios de aproximación de precisión (se refiere a las figuras VI-3 VI-4 del estudio), sirven para el aterrizaje por instrumentos (ILS) sin radar; sin embargo, el radar para la aproximación de precisión (PAR) es esencialmente similar para la aproximación final”. El estudio describe y grafica las aproximaciones y salidas instrumentales.

La Aeronave tipo que se escogió como avión crítico fue el DC-10.

Al final manifiestan su criterio en una conclusión preliminar del estudio y dicen:

“Desde el punto de vista de la factibilidad técnica, relacionada con espacios aéreos/control de tráfico aéreo y los factores de desarrollo de las facilidades aeroportuarias, la acción a seguirse más indicada es el de desarrollar un nuevo aeropuerto en el sitio de Puembo”.

Hasta aquí un resumen del estudio de la compañía Internacional Engineering Company Inc. y Consultores Asociados Ecuatorianos en donde se establece ya desde 1975 la conveniencia de construir el NAIQ en Puembo.

2.- Posteriormente a esto, la compañía FOSWECO-ITALAIRPORT revisó el estudio de selección del sitio para el aeropuerto efectuado por International Engineering Company, Inc. y Consultores Asociados Ecuatorianos, Cia. Ltda. (IECO-CAE) y su conclusión fue que el sitio de Puembo es el adecuado para la construcción del NAIQ.

Esta información fue analizada, revisada y ratificada por los expertos de la Organización de Aviación Civil Internacional, (OACI), contratados por la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador.

3.- En el estudio “PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN Y DESPEGUE-CALCULO DE LONGITUD DE PISTA NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE QUITO” (NAIQ), consta el procedimiento minucioso desarrollado para determinar la longitud de la pista y los procedimientos instrumentales que deben implementarse en el sector de Puembo, para el NAIQ, las aeronaves consideradas para este estudio fueron: el B-747-400 y el A-340-300.

El estudio antes mencionado arroja como resultados la factibilidad de operar con las mencionadas aeronaves desde el NAIQ, con las restricciones normales de un aeropuerto de altura, 2400 m. sobre el nivel del mar (8.000 pies), en una pista con una longitud de 3.600 m.

De igual forma se pronuncia en lo que respecta a los procedimientos instrumentales a ser aplicados para el despegue y aterrizaje de las aeronaves.

Como conclusión, este estudio manifiesta que el espacio aéreo en el sector de Puenbo es suficiente para realizar las operaciones aéreas de procedimientos instrumentales en el NAIQ y la factibilidad de operar con seguridad desde ese aeropuerto proyectado.

4.- El 06 de marzo de 2002, la compañía MARSHAL MACKING MONAHAN (MMM), presenta el estudio sobre la longitud de la pista en Puenbo, "RUNWAY LENGTH JUSTIFICATION".

Para el análisis técnico fueron considerados los aviones B-747-400 y A-340-300 y se determino la longitud de la pista y la factibilidad de realizar los procedimientos instrumentales con seguridad en el espacio aéreo, entre las partes mas importantes el estudio dice lo siguiente:

"Los 3.600m. de longitud de pista cumplen los requerimientos operacionales de los aviones tipo, con una razonable penalidad por restricciones de la altura. Pudiendo alcanzar las distancias requeridas para llegar a los HUBs de interés de Quito con el 100% de pasajeros.

Las aerolíneas normalmente operan en sus rutas internacionales con un factor carga promedio entre el 70% y 75%, un vuelo con el avión tipo 747-400 directo Quito- Los Ángeles tendría todavía un margen para llevar un peso de 10.250 kg. adicionales de carga. Es importante considerar que los 3.600 m. de longitud de la pista, es la base del cálculo en las peores condiciones de operación, en un despegue desde la cabecera 18, con un declive (SLOPE), en el día más caliente del año y con viento extremo del cálculo estadístico. Generalmente los vuelos de este tipo salen por la mañana y las condiciones del viento en Puenbo favorecen las operaciones desde la pista 36.

El avión B-747-400 es uno de los más grandes del mundo en operaciones de pasajeros y carga. Aviones más pequeños son empleados para llegar a EE.UU. (nuestro mejor mercado), estos, pueden operar fácilmente y sin mucha penalidad en ruta Quito-Los Ángeles.

Al momento desde el aeropuerto Mariscal Sucre existen vuelos directos a Houston y Miami operados por B-757, desde Puenbo con una pista de 3.600 m. de longitud puede operar el B-747-400 full pasajeros y con una razonable carga”.

5.- El experto en navegación aérea Jorge Bourgeat en el “PROYECTO PLANIFICACIÓN DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN”, considera entre otros factores los siguientes:

- Planificación de la longitud de la pista con las aeronaves que van a operar.
- Distancias declaradas.
- Factores que determinan la orientación de la pista.
- Viento.
- Espacio aéreo.
- Factores ambientales.
- Obstáculos para la navegación aérea.
- Topografía.
- Visibilidad para la torre de control.
- Espaldones.
- Zona libre de obstáculos.
- Zonas de parada.
- Ancho de pista.
- Métodos para determinar la longitud de la pista.
- Aeronave tipo
- Ajuste de Flaps.
- Peso de operación.
- Temperatura.

Luego del estudio concluye así:

- “La longitud de pista inicialmente, debería ser de 3.600 m. que es la longitud que requeriría tomando en consideración los criterios estipulados en la circular de la FAA”.

6.- AEROSERVICE compañía consultora, a pedido de CORPAQ, emite un informe sobre el proyecto presentado por la compañía MMM “RUNWAY LENGTH JUSTIFICATION”, Y en sus partes más importantes dice:

- “La longitud de pista, juntamente con las condiciones locales, impone límites operacionales para las aeronaves que están dados por la altitud del aeropuerto y por la temperatura en referencia (23 grados centígrados).
- Las restricciones no toman en cuenta otros factores operacionales, tales como las horas más favorables para las operaciones de despegue de vuelos de mas largo curso (con temperaturas mas bajas), por lo tanto los resultados del proceso analítico que surgieron para las restricciones del NAIQ, han sido tomados de un contexto y escenarios muy pesimistas.
- La longitud de la pista principal de 3.600 m. fue basada en una estructura de rutas (destinos desde Quito) para la aeronave crítica B747-400 bajo condiciones operacionales más desfavorables. Según este aspecto, el margen de seguridad para la selección de la longitud de pista esta apropiado y los parámetros variables fueron establecidos de manera correcta.
- Se establecieron destinos relevantes desde el NAIQ, para los principales aeropuertos de América del Sur (Santiago, Buenos Aires, San Pablo) y Estados Unidos (Nueva York, Chicago, Los Ángeles).
- La longitud de pista de 3.600 m. para la operación desde el NAIQ resulto de la verificación de la longitud requerida por el B747-400 en vuelo directo hasta Los Ángeles y sin restricción de pasajeros y equipajes”

En este punto es necesario recalcar que en la operación de las aerolíneas de pasajeros se da prioridad a los mismos sin dejar de reconocer que la mayor parte de las operadoras lleva carga.

AEROSERVICE concluye así:

“Conforme lo citado anteriormente, los cálculos aproximados para la determinación de las longitudes de pista analizados fueron hechos para las condiciones más desfavorables posibles, incluso con la fijación de una aeronave crítica como lo es el B747-400”.

“Las justificativas demostradas por MMM (Runway Length Justification), pueden ser ratificadas y se juzga apropiado una longitud de pista de 3.600 m. a 3.650 m. para la fase inicial de operación del nuevo Aeropuerto”.

7.- Es necesario anotar que los estudios realizados toman en cuenta todos los parámetros técnicos y de seguridad operacional que garantiza la operación del NAIQ en el sector de Puembo, así mismo todos coinciden en las restricciones que tienen los aeropuertos de altura. Estos documentos reposan en los archivos de la CORPAQ Y QUIPORT.

También queremos informar a la comunidad de Quito que las razones fundamentales que nos ha llevado a concretar la construcción del NAIQ son principalmente.

- La demanda para utilizar el transporte aéreo.
- Desarrollo regional.

8.- Finalmente CORPAQ, invita a toda la ciudadanía que este interesada y desea mas información sobre el tema a que acuda a sus instalaciones ubicadas en el aeropuerto Mariscal Sucre en donde encontrara todo el respaldo técnico en los estudios realizados para la construcción del NAIQ.

Estudios realizados:

- Consocio Internacional Engineering Company inc. Y Consultores Ecuatorianos 1975. (este estudio fue analizado, revisado y ratificado por expertos de la OACI contratados por la DGAC del Ecuador en 1991.

- La compañía FOSWECO ITALAIRPORT, reviso este estudio, la conclusión fue que es viable la propuesta.
- Actualización del estudio de Impacto Ambiental del NAIQ, Abril del 2002 por el Ing. Francisco de la Torre.
- Para la justificación de la longitud de la pista la compañía MARSHALL MACKING MONAGHAN, realizo el estudio en marzo 06 del 2002, en este estudio se realizan ejercicios con los Aviones B-747-400 y A-340-300.
- La CORPAQ contrato a técnicos que realizaron el estudio respecto a PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN Y DESPEGUE-CALCULO LONGITUDINAL DE PISTA DEL NAIQ. 2003.
- AEROSERVICE, ratifica las justificativas de la compañía Marshal Macklin Monaghan del estudio "Runway Length Justification" y esta de acuerdo con una longitud de pista de 3.600 m.

2.2 BASES DEL PROYECTO

En cumplimiento a lo dispuesto en el decreto ejecutivo 885, expedido en el Registro Oficial No. 198 de 7 de noviembre de 2000, por el cual se autorizó al Municipio de Quito la construcción del nuevo aeropuerto, así como la operación del aeropuerto Mariscal Sucre y la instalación de una zona franca, se transfirieron a la Corporación las funciones, atribuciones y recursos que correspondían a la Dirección de Aviación Civil y a la antigua Comisión de Aeropuertos.

Igualmente se transfirieron los terrenos destinados al nuevo aeropuerto internacional, así como los equipos, instalaciones y bienes del aeropuerto Mariscal Sucre.

2.3 NUEVO AEROPUERTO DE QUITO

La urgencia de estar a la par de las exigencias comerciales y de los servicios que se imponen en el mundo y encaminar al país por el sendero del desarrollo parecen ser las pautas para construir el nuevo aeropuerto de Quito y manejar la operación del aeropuerto Mariscal Sucre y la instalación de una zona franca; así como se transfirieron a la Corporación: las funciones, atribuciones y recursos que correspondían a la Dirección de Aviación Civil y a la antigua Comisión de Aeropuertos. El municipio capitalino oficializó esta iniciativa el 7 de noviembre del 2.000 tal como reza el Registro Oficial No 198. En este documento también se proyecta la instalación de la zona franca donde funcionara un parque tecnológico.

Igualmente se transfirieron los terrenos destinados al nuevo aeropuerto internacional, así como los equipos, instalaciones y bienes del aeropuerto Mariscal Sucre.

La construcción del nuevo aeropuerto de Quito, en una zona franca, constituye el más ambicioso proyecto para impulsar el desarrollo de la ciudad, del país y de sus habitantes en los próximos 30 años. Ofrecerá una gran infraestructura de seguridad para despegues y aterrizajes, con una ubicación geográfica que ofrece mayores ventajas

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y la Corporación Aeropuerto, responsables del proyecto, finiquitaron exitosamente todas las negociaciones con el gobierno de Canadá y la Canadian Commercial Corporation, para que este se ejecute en las mejores condiciones técnicas, financieras y de seguridad. Las dos empresas adquieren un compromiso integral con la modernización de las actuales instalaciones del aeropuerto y con la construcción de la nueva Terminal aérea.

El nuevo aeropuerto entrará en operación en el 2010.

Al oriente de Quito, 40 minutos con el Valle de Tumbaco, avanza el proyecto más moderno de América del Sur: el complejo aeropuerto y zona franca de Quito. El nuevo aeropuerto será quince veces más grande que el actual. Entrará en funcionamiento en el 2010 para celebrar el bicentenario del primer grito de la Independencia en América. Su

tecnología de punta y el esquema de servicios servirán para recibir a 5 millones de pasajeros al año y 270 mil toneladas de carga en una primera etapa de desarrollo.

Como los grandes aeropuertos del mundo, el de Quito, tendrá una amplia gama de servicios incluyendo hoteles, salas de cine, espacios de recreación, zonas de descanso y centro comercial, según los diseños. Las obras de infraestructura ya empezaron y el movimiento de tierras está en marcha.

El mejoramiento del terreno es la obra básica, se nivela y se compacta el suelo capa por capa, haciendo pruebas de densidad para soportar el peso de los edificios y de las aeronaves cada vez más grandes. “El nuevo aeropuerto de Quito, significa comenzar de cero, porque se trata de una construcción de un nuevo aeropuerto”.

Pero esta obra alejada de la ciudad hay que dotarla primero de servicios básicos. “La construcción de un aeropuerto implica la construcción de redes de alcantarillado, infraestructura que permita llevar la energía eléctrica”. La autopista de ingreso y salida ya está construida y señala la magnitud de esta obra que contratará a empresas y ciudadanos ecuatorianos. La construcción costará más de 400 millones de dólares bajo la normalidad de concesión. El aeropuerto incorporará una zona franca que dinamizará la economía y el comercio internacional.

El Alcalde de Quito, Paco Moncayo, quiere convertir el actual aeropuerto en lo que él sueña: “En lugar del aeropuerto, veo un hermoso parque, con un lago y con un gran centro de convenciones. Queremos llegar al bicentenario de la Independencia con un aeropuerto nuevo, como hace 100 años, el General Eloy Alfaro nos trajo el ferrocarril a Quito y nos unió con el país, este aeropuerto nos va a unir con el mundo”.

Según las proyecciones que manejan la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (COPARQ), la Terminal aérea tendrá la capacidad de recibir a 5'000.000 de pasajeros al año y transportar 270 mil toneladas de carga en temporada baja, al momento de ser inaugurada.

Se cree que esta es una gran oportunidad para incrementar las actividades comerciales:

“Será la alternativa para mejorar las relaciones con otros países. Además abran más facilidades para las exportaciones no solo de las industrias capitalinas **si no de toda la región.**

Se debe tomar en cuenta que Quito será un paso obligado para las nuevas rutas comerciales que se pretenden abrir, como la Manta-Manaos. La Terminal aérea está estratégicamente ubicada en Tababela, población ubicada a 35 minutos de nororiente de la capital y a 10 minutos de la vía que conduce a Papallacta y Baeza, que es la puerta norte a la Amazonia..

Por otra parte la COPARQ anuncia que con la implementación de la zona franca que abarca las 1500 hectáreas de los terrenos donde se construirán el aeropuerto (En la planicie de Oyambaro, Tababela) a 24 kilómetros al oriente de Quito, las actividades comerciales, industriales y deservicios se beneficiaran de las exoneraciones tributarias y de las facilidades de operar alrededor del aeropuerto lo que disminuirá los costos.

En cerca de 300 hectáreas se levantará el parque tecnológico que servirá para abrir las puertas a las empresas mundiales que trabajan y generan tecnología avanzada, esta idea pretende atraer a fabricantes de productos que no existen en Ecuador como la industria de implementación de nuevas redes informáticas de bio-energía o de robótica

2.4 ASPECTOS IMPORTANTES SOBRE LA CONSTRUCCION DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO

Según las proyecciones que maneja la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (Corpaq), la terminal aérea tendrá la capacidad de recibir a 5 millones de pasajeros al año y transportar 270 mil toneladas de carga, en temporada baja, al momento de ser inaugurada. Para Paco Moncayo, alcalde del Quito, las operaciones se iniciarán a más tardar en 2009. Él prevé una ceremonia para el 10 de agosto de ese año, que coincide con la celebración del bicentenario del Primer Grito de la Independencia.

Gustavo Pinto, vocero de Quiport, cree que esta es una gran oportunidad para incrementar las actividades comerciales: "Será la alternativa para mejorar las relaciones con otros países. Además, habrá más facilidades para las exportaciones, no solo de las industrias capitalinas, sino de toda la región".

Se debe tomar en cuenta que Quito será un paso obligado para nuevas rutas comerciales que se pretenden abrir, como la Manta-Manaos. La terminal aérea está estratégicamente ubicada en Tababela, población ubicada 35 minutos al nororiente de la capital y a 10 minutos de la vía que conduce a Papallacta y Baeza, que es la puerta norte a la Amazonía.

El empresario Santiago Aguilar, miembro del Directorio de la Cámara de Comercio de Quito (CC-Q), afirma que, para su gremio, este proyecto cambiará la forma de vida de las empresas e industrias del país: "Para ello habrá que potenciar las actividades productivas y comerciales y brindar garantías en el sistema aduanero que, con urgencia, debe ser modernizado". Añade que, en algunos casos, será necesario fortalecer la capacitación y habrá que mejorar los procesos para poder ser competitivos: "En el Ecuador existen buenos ejemplos de empresas que han podido triunfar en mercados de otros países, uno de los casos es Confiteca".

El presidente de la CC-Q, Blasco Peñaherrera Solá, el pasado 3 de agosto de 2004, presentó al presidente de la República el proyecto 'Delegación parcial de servicios aduaneros a operadoras internacionales', con el que se pretende reducir la corrupción, que afecta a las inversiones; aminorar el contrabando y eliminar la competencia informal que tienen los productores; facilitar el comercio al agilizar los trámites para la importación; incrementar la recaudación tributaria, tanto de aranceles como de impuestos internos, y crear un mecanismo adecuado de certificación de normas de origen para acuerdos comerciales.

Por otra parte, la Corpaq anuncia que con la implementación de la zona franca, que abarca las 1 500 ha de los terrenos donde se construirá el aeropuerto (en la planicie de Oyambaro, Tababela), a 24 kilómetros al oriente de Quito, las actividades comerciales, industriales y de servicios (en especial del sector turístico y de transporte) se beneficiarán de las exoneraciones tributarias y de las facilidades de operar alrededor del aeropuerto, lo que disminuirá los costos.

En cerca de 300 hectáreas se levantará el parque tecnológico, "que servirá para abrir las puertas a las empresas mundiales que trabajan y generan tecnología avanzada", sostiene Marcelo Jaramillo, director ejecutivo de la Corporación Parque Tecnológico. Y es que esta idea pretende atraer a fabricantes de productos que no existen en el Ecuador como la industria de implementación de nuevas redes informáticas, de bioenergía o de robótica. Con ello se abren nuevas oportunidades. Jaramillo es optimista: "Se creará un valor agregado que permitirá no solo exportar materia prima sino que ya estaremos adentrándonos en mercados extranjeros con productos elaborados que serán muy competitivos".

Además, se crearán plazas de trabajo para profesionales capacitados en áreas como la biotecnología. "Otro beneficio es que, en el Ecuador, se quedarán recursos humanos calificados y que podrán crear nuevas empresas que dinamicen la economía local, además de la transferencia de tecnología.

Jaramillo asegura que "las empresas que lleguen al parque tecnológico serán aquellas que no tienen competencia en el mercado nacional; las empresas e industrias nacionales que quieran beneficiarse de este proyecto también podrán incluirse en este espacio". Por otra parte, los moradores de la zona esperan que mejore la situación económica de las parroquias ubicadas en los alrededores, y que se verán directamente afectadas.

Carlos Zapata, avicultor de Puembo, cree que su actividad desaparecerá de la zona: "El estrés del ruido afecta a las aves; por ello sostengo que nuestra actividad productiva será la más perjudicada por la terminal aérea de Tababela".

Pero él ya tiene la solución. "Hasta 2009, tengo cuatro años para invertir en otra actividad". Entre las alternativas que ha barajado está un hostel y restaurante para los viajeros y para los turistas.

Aguilar da su criterio: "En el país, debemos estar adaptados para los cambios y debemos capacitarnos para ser competitivos. No hay que temerle a los nuevos panoramas e

inversiones. Éstas son nada más que una oportunidad para crecer". Él se dedica a ofrecer servicios comunicacionales, por lo que el crecimiento de las actividades comerciales y productivas en el país, es una alternativa interesante. "Cuando el mercado crece y hay más oferta de productos, los anunciantes ven con buenos ojos a la comunicación".

Gustavo Pinto argumenta: "La zona franca es una realidad que debe ser bien aprovechada, más aún con los retos de la apertura comercial que se implantan en el mundo". Para el vocero de la Quiport, con el nuevo aeropuerto se abrirá la posibilidad de que nuevas líneas aeronáuticas lleguen a la ciudad. Otra cosa, los productores del sector norte y centro del Ecuador también serán beneficiados, más aún cuando productos como el vino, las frutas, las flores son atractivos para mercados del Cono Sur. Por ejemplo, los productores de vino de Tungurahua están exportando a Colombia y al Perú.

"La intención es que la terminal aérea sirva para que Quito y el país puedan crecer y proyectarse al mundo con toda su riqueza, es hora de que dejemos de vernos como pequeños. En el Ecuador hay gente valiosa que trabaja y logra progresar. Hay que devolverle al emigrante la gana de regresar a su tierra. Y a los jóvenes, entregarles la esperanza de poder desarrollarse y crecer en su país", argumenta Paco Moncayo, principal impulsor de la iniciativa.

Otro de los sectores que crecerá es el turismo; para ello, la ciudad y las empresas privadas tiene que mejorar la calidad de los servicios y la infraestructura. Se aspira que, para 2010, a la capital arriben alrededor de medio millón de turistas, los que podrán disfrutar de una agenda de servicios y atracciones que les permitirán quedarse más de cinco días en la ciudad, y de esta manera mejorará la calidad de vida.

La ubicación



2.5 CARACTERÍSTICAS DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE

- Tendrá una pista de 3,600metros de largo por 45metros de ancho, con capacidad para un promedio de 44 operaciones por hora.
- Pista asociada a dos taxiways.
- Terminal de pasajeros en un área de 38,000metros cuadrados, con servicios acorde con las normas IATA.
- Siete puentes de embarques de pasajeros. Capacidad de estacionamiento remoto para 20 aeronaves.
- 50 mostradores para la atención a los viajeros por parte de las compañías de aviación.
- Instalaciones modulares que facilitan la realización de ampliaciones de acuerdo con las necesidades.
- Amplio, moderno y seguro espacio para estacionamiento de vehículos.
- Servicios con tecnología de punta para operaciones aeroportuarias

- Normas de seguridad con circuito cerrado de televisión, de acuerdo a normas OACI.
- Edificio inteligente en cuanto a servicios de energía, iluminación y comunicación.

2.5.1 ZONA FRANCA DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO

El proyecto del nuevo aeropuerto y su zona franca están considerados dentro de los programas y proyectos metropolitanos del Distrito, contenidos en la propuesta del Plan General de Desarrollo Territorial, y en particular de la planificación de la ciudad aeroportuaria, que recibirá la cobertura del sistema vial metropolitano.

El área de la zona franca del nuevo aeropuerto abarca una extensión total de 1,500 hectáreas, y está conformadas por dos áreas diferenciadas: el área aeroportuaria y el área multipropósito, comercial e industrial.

Área Aeroportuaria

El área aeroportuaria será destinada exclusivamente a las instalaciones del aeropuerto: pista de aterrizaje primaria y secundaria, helipuerto, edificaciones de terminales, estacionamientos, y otras facilidades. Esta zona estará sujeta a las normas legales y técnicas de construcción, operación y mantenimiento, que rigen a nivel internacional, nacional y local.

Área Multipropósito de Zona Franca

La superficie de ocupación de la zona franca contiene a su vez a las áreas de protección ambiental y ecológica, y a las áreas útiles, aprovechables o de multipropósito. Las áreas de protección ambiental y ecológicas serán aquellas dispuestas en las franjas de protección de ríos y quebradas, bosque y vegetación, zonas de biodiversidad sensible, paisajes y escenarios naturales. También incluye el desarrollo de planes de manejo ambiental especiales en torno a áreas de valor cultural y/o arqueológico. Las áreas multipropósito

estarán compuestas principalmente por implantaciones comerciales, industriales, y de equipamientos. Además de los espacios destinados para obras de vialidad, espacios verdes y otros servicios básicos y de infraestructura. El área inicial destinada para instalaciones industriales en la zona franca es de 30 Ha, donde cada nueva localización industrial, comercial o de servicios tendrá que presentar su propio Plan de Manejo Ambiental. En la Matriz se presenta las acciones, factores ambientales y medidas de mitigación que deberán ser consideradas por cada instalación industrial, comercial y de servicios que se localice en la zona franca, así como de la administración general de esta, tanto en la etapa de construcción como en la de operación.

2.6 VENTAJAS QUE SE NOS PRESENTARIAN CON LA APERTURA DEL NUEVO ATO DE UIO

1.- Gracias a la construcción de la Nueva Terminal Internacional del Aeropuerto de Guayaquil y con el proyecto de construcción del Nuevo Aeropuerto de Quito, el Ecuador está abriendo sus puertas al desarrollo comercial con tecnología de punta, entrando a competir con otros aeropuertos internacionales que tienen la misma capacidad de competencia.

2.- Con el proyecto de construcción del Nuevo Aeropuerto de Quito, traerá consigo la apertura de nuevas plazas de trabajo, obreros, arquitectos, ingenieros civiles, mecánicos, abogados, empresas constructoras nacionales e internacionales, pequeños empresarios, grandes empresarios y toda una gama de recurso humano capacitado en las diferentes áreas a tratar.

3.- Contando con la infraestructura moderna y sofisticada de las instalaciones aeroportuarias, el Ecuador ofrece variados servicios de excelente calidad con lo cual se podría satisfacer al turismo nacional e internacional quienes gozarán y deleitarán de su corta estancia sin necesidad de salir de estas instalaciones.

CAPITULO III

**ANALISIS DE CARGA SALIDA POR LOS AEROPUERTOS JOSE JOAQUIN DE
OLMEDO Y MARISCAL SUCRE**

**3. TOTAL DE CARGA SALIDA EN TM. PARA EL AEROPUERTO DE
GUAYAQUIL JOSE JOAQUIN DE OLMEDO**

	AÑOS					
Aeropuerto	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Guayaquil	26002,1	30708	38518,2	36951,7	28638,9	41132,6



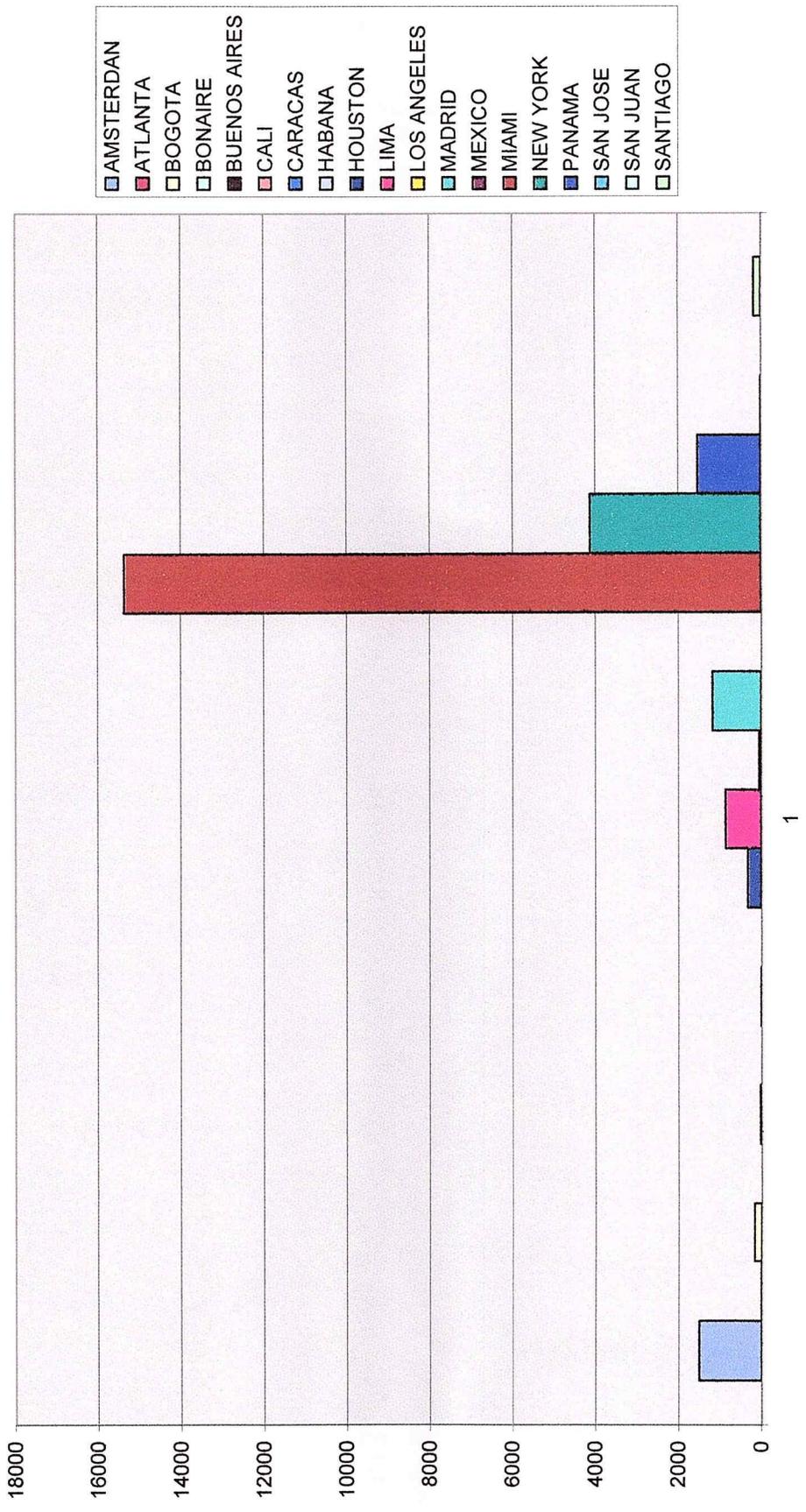
Como podemos observar las exportaciones en el Aeropuerto de Guayaquil entre el año 2001 y 2006 han sido completamente irregular. Las salidas de carga han variado partiendo en el año 2001 con 26002,12 tm. teniendo un incremento en el año 2002 y 2003. En el año 2004 se vieron afectada con una disminución pero más notable en el año 2005 para luego incrementarse considerablemente llegando a un punto superior en el 2006 con 41132,62 tm. Analizando la carga salida por el Aeropuerto de Guayaquil del año 2001 y 2006 podemos manifestar que la carga exportada ha incrementado un 58.18% que es de gran importancia para el desarrollo y la economía del país.

3.1. TRAFICO INTERNACIONAL REGULAR CARGA SALIDA EN TM. POR AEROPUERTO DE GUAYAQUIL AÑO 2004

CIUDADES	SALIDA
AMSTERDAN	1508,54
ATLANTA	3,70
BOGOTA	178,18
BONAIRE	0,00
BUENOS AIRES	32,91
CALI	0,00
CARACAS	8,38
HABANA	0,00
HOUSTON	333,29
LIMA	869,85
LOS ANGELES	55,21
MADRID	1182,25
MEXICO	0,00
MIAMI	15366,53
NEW YORK	4127,56
PANAMA	1529,36
SAN JOSE	6,18
SAN JUAN	0,00
SANTIAGO	172,63
TOTAL	25374,59

DGAC

TRAFICO REGULAR AEROPUERTO DE GUAYAQUIL AÑO 2004

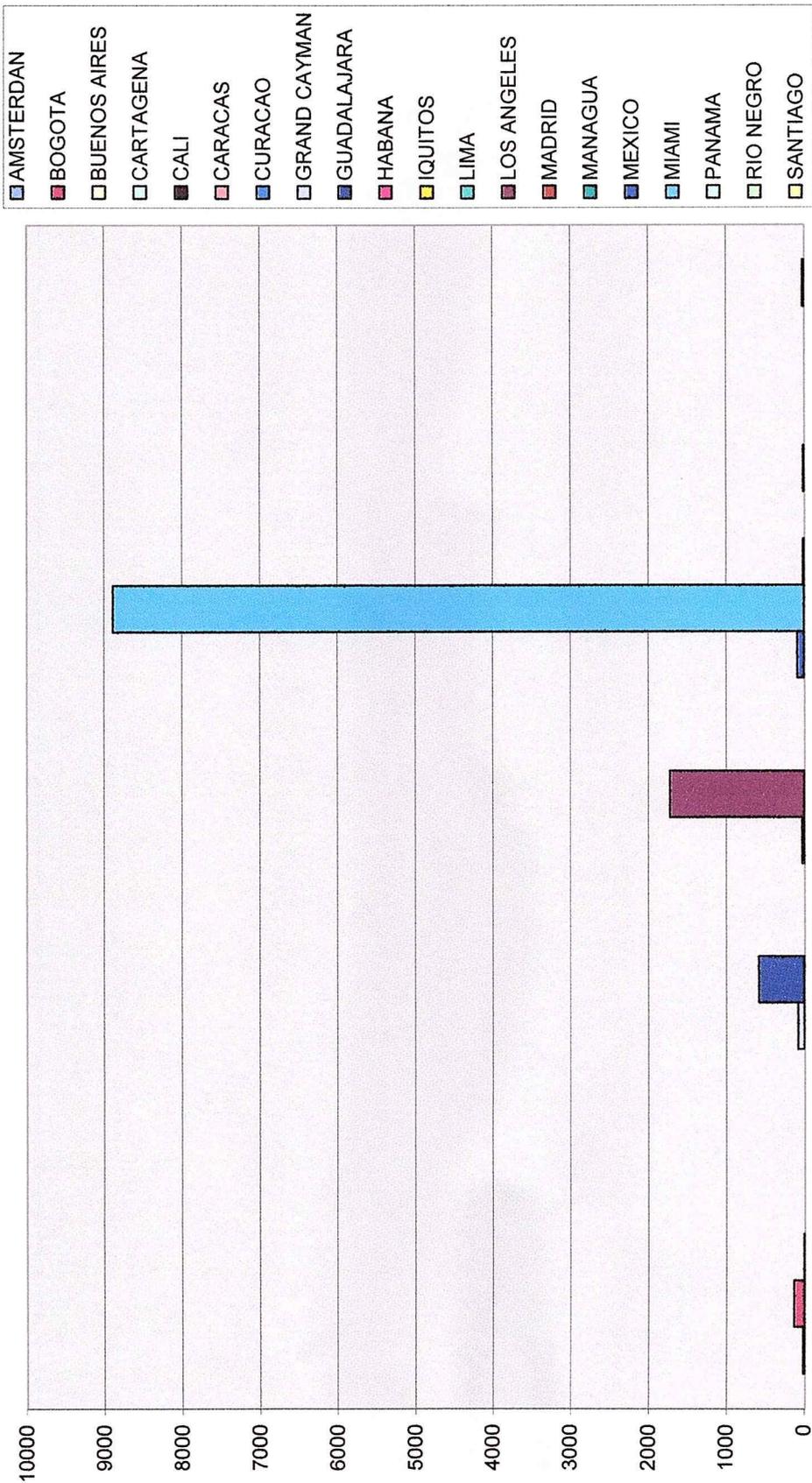


**3.1.1 TRAFICO INTERNACIONAL NO REGULAR CARGA SALIDA TM. POR
AEROPUERTO DE GUAYAQUIL AÑO 2004**

CIUDADES	SALIDA
AMSTERDAN	18,82
BOGOTA	132,84
BUENOS AIRES	3,95
CARTAGENA	0,00
CALI	0,00
CARACAS	0,00
CURACAO	0,00
GRAND CAYMAN	79,55
GUADALAJARA	577,95
HABANA	0,00
IQUITOS	0,00
LIMA	25,68
LOS ANGELES	1721,37
MADRID	0,00
MANAGUA	0,00
MEXICO	87,40
MIAMI	8885,49
PANAMA	13,75
RIO NEGRO	0,00
SANTIAGO	10,25
SAN JOSE	0,00
SAN ANDRES	0,39
SANTO DOMINGO	0,00
SAO PAULO	19,63
TOTAL	11577,09

DGAC

TRAFICO NO REGULAR AEROPUERTO DE GUAYAQUIL AÑO 2004

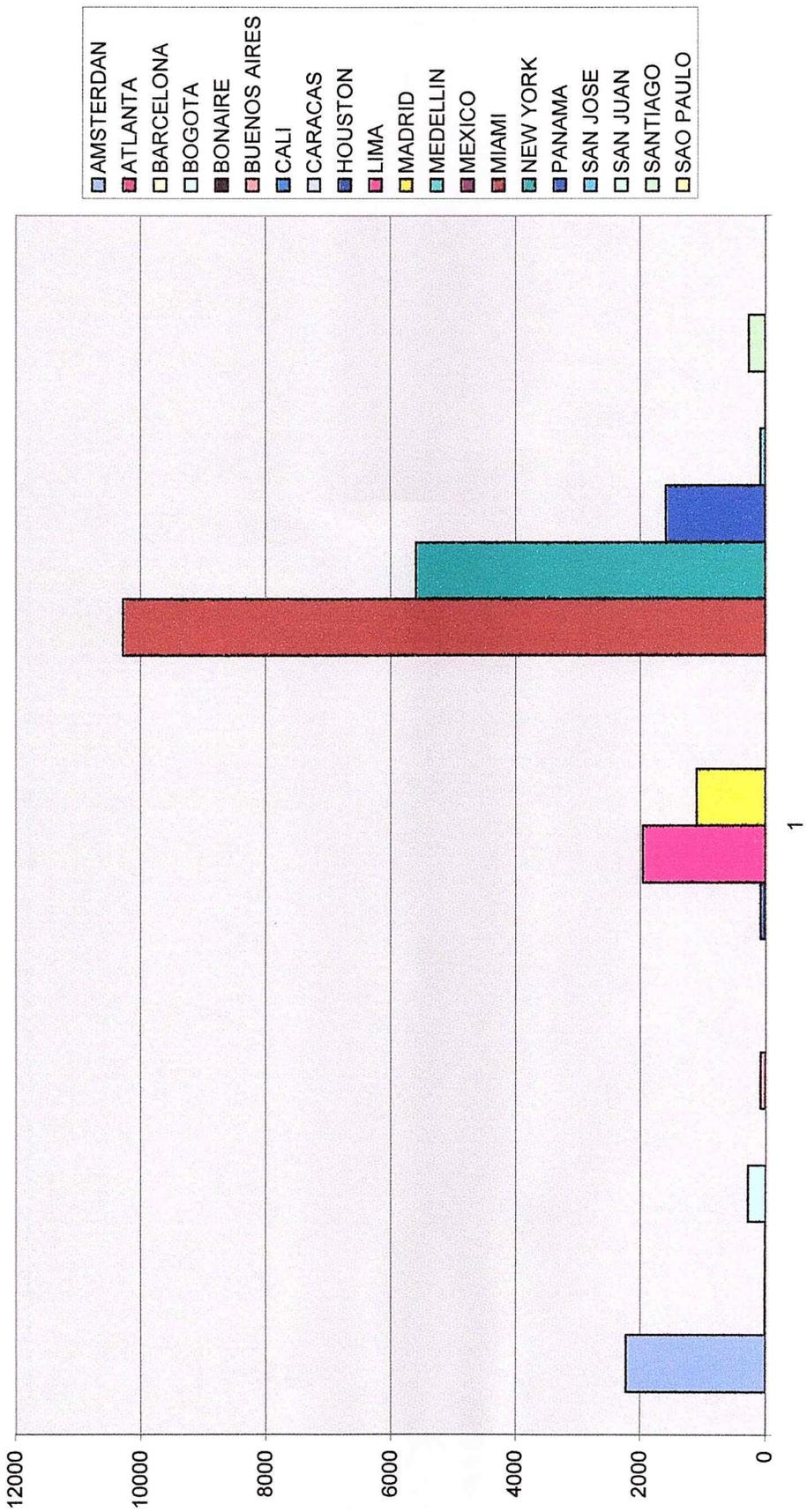


3.2 TRAFICO INTERNACIONAL REGULAR DE CARGA SALIDA EN TM. POR AEROPUERTO DE GUAYAQUIL AÑO 2006

CIUDADES	SALIDA
AMSTERDAN	2227,84
ATLANTA	14,44
BARCELONA	12,42
BOGOTA	282,24
BONAIRE	0,04
BUENOS AIRES	85,09
CALI	0,00
CARACAS	0,00
HOUSTON	81,46
LIMA	1964,04
MADRID	1101,79
MEDELLIN	0,00
MEXICO	0,00
MIAMI	10280,12
NEW YORK	5596,74
PANAMA	1596,97
SAN JOSE	83,74
SAN JUAN	2,69
SANTIAGO	266,81
SAO PAULO	0,00
TOTAL	23596,42

DGAC

TRAFICO REGULAR AEROPUERTO DE GUAYAQUIL AÑO 2006



Para este análisis de carga regular salida por ciudad hemos tomado como referencia el último año que es el 2006.

En el 2006 por el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo de la Ciudad de Guayaquil se movilizaron 23596,42 TM.

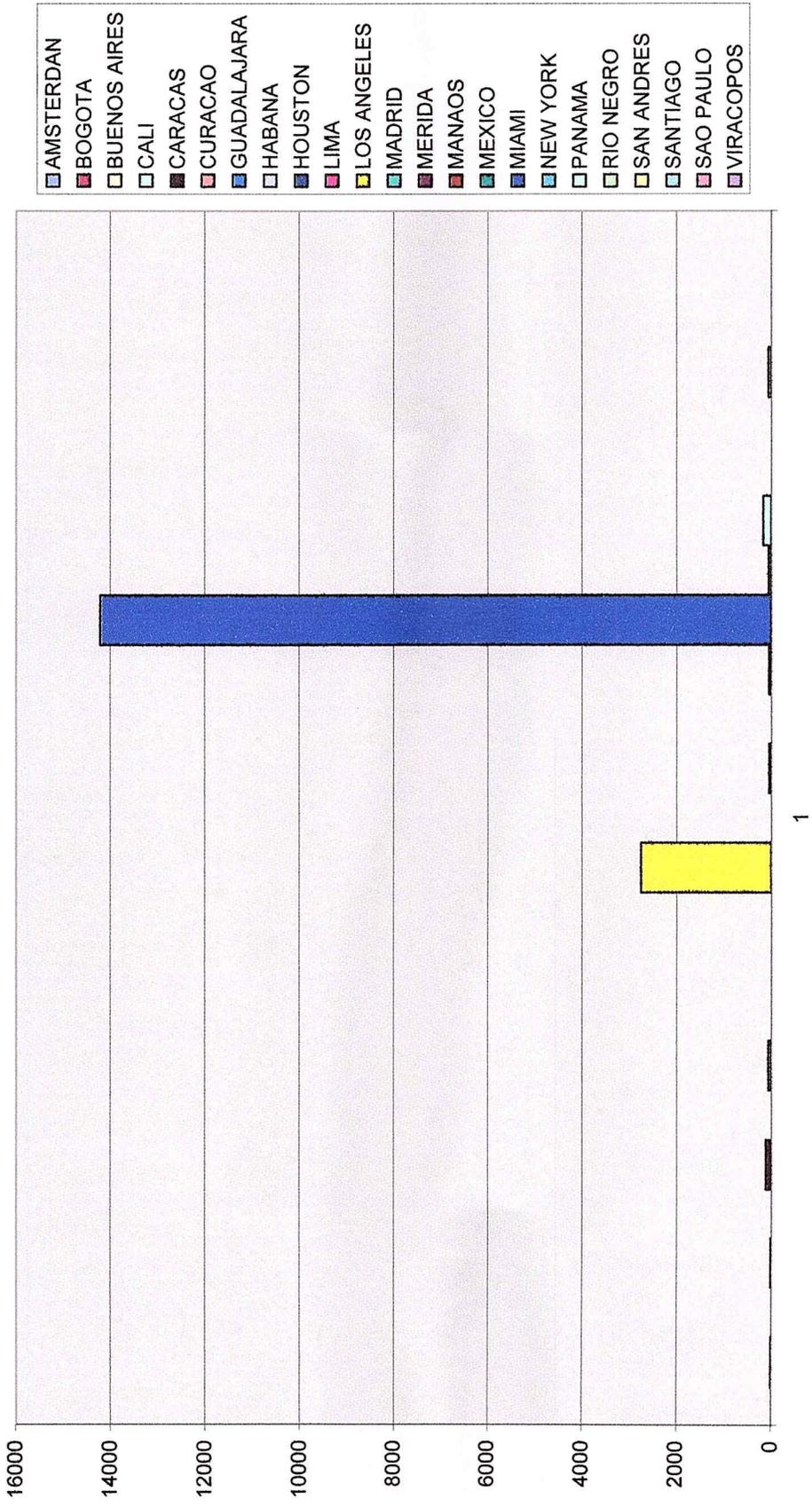
Las ciudades con mayor volumen de carga fueron: Miami, New York y Ámsterdam que respectivamente equivalen al 40,16%; 18,36% y el 12,29% que sumándolas representan el 70,81% mientras que las 13 ciudades restantes movilizaron el 29,19% del total de la carga regular.

**3.2.1 TRAFICO INTERNACIONAL NO REGULAR DE CARGA SALIDA EN TM.
POR AEROPUERTO DE GUAYAQUIL AÑO 2006**

CIUDADES	SALIDA
AMSTERDAN	9,58
BOGOTA	0,00
BUENOS AIRES	16,87
CALI	0,00
CARACAS	115,10
CURACAO	0,00
GUADALAJARA	62,95
HABANA	0,00
HOUSTON	1,65
LIMA	0,02
LOS ANGELES	2756,16
MADRID	0,00
MERIDA	42,98
MANAOS	0,00
MEXICO	46,85
MIAMI	14206,33
NEW YORK	51,35
PANAMA	168,65
RIO NEGRO	0,00
SAN ANDRES	0,00
SANTIAGO	57,70
SAO PAULO	0,00
VIRACOPOS	0,00
TOTAL	17536,20

DGAC

TARIFA NO REGULAR AEROPUERTO DE GUAYAQUIL AÑO 2006



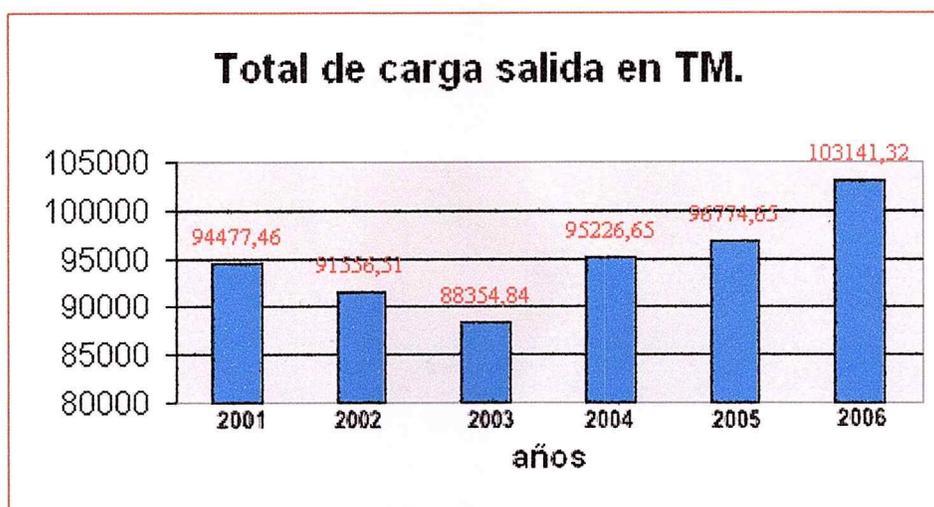
Para este análisis de carga regular salida por ciudad hemos tomado como referencia el último año que es el 2006.

En el 2006 por el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo de la Ciudad de Guayaquil se movilizaron 17536.20 TM.

Las ciudades con mayor volumen de carga fueron: Miami, Los Ángeles y Panamá que respectivamente equivalen al 80.12%; 10.88% y el 3.48%, que sumándolas representan el 94.48% mientras que las 14 ciudades restantes movilizaron el 5.52% del total de la carga no regular.

3.3 TOTAL DE CARGA SALIDA EN TM. PARA EL AEROPUERTO DE QUITO MARISCAL SUCRE

Aeropuerto	AÑOS					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Quito	94477,5	91556,5	88354,8	95226,7	96774,7	103141



Como podemos observar las exportaciones en el Aeropuerto de Quito entre el año 2001 y 2006 han sido muy irregular. Las salidas de carga han variado, partiendo desde el año 2001 con 94477,46 tm. teniendo una disminución en el año 2002 y 2003, para en el año 2004 incrementarse paulatinamente hasta el año 2006, llegando a un punto máximo de 103141,32 tm.

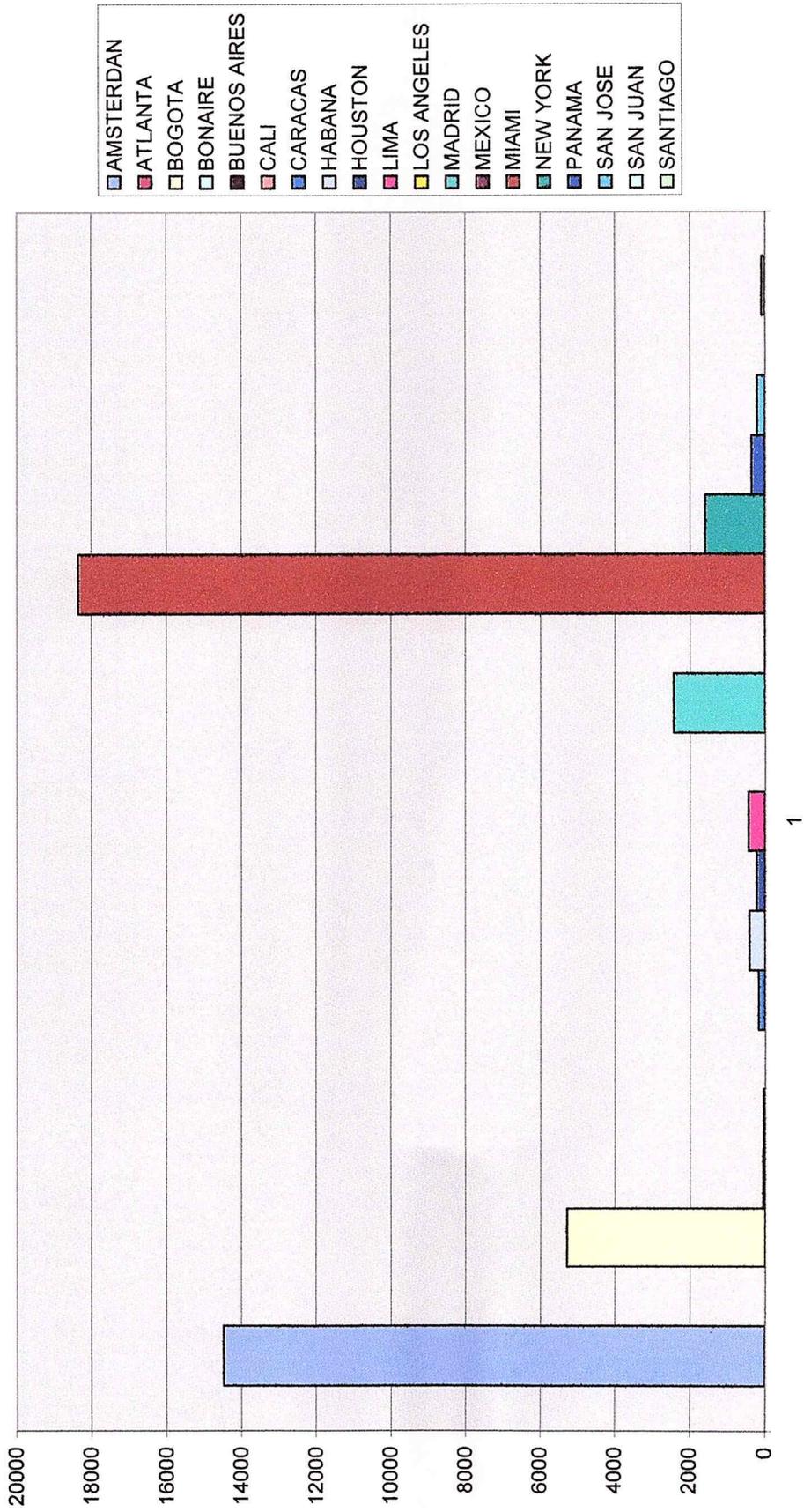
Analizando la carga salida por el Aeropuerto de Quito del año 2001 y 2006 podemos manifestar que las exportaciones han incrementado un 9,17% que es de gran importancia para el aeropuerto y la economía del país.

3.4 TRAFICO INTERNACIONAL REGULAR CARGA SALIDA EN TM. POR AEROPUERTO DE QUITO AÑO 2004

CIUDADES	SALIDA
AMSTERDAN	14477,82
ATLANTA	0,00
BOGOTA	5283,02
BONAIRE	53,62
BUENOS AIRES	42,11
CALI	0,00
CARACAS	172,86
HABANA	421,42
HOUSTON	227,83
LIMA	448,88
LOS ANGELES	0,00
MADRID	2444,56
MEXICO	11,32
MIAMI	18338,42
NEW YORK	1594,00
PANAMA	359,55
SAN JOSE	216,14
SAN JUAN	1,29
SANTIAGO	96,33
TOTAL	44189,15

DGAC

TRAFICO REGULAR AEROPUERTO DE QUITO AÑO 2004



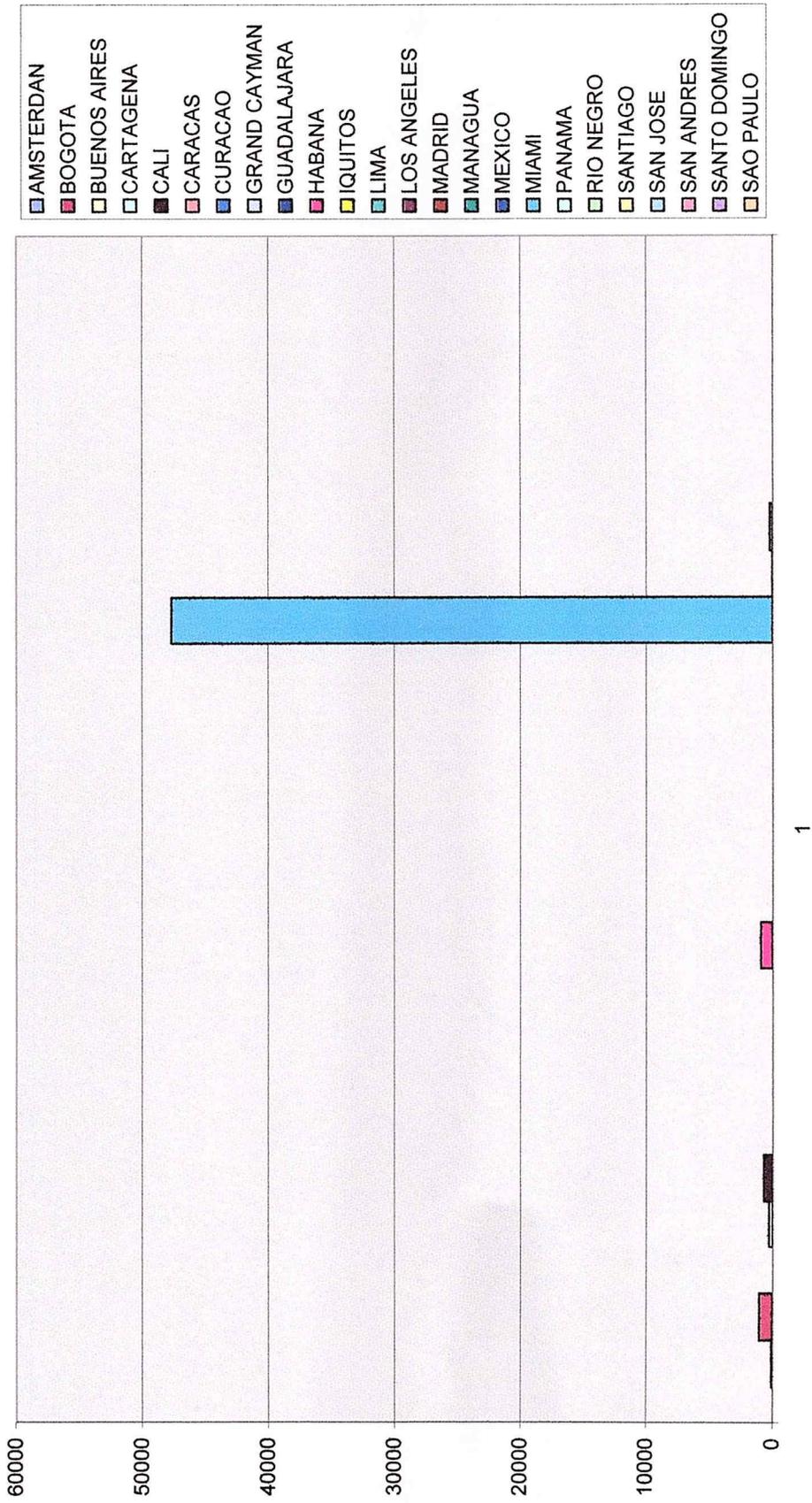
1

3.4.1 TRAFICO INTERNACIONAL NO REGULAR CARGA SALIDA TM. POR AEROPUERTO DE QUITO AÑO 2004

CIUDADES	SALIDA
AMSTERDAN	99,83
BOGOTA	1055,23
BUENOS AIRES	0,00
CARTAGENA	302,88
CALI	691,03
CARACAS	0,83
CURACAO	0,45
GRAND CAYMAN	0,00
GUADALAJARA	0,00
HABANA	927,77
IQUITOS	0,00
LIMA	1,08
LOS ANGELES	0,00
MADRID	1,41
MANAGUA	0,79
MEXICO	0,00
MIAMI	47670,59
PANAMA	32,75
RIO NEGRO	241,62
SANTIAGO	0,00
SAN JOSE	0,00
SAN ANDRES	9,11
SANTO DOMINGO	1,96
SAO PAULO	0,00
TOTAL	51037,35

DGAC

TRAFICO NO REGULAR AEROPUERTO DE QUITO AÑO 2004

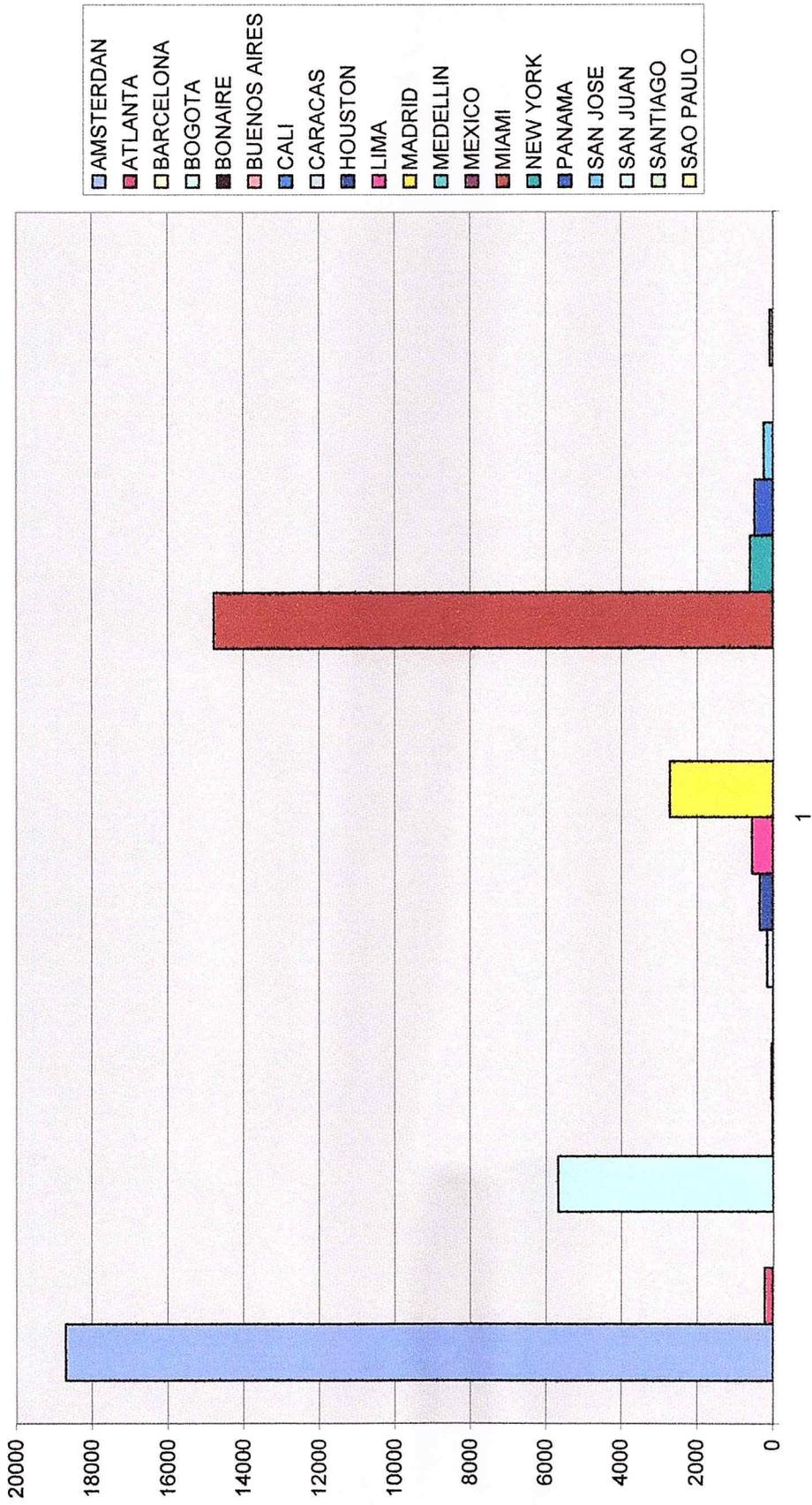


3.5 TRAFICO INTERNACIONAL REGULAR DE CARGA SALIDA EN TM. POR AEROPUERTO DE QUITO AÑO 2006

AMSTERDAN	18690,25
ATLANTA	228,88
BARCELONA	0,00
BOGOTA	5686,86
BONAIRE	26,10
BUENOS AIRES	47,41
CALI	8,07
CARACAS	165,42
HOUSTON	362,09
LIMA	563,14
MADRID	2735,06
MEDELLIN	0,67
MEXICO	2,42
MIAMI	14767,57
NEW YORK	613,85
PANAMA	491,28
SAN JOSE	244,63
SAN JUAN	0,00
SANTIAGO	85,86
SAO PAULO	0,00
TOTAL	44719,57

DGAC

TRAFICO REGULAR AEROPUERTO DE QUITO AÑO 2006



Para este análisis de carga regular salida por ciudad hemos tomado como referencia el último año que es el 2006.

En el 2006 por el Aeropuerto Mariscal Sucre de la ciudad de Quito movilizaron 44719,57 TM. de carga regular salida.

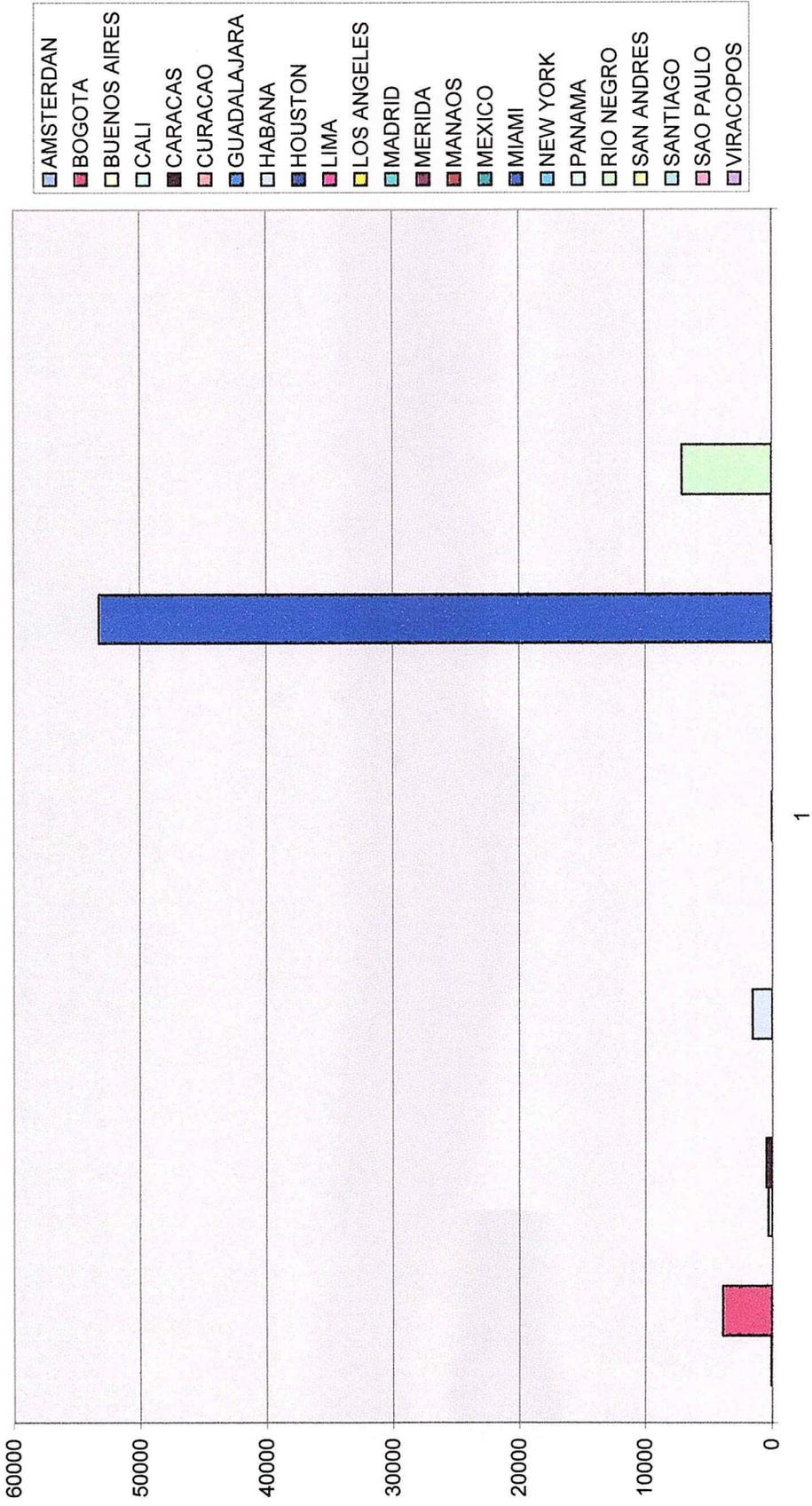
Las ciudades con mayor volumen de carga fueron: Ámsterdam, Miami, y Bogotá, que respectivamente equivalen al 33,72%; 31,97% y el 17,36%, que sumándolas representan el 83,05% mientras que las 14 ciudades restantes transportan el 16,95% del total de la carga regular.

**3.5.1 TRAFICO INTERNACIONAL NO REGULAR DE CARGA SALIDA EN TM.
POR AEROPUERTO DE QUITO AÑO 2006**

CIUDADES	SALIDA
AMSTERDAN	70,22
BOGOTA	3880,82
BUENOS AIRES	0,00
CALI	328,07
CARACAS	479,89
CURACAO	0,17
GUADALAJARA	0,00
HABANA	1568,29
HOUSTON	0,45
LIMA	4,32
LOS ANGELES	0,00
MADRID	19,14
MERIDA	0,00
MANAOS	0,00
MEXICO	0,00
MIAMI	53203,35
NEW YORK	0,00
PANAMA	54,09
RIO NEGRO	7100,40
SAN ANDRES	0,00
SANTIAGO	0,00
SAO PAULO	0,00
VIRACOPOS	0,00
TOTAL	58421,75

DGAC

TARIFA NO REGULAR AEROPUERTO DE QUITO AÑO 2006



Para este análisis de carga regular salida por ciudad hemos tomado como referencia el último año que es el 2006.

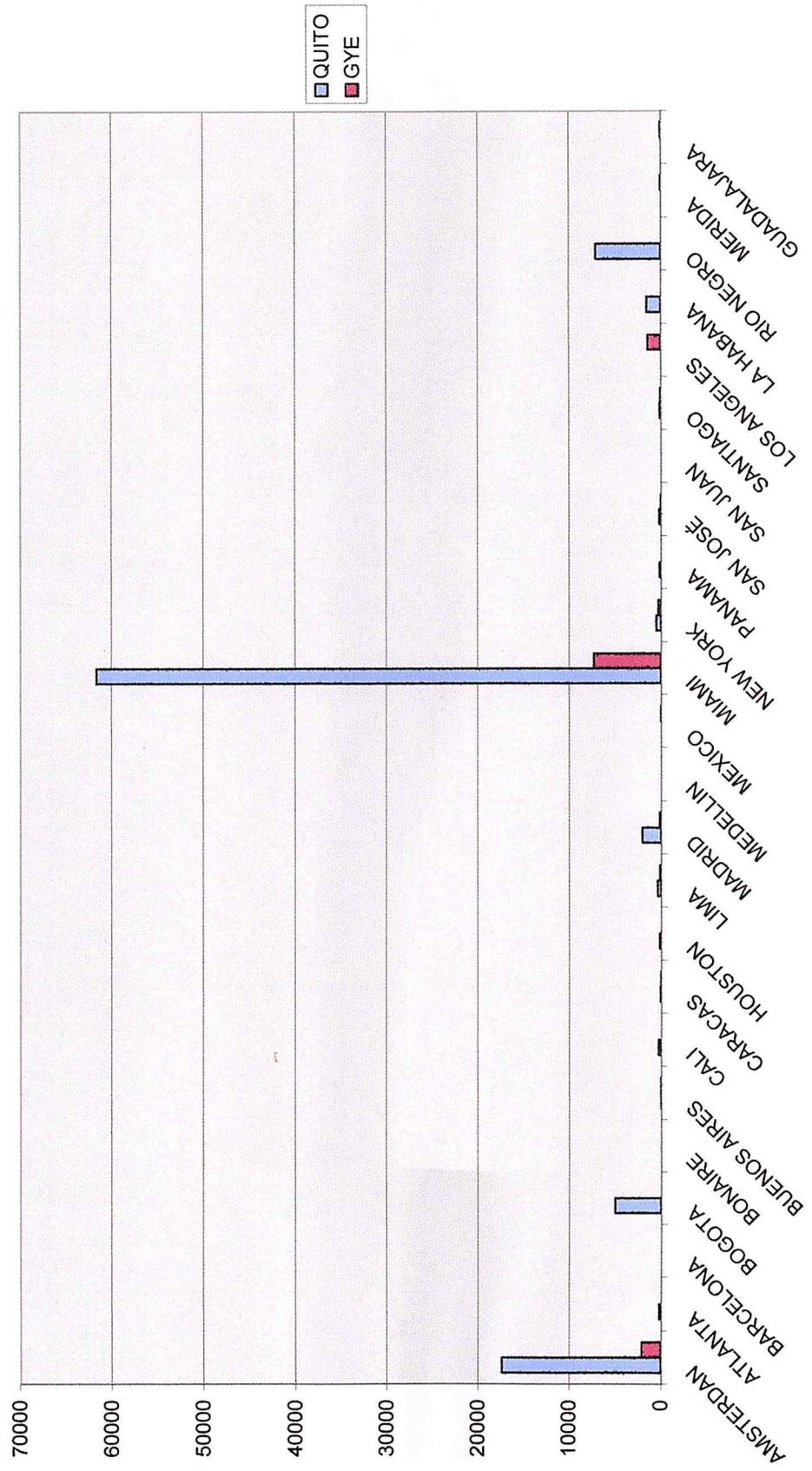
En el 2006 por el Aeropuerto Mariscal Sucre de la ciudad de Quito se movilizaron 58421,75 TM.

Las ciudades con mayor volumen de carga fueron: Miami, Rio Negro y Bogotá, que respectivamente equivalen al 79,68%; 10,69% y el 5,81%, que sumándolas representan el 96,18% mientras que las 12 ciudades restantes movilizaron el 3,82% del total de la carga no regular.

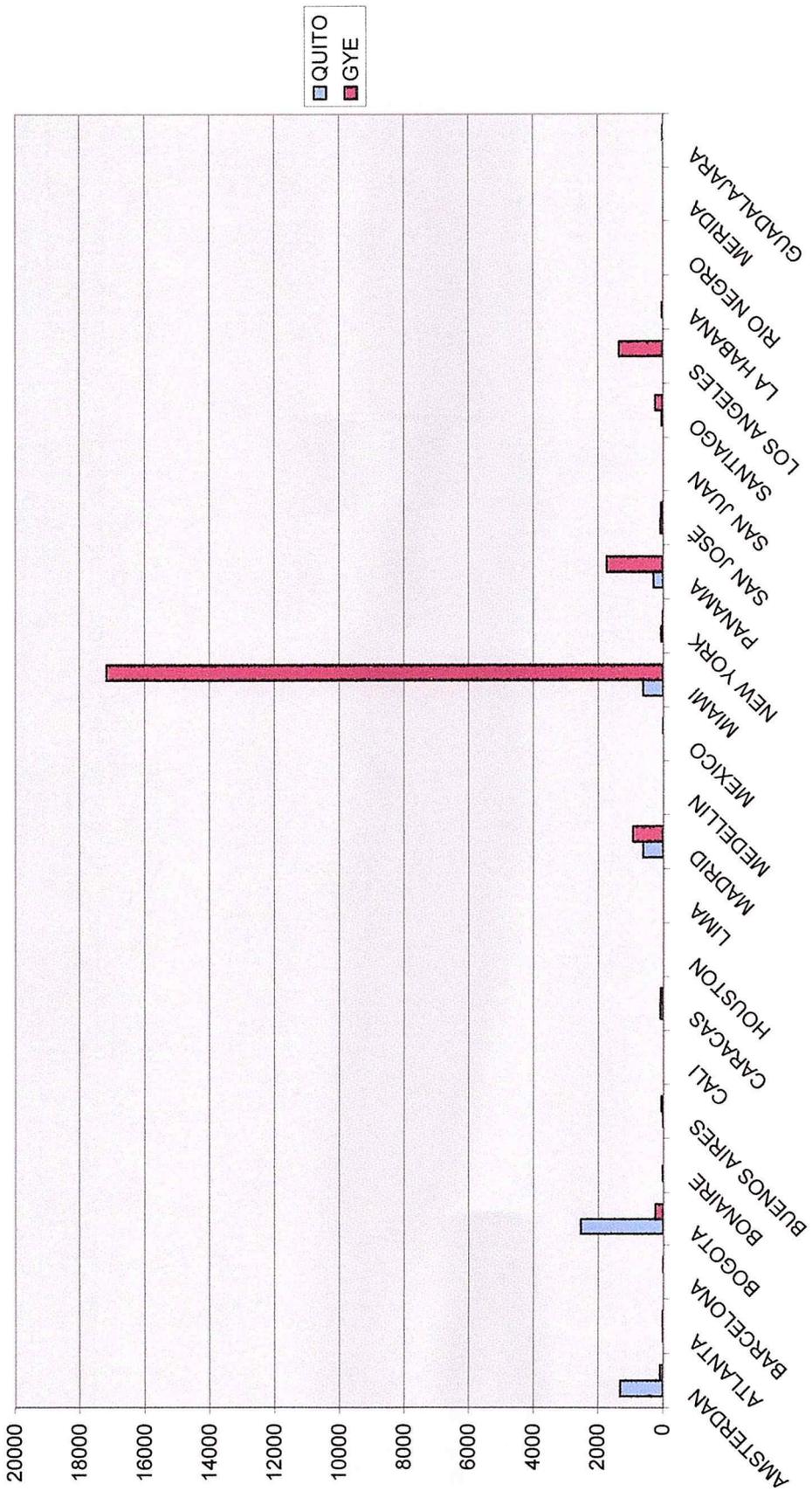
3.6 FLORES, OTRA CARGA Y CORREO EMBARCADO EN TM. POR AEROPUERTOS DE QUITO Y GUAYAQUIL EN EL AÑO 2006

RUTAS	FLORES		OTRA CARGA		CORREO	
	QUITO	GYE	QUITO	GYE	QUITO	GYE
TOTAL	96813,20	11746,76	6142,95	29286,83	185,18	99,04
AMSTERDAN	17403,22	2121,00	1318,33	94,30	38,92	22,11
ATLANTA	218,06	0,01	9,89	13,03	0,93	0,00
BARCELONA	0,00	0,00	0,00	10,56	0,00	0,00
BOGOTA	5002,99	8,46	2540,14	249,38	34,83	24,40
BONAIRE	1,76	0,00	24,34	0,04	0,00	0,00
BUENOS AIRES	30,23	35,60	16,98	61,98	0,20	0,00
CALI	271,72	0,00	0,75	0,00	0,00	0,00
CARACAS	72,73	29,77	90,93	85,33	0,82	0,00
HOUSTON	161,44	1,35	0,00	1,65	1,90	0,00
LIMA	381,64	129,04	0,00	0,02	3,29	0,16
MADRID	2063,31	161,23	619,22	927,36	71,72	15,06
MEDELLIN	0,00	0,00	0,67	0,00	0,00	0,00
MEXICO	0,00	39,65	2,42	7,20	0,00	0,00
MIAMI	61619,65	7309,53	617,28	17163,22	22,30	13,69
NEW YORK	550,28	290,47	62,52	15,92	1,05	0,00
PANAMA	166,92	12,13	302,37	1731,68	7,93	19,94
SAN JOSÉ	195,67	18,59	79,94	64,83	0,00	3,58
SAN JUAN	0,00	0,00	0,00	2,69	0,00	0,00
SANTIAGO	125,77	87,67	46,63	236,74	1,13	0,10
LOS ANGELES	0,00	1405,17	0,00	1351,00	0,00	0,00
LA HABANA	1535,29	0,00	32,29	0,00	0,00	0,00
RIO NEGRO	7100,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
MERIDA	0,00	40,84	0,00	2,14	0,00	0,00
GUADALAJARA	0,00	51,87	0,00	11,09	0,00	0,00

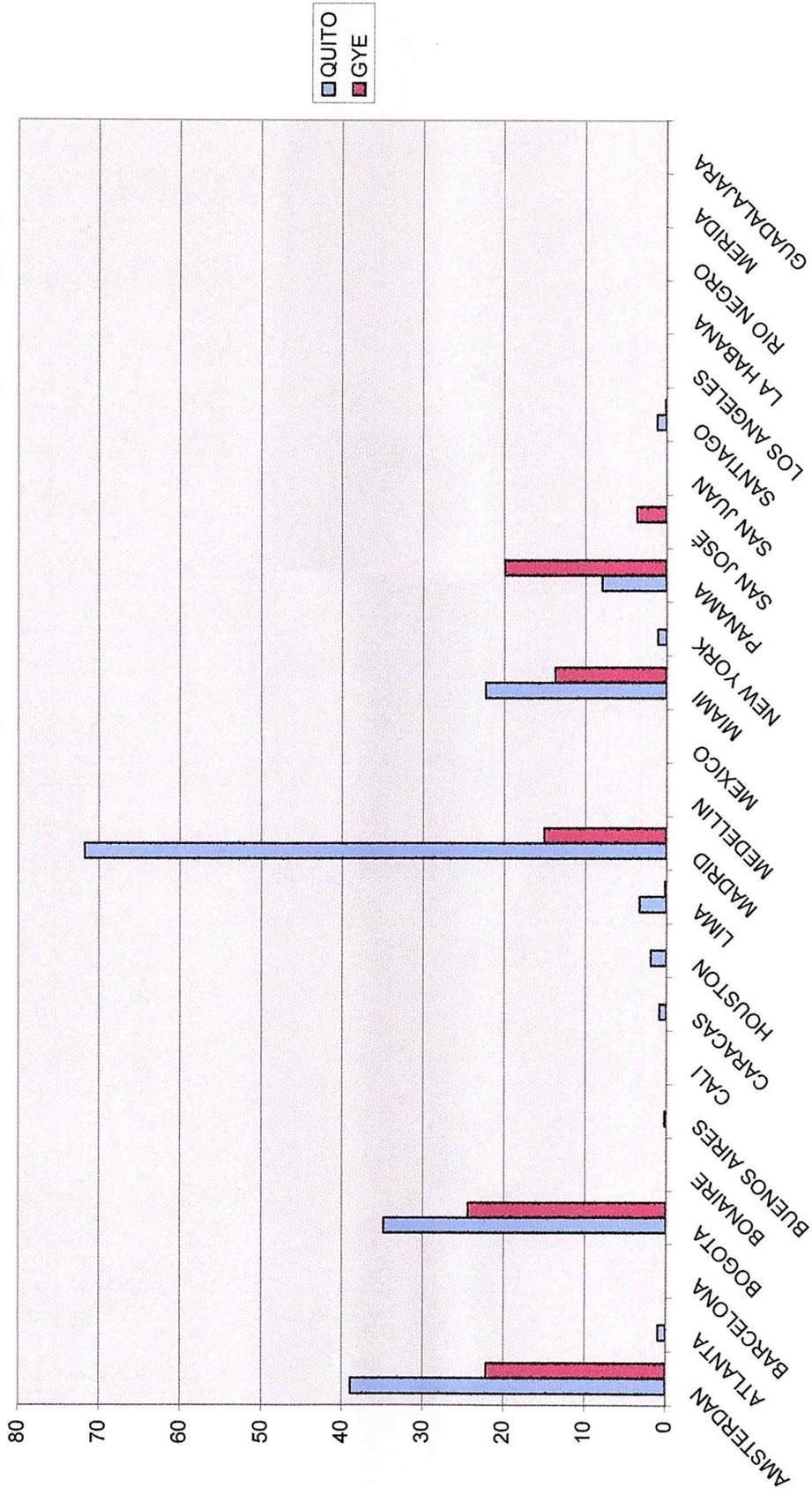
Exportación de Flores GYE - QUITO



Exportacion Otras Cargas Aeropuerto GYE - QUITO



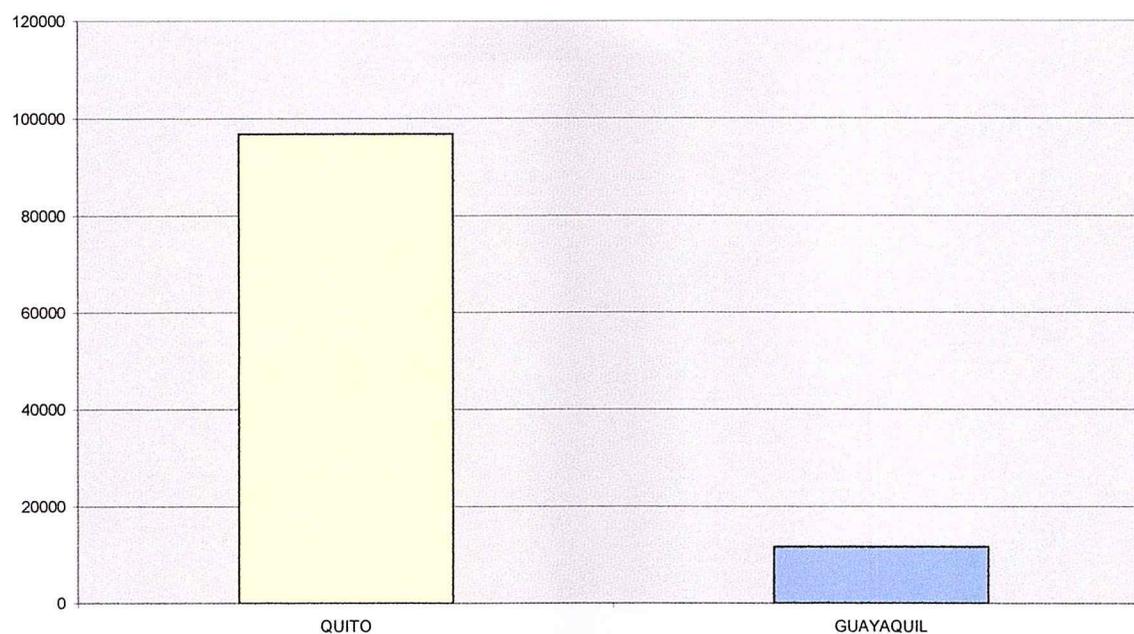
Correos Aeropuerto GYE - QUITO



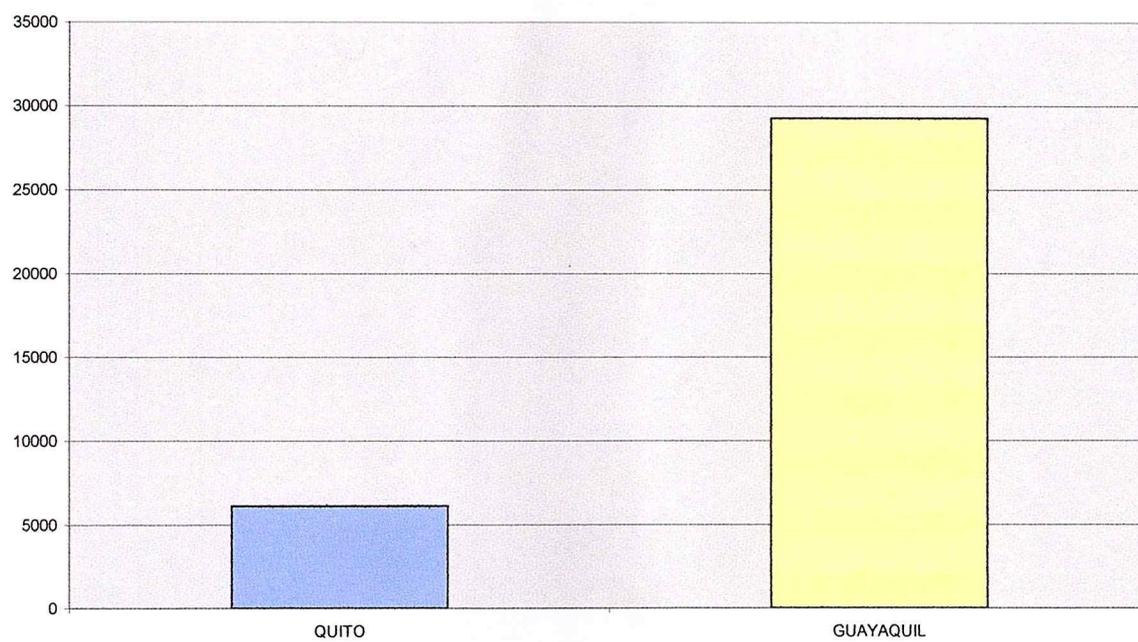
3.6.1 TOTALES 2006

AEROPUERTOS	2006			
	TOTAL	FLORES	OTRA CARGA	CORREO
TOTAL	144.273,96	108.559,96	35.429,78	284,22
QUITO	103.141,33	96.813,20	6.142,95	185,18
GUAYAQUIL	41.132,63	11.746,76	29.286,83	99,04

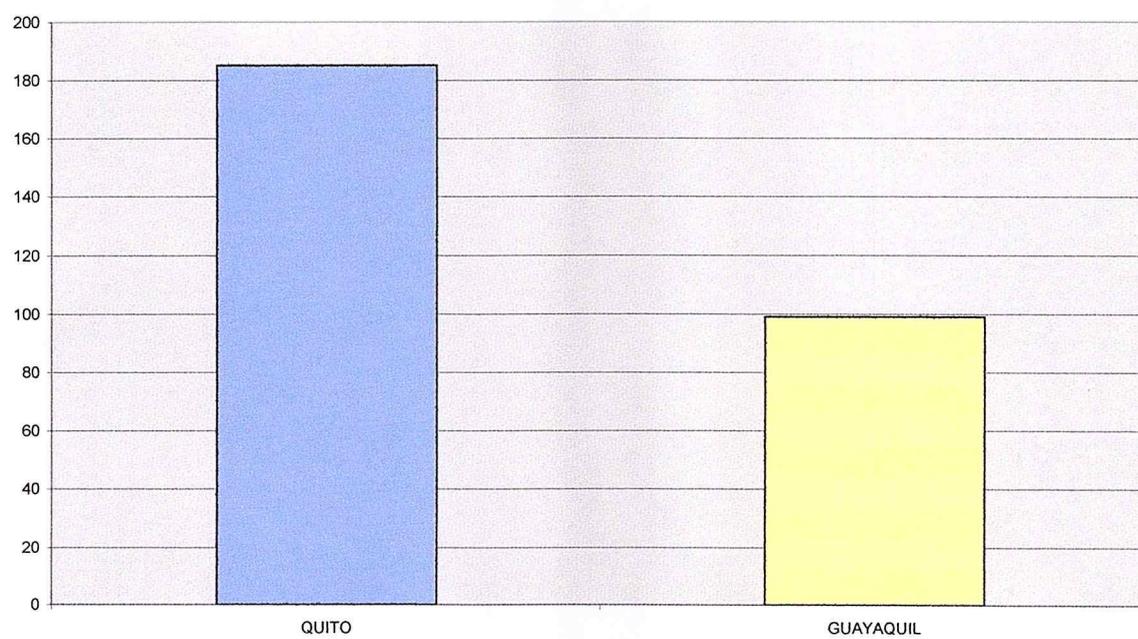
Exportación de Flores



Otras Cargas



Correo



Como se puede observar en el cuadro estadístico el Aeropuerto Mariscal Sucre de la ciudad de Quito tiene su mayor exportación en un solo producto como son las flores que representa el 90% de su carga exportada quedando un 10% entre otras cargas y correo, mientras que las exportaciones del Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil se centra en otras cargas que representa un 80% de las salidas totales de su carga y el 20% restante entre flores y correo.

PRODUCTOS QUE SE ENTIENDEN COMO OTRAS CARGAS

PESCADO FRESCO

CARNE DE JAIBA

PLANTA DE ROSAS CON RAÍZ

CAMARONES CONGELADOS

ALETAS DE TIBURÓN

BUCHES DE PESCADO

FRUTAS (VARIAS)

ALIMENTOS

POST-LARVAS DE CAMARÓN

LECHE

RANAS (VIVAS)

PECES (VIVOS)

ANIMALES EN PIE

PEPINO DE MAR

CEBOLLA (FRESCA)

PECES ORNAMENTALES (VIVOS)

BROCOLIS CONGELADO

PESCADO CONGELADO

MARISCOS

BANANO

LANGOSTAS

PEPINO DULCE

JAIBAS
 CARACOLES
 FRUTAS Y HORTALIZAS
 COLIFLOR CONGELADA
 LEGUMBRES Y HORTALIZAS
 CABALLITOS DE MAR
 ESPÁRRAGOS
 PLANTAS MEDICINALES
 HUEVOS DE PESCADO
 FRUTAS Y VEGETALES
 CALAMARES
 UVILLA
 YUCA
 PAPAYA
 FRUTAS CONGELADAS
 MANGOS

3.7 TOTAL DE CARGA EXPORTADA POR LOS AEROPUERTOS DE QUITO, GUAYAQUIL Y MANTA EN EL 2006

2006	
AEROPUERTOS	EXPORTACIONES
QUITO	103.141,33
GUAYAQUIL	41.132,63
MANTA	495,38
TOTAL	144.768,98

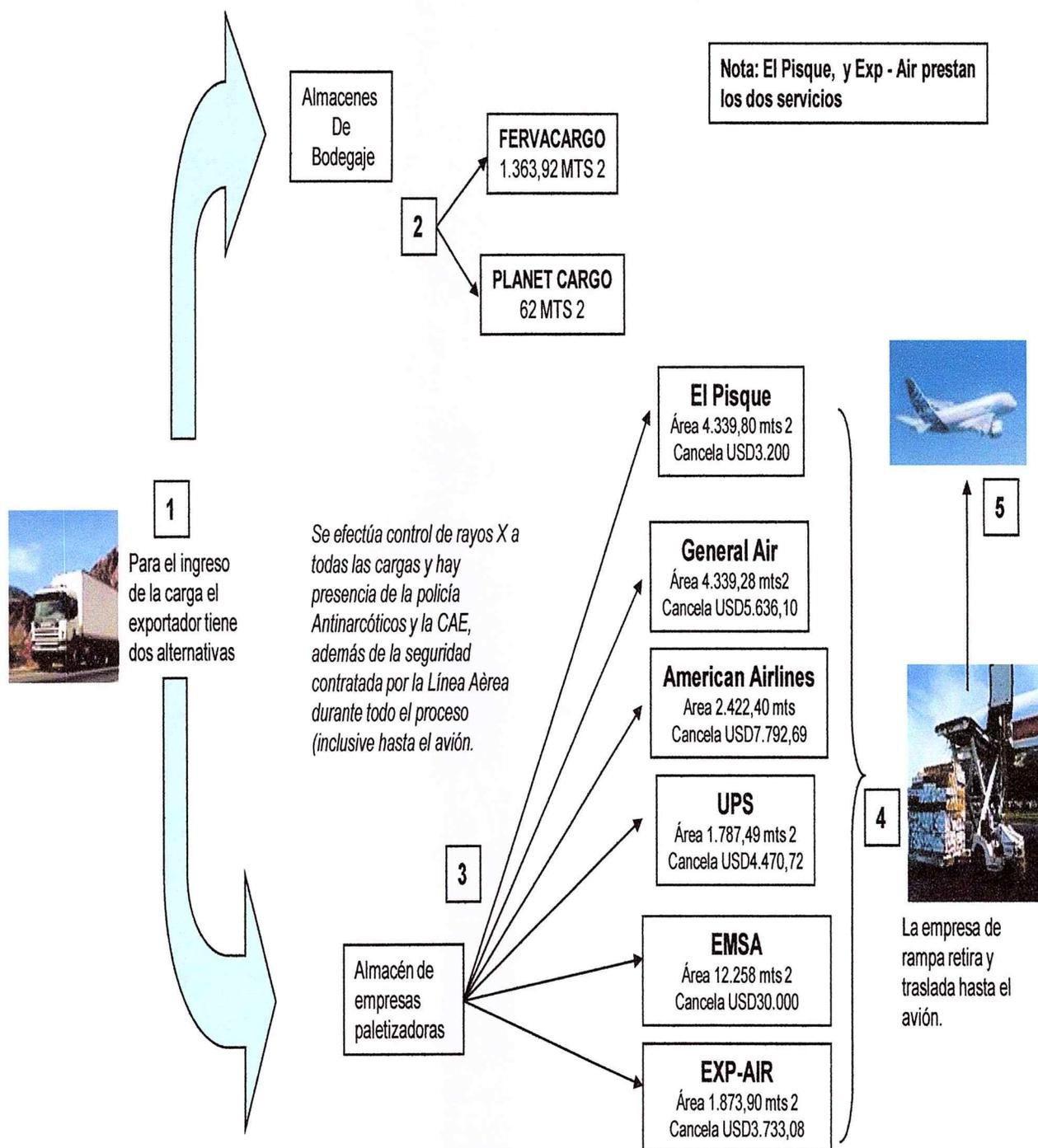
Ecuador exportó en el año del 2006 un total de 144768,98 tm. de carga , de los cuales Quito exportó el 71,24%, Guayaquil el 28,41% y Manta 0,35%.

Con estos valores confirmamos que el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito mueve la mayor parte de las exportaciones del país.

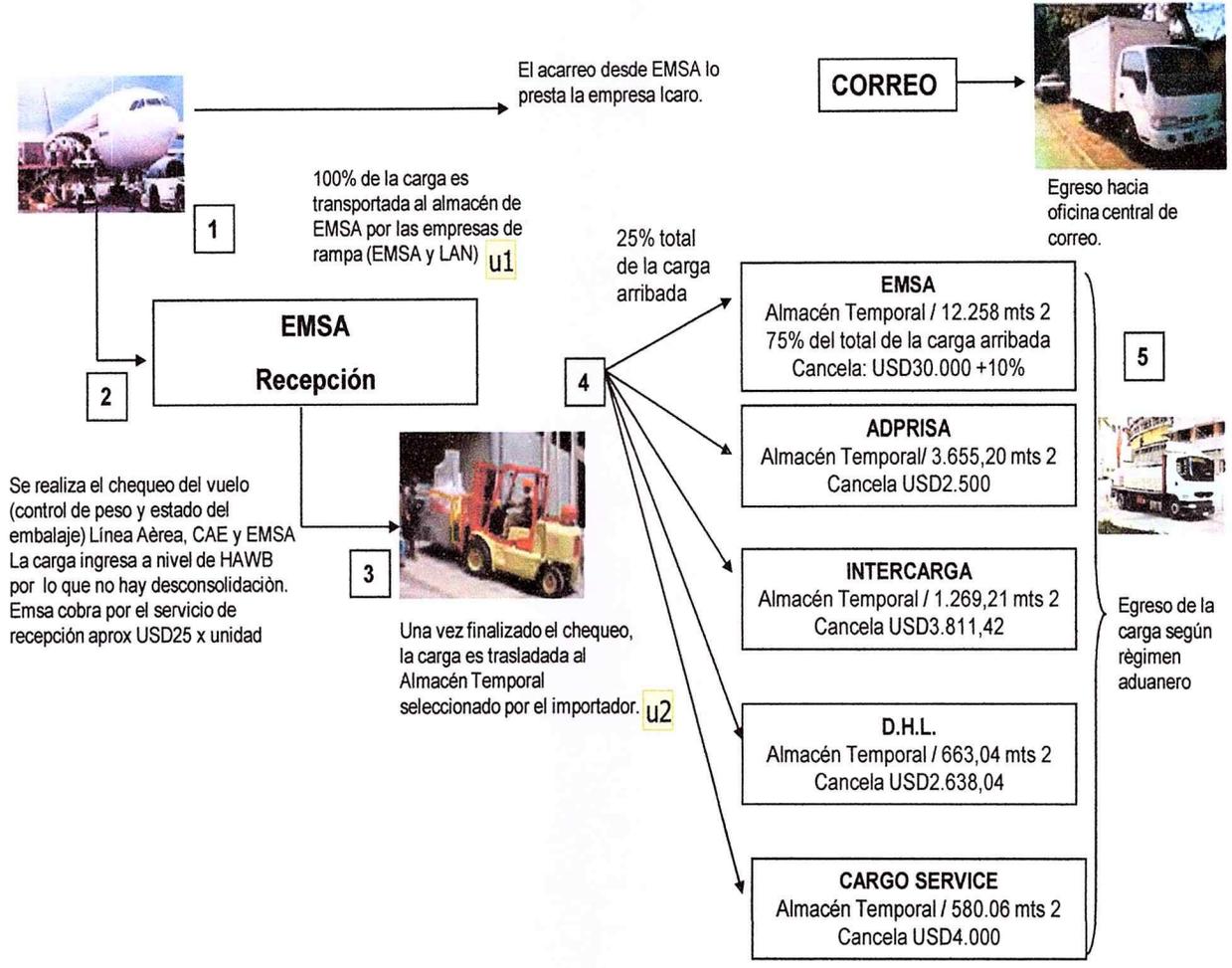
3.8 TRAFICO DOMESTICO REGULAR Y NO REGULAR DE CARGA TRANSPORTADA EN TM.

Quito – Guayaquil 2006 2307,45TM

Según estudios realizados el 50% de este total representa la carga que baja de Quito a Guayaquil para ser exportada, lo que implica que tan solo un 2,80% de carga que se exporta por el Aeropuerto de Guayaquil proviene de Quito.



PROCESO OPERATIVO ACTUAL DE CARGA DE EXPORTACION



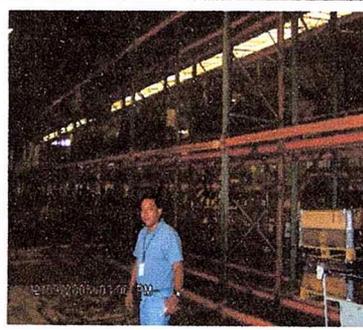
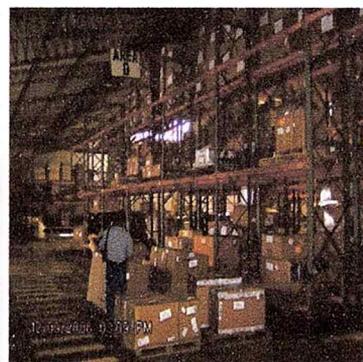
PROCESO OPERATIVO ACTUAL DE CARGA DE IMPORTACION

Art. 8.- Garantía.- Para afianzar el pago de tributos y el fiel cumplimiento del contrato a suscribirse, la Concesionaria entregará una garantía emitida por un banco ecuatoriano o extranjero con domicilio o representación fija en el Ecuador, por la suma de \$ 250.000,00 (Doscientos cincuenta mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica).

Art. 9.- Seguridad.- La concesionaria contará con el servicio de guardiana de seguridad privada, calificada y permanente.

Art. 10.- Tarifas.- la concesionaria cobrará a sus clientes, el servicio de almacenaje de 7 días calendario, las siguientes tarifas:

Peso en kilos		Tarifas
Desde	Hasta	En dólares US \$
0	50	\$ 7,00
51	100	" 12,00
101	300	" 18,00
301	500	" 25,00
601	750	" 40,00
751	1	" 70,00
1.001	2	" 90,00
2.001	3	" 120,00
3.001	5	" 180,00
5.001	10	" 240,00
10.001	20	" 350,00
20.001	30	" 450,00
30.001	40	" 600,00
40.001	En adelante	" 750,00



Las tarifas indicadas comprenden almacenaje por siete (7) días calendario. A partir del octavo día se cobrará la tarifa básica mas USD0.005 por día Calendario adicional, por kilo de carga o fracción.

Para carga que requiera cuarto frío, se cobrará USD10.00 de 0 a 100 kilos, y USD15.00 de 101 kilos en adelante.

Preparado por: Zona Franca Tagsa

CAPITULO IV

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

4. FORMULACION DEL PROBLEMA

El propósito de éste estudio está orientado a determinar el efecto en el nivel de exportaciones áreas que se realizan en el Aeropuerto de la ciudad de Guayaquil José Joaquín de Olmedo por causa de la construcción del Nuevo Aeropuerto de la ciudad de Quito; además es necesario analizar o justificar los estudios que se están realizando para el proyecto de Nuevo Aeropuerto de Guayaquil ubicado en Daular considerando para ello, las estadísticas de exportaciones expresadas en Toneladas métricas, presentadas por la Dirección de Aviación Civil.

4.1. MARCO TEORICO

Es de considerable importancia, dentro del contexto del Comercio Exterior, analizar las diferentes circunstancias que se desarrollan en las actividades de importación y exportación de bienes de un país, ya que son precisamente estas actividades operacionales, las que reflejan en alto grado, la situación económica del mismo, determinadas en la Balanza Comercial a nivel macroeconómico.

Es conocido que los medios por los cuales pueden desarrollarse estas actividades de importación y exportación, son terrestre, marítimo y aéreo, y en cada uno de ellos existirá un alto nivel competitivo de empresas, que se reflejará en la búsqueda continua de brindar un excelente servicio a sus clientes.

En base a éste breve análisis, el presente trabajo de investigación, se orientará en el sector aéreo, específicamente, se analizará cuál es el efecto que tendrá la construcción del Aeropuerto de la ciudad de Quito, en relación al Aeropuerto de la ciudad de Guayaquil, en términos del nivel de exportaciones expresadas en toneladas métricas.

4.2. JUSTIFICATIVO.

En los actuales momentos en los que predomina la competitividad y productividad en el desarrollo de las actividades operativas, dentro de un marco de globalización y libre comercio, las empresas que se dedican a brindar servicios, buscan en forma permanente, que el cliente se sienta realmente satisfecho e importante.

Precisamente, en esa búsqueda de la satisfacción, es cuando las instituciones públicas y privadas, multiplican sus esfuerzos, con el propósito de gestionar el financiamiento necesario, para generar los recursos económicos que permitan implementar mejoras en las instalaciones de sus empresas para que coadyuven al desarrollo continuo de las instituciones.

Basados en esta premisa, el sector aeroportuario, principalmente en las ciudades de Quito y Guayaquil, han destinado su atención, a la ampliación de sus áreas operativas, con el propósito de incrementar su nivel de servicio.

Esta investigación, se la realiza precisamente con el propósito de relacionar el efecto en el nivel de exportaciones realizadas en el Aeropuerto de Guayaquil, por causa de la construcción de Nuevo Aeropuerto de Quito.

4.3. HIPÓTESIS

La tasa de crecimiento en el nivel de exportaciones, expresadas en toneladas métricas realizadas en el Aeropuerto de Guayaquil, no será afectada por el aumento en las instalaciones en el Aeropuerto de Quito, ya que cada aeropuerto tiene su propia zona de influencia, actualmente hay un mínimo porcentaje de carga (2.8%) que baja del Aeropuerto de Quito hacia el Aeropuerto de Guayaquil por diversas razones tales como:

- Horario de aerolíneas
- Ubicación geográfica
- Clima
- Capacidad de los aviones

Este porcentaje de carga no es representativo para el Aeropuerto de Guayaquil, puesto que a nivel de ingresos resulta más representativo las importaciones y el tráfico de pasajeros que las exportaciones.

Tomando en cuenta que los ingresos por las exportaciones son muy bajos en relación a las importaciones podemos llegar a la conclusión de que no es posible la construcción de un nuevo aeropuerto basándonos tan solo en las estadísticas de exportaciones, aun si hubiera un incremento considerable en los movimientos de carga salida por el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo. Para la construcción de un nuevo aeropuerto es necesario tomar en cuenta las importaciones y el movimiento de pasajeros dado que estos dos últimos representan más ingresos económicos para el aeropuerto.

4.4. CONCLUSIONES

Una vez determinadas las diferentes causas que originarían las respectivas readecuaciones de los aeropuertos de Quito y Guayaquil, tanto a nivel operativo en exportaciones, como en el incremento en el servicio de atención a los pasajeros, se puede concluir este trabajo de investigación, manifestando que el desarrollo interinstitucional que se genera a nivel país, es sumamente importante ya que en ambas ciudades se producirá un efecto positivo motivacional en el nivel de vida de sus habitantes.

En lo que respecta al problema central de esta investigación, el cual consistía en analizar el efecto en la tasa de exportaciones en el Aeropuerto de Guayaquil, por causa de la instalación del Nuevo Aeropuerto de Quito, se ha logrado determinar en base a un análisis estadístico descriptivo, de que el impacto no será de gran consideración, debido a :

- La carga que dejará de exportar Guayaquil sólo es de un 2,80% del total de su carga exportada anualmente.
- La carga está sectorizada, cada región tiene su propia producción y preferencia a un aeropuerto por su cercanía y costo de transportación.
- La diversificación de productos exportables de Guayaquil es alta en relación a los productos exportables de Quito teniendo las flores como su principal producto. Esto es una ventaja para el aeropuerto de Guayaquil ya que si en algún momento se ven afectadas las exportaciones de flores esto no implicará gran reducción en nuestros movimientos de carga ya que solo representa un 20% en el total de las exportaciones mientras que para Quito sería catastrófico ya que las flores representa un 90% de sus exportaciones anuales.

Se considera que el actual Aeropuerto de Guayaquil cubrirá la demanda para sus operaciones en un periodo aproximado de 10 a 12 años o hasta que se cumpla las expectativas de 5 millones de pasajeros al año. Sin embargo la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil no ha realizado proyecciones de carga de exportación para justificar la construcción del Nuevo Aeropuerto en Daular, además de esto no

existe un estudio que indique el límite de carga que puede manejar el aeropuerto actualmente.

4.5. RECOMENDACIONES

Consideramos que es de vital importancia el incremento de las exportaciones con carga de nuestra región, puesto que esto aumenta las oportunidades laborales, genera mas divisas y favorece la balanza comercial de nuestro país. Sin embargo para la construcción de un nuevo aeropuerto no es suficiente analizar las exportaciones, hay que tomar en consideración otros factores muy importantes como son el tráfico de pasajeros y las importaciones puesto que éstas generan muchos mas ingresos económicos que las exportaciones.

Según el estudio estadístico la carga del Aeropuerto de Guayaquil ha tenido un notable incremento del 58.18%, demanda que se encuentra totalmente manejable para las instalaciones actuales del aeropuerto.

Según información adquirida por el personal de TAGSA, se emprendió un nuevo y ambicioso proyecto "La Terminal de Carga" que formará parte importante en la actividad aeroportuaria para la ciudad de Guayaquil.

El proyecto que está previsto para dentro de 3 meses cuenta con una inversión aproximada de US\$ 3.500.000. El diseño de la Terminal de carga está a cargo de TAGSA y la empresa de Terminal CARGAS ARGENTINAS.

La nueva Terminal de Carga tendrá una dimensión de 5.500 m² de bodega para almacenamiento de carga de importación y bodegas de courier de alrededor de 500m². Unos 4900m² se han dedicado para la carga de exportación, construcción que se suma a los ya existentes 3.000 m² junto con la paletizadoras de carga nacional con lo que se duplicará la capacidad instalada en el aeropuerto.

Consideramos que la implementación de este proyecto cubrirá la demanda tanto para las importaciones y exportaciones hasta que se ponga en marcha el proyecto del Nuevo Aeropuerto en la Zona de Daular.

Dentro de los productos que se encuentra en la zona de influencia del Aeropuerto de Guayaquil que pueden exportarse vía aérea y cuya producción puede incrementar de acuerdo a la demanda existente podemos recomendar los siguientes:

Espárragos

Zona y superficie de cultivos

Las zonas que reúnen condiciones para la producción de espárragos y constituyen las más importantes del país son las siguientes:

Cotacachi, Ibarra, Pujilí, Patate, Sta. Elena y Gualaceo.

Para sembrar espárragos debe seleccionarse un lugar de fácil acceso con facilidades de agua libre de problemas sanitarios y malezas.

Las características climatológicas y agroecológicas óptimas para el cultivo del espárrago son las siguientes:

Clima: subcálido, templado, frío

Temperatura: promedio anual 14 a 20 grados

Exportaciones anuales de Espárragos

AÑO	TM
2001	426.24
2002	213.72
2003	126.97
2004	503.24
2005	441.66

Piña

Zona de cultivo: Bosques muy secos y húmedos tropicales con temperaturas entre 18c y 32c

Zonas: Naranjito, Yaguachi, Milagro, Pasaje, Buena fe, Portoviejo, Chone, El Carmen, Sto. Domingo de los Colorados y San Lorenzo.

Actualmente existen 4938 hectáreas sembradas de piña de exportación.

La temporada de cosecha es desde abril hasta diciembre

El costo de producción de una tonelada métrica de piña bordea los 3800 dólares.

Las principales variedades de piña para la exportación son: cayena lisa, piña española, blood y Puerto Rico.

Exportaciones anuales de Piña

AÑO	TM
2002	33.45
2003	49.21
2004	68.29
2005	24.10

Cebolla

Zona de cultivo: El Ángel, Atuntaqui, Cayambe, Pifo Tanicuchi, Mocha, Peniche, Guano, Chamba, Alausí, Ingapirca, Paute, Ricaute, Saraguro, Loja, Santa Elena.

Área Cultivada: En el Ecuador se cultivan la cebolla blanca y colorada siendo un producto típicamente cultivado en la región interandina del Ecuador donde siembran anualmente alrededor de 4000 hectáreas con una producción anual de 30000 toneladas.

Variedades: fruta Lara, linda vista, canana dulce, duquesa, el valle

Exportaciones anuales de Cebolla

AÑO	TM
2002	55.42
2003	40.08
2004	34.31
2005	12.23

BIBLIOGRAFIA

- Dirección General de Aviación Civil Boletín estadístico De Tráfico Aéreo Año 2001 – 2006
- CEDEGE – Estudio Politécnico
- Banco Central del Ecuador - Alexandra Alcívar
- Corpei – Ing. Luis Rojas
- Autoridad Portuario – Ing. Alirio Zambrano
- Dirección General de Aviación Civil – Lcda. Lucety Astudillo
- Corporación Aduanera del Ecuador – Lcda. Marcos Parra

Páginas Web visitadas:

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

[Wwww.clacsec.lima.icao.int](http://www.clacsec.lima.icao.int)

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

www.icao.int

Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil (AAG)

www.aag.org.ec

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. (TAGSA)

www.tagsa.aero

Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE)

www.aduana.gov.ec

ANEXOS

TRAMITES DE EXPORTACIÓN

Adquirir el FUE

El FUE (Formulario Único de Exportación) se adquiere en la ventanilla de comercio exterior de un banco corresponsal del Banco Central. El documento se llena según las instrucciones indicadas al reverso.

Para exportar café (crudo, verde, tostado en grano, tostado molido, cáscara y cascarilla de café), cacao (en grano, polvo o derivados), banano y plátano; se debe declarar el precio mínimo referencial; fijado por Acuerdo Interministerial entre el MICIP y et MAG.

Para exportar camarón y productos pesqueros, se debe declarar el precio mínimo referencial fijado por la Subsecretaría de Recursos Pesqueros.

Si el precio de venta al exterior es igual o superior al mínimo referencial, el exportador debe consignar el precio real de venta en el FUE; en caso de ser inferior, deberá consignar el precio mínimo referencial.

Ciertos productos requieren un registro adicional del exportador, autorizaciones previas o certificados, concedidos por diversas instituciones. Hay trámites de carácter obligatorio para el exportador y otros que pueden ser exigidos por el importador.

Plazo de validez del FUE

- 30 días a partir de la fecha de aprobación del banco corresponsal sí el producto a exportarse no tiene restricción (cupos, autorizaciones o precio referencial).

- 15 días a partir de la fecha de aprobación del banco corresponsal: si el producto tiene algún tipo de restricción o debe cumplir trámites complementarios; sirviendo para exportar una sola vez. También tiene esta duración cuando se trata de productos perecibles en estado natural, negociados a consignación o para mercaderías con destino a zonas francas; en estos casos son válidas las exportaciones parciales.

Es factible modificar el FUE antes del embarque. Si el destino o cualquier dato cambia, se debe modificar el FUE al momento de la presentación de los datos finales a la CAE. Si no se exporta, se debe devolver en un plazo máximo de 30 días a partir de la fecha de caducidad del FUE, y si ya se hubiere presentado declaración ante la aduana, se deberá realizar un trámite de anulación ante la misma.

No se requiere tramitar visto bueno en el FUE, en los siguientes casos:

- Efectos personales, equipaje no acompañado.
- Envíos de socorro por catástrofes naturales o siniestros.
- Féretros y ánforas con restos humanos.
- Admisión temporal con reexportación en el mismo estado.
- Menaje de casa y equipo de trabajo, pudiéndose hacer este tipo de exportaciones una vez cada tres años.
- Obsequios no comerciales, cuyo valor FOB no excedan los USD 200.
- Exportaciones al amparo de la Ley de Inmunidades. Privilegios y Franquicias diplomáticas.
- Exportaciones en envíos de paquetes postales o carga a través de la Empresa Nacional de Correos, empresas privadas, Courier que requieren:
 - a) Formalidades simplificadas, cuando el valor FOB no excede los 40 salarios mínimos vitales (SMV)
 - b) Formalidades generales, cuando el valor FOB excede los 40 SMV.

Nota: Estos trámites no requieren de visto bueno del banco en el FUE, pero sí la presentación de la declaración ante la aduana.

Una vez verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos para el efecto y determinada la identidad del exportador, los bancos o sociedades financieras corresponsales del Banco Central concederán inmediatamente el visto bueno en la declaración de exportación. Este documento tendrá un plazo de validez de 30 días y podrá amparar embarques parciales, siempre que se los realice dentro del mencionado plazo. (RJM 939, RBC 7, 37). **DECLARACIÓN DE EXPORTACIÓN Y VISTO**

REGULACIONES DEL BANCO CENTRAL

Factura comercial y lista de bultos

Se deberá elaborar una factura comercial que comprenda un original y 5 copias. La factura debe contener:

- N° del Formulario Único de Exportación, FUE.
- Sub partida arancelaria del producto.
- Descripción de la mercadería, cantidad, peso, valor unitario y valor total de la factura.
- Forma de pago.
- Información del comprador (nombre y dirección).

En la práctica, para el trámite del FUE se suele elaborar una factura comercial provisional y una factura comercial definitiva después del embarque.

La lista de bultos no tiene carácter obligatorio, pero constituye una ayuda para el inventario de los productos en las diferentes instancias de la exportación. Es una lista detallada de lo que contiene cada caja, numerándolas.

Luego de elaborada la factura comercial con las 5 copias, se presenta junto con el FUE en el Banco Corresponsal para la obtención del visto bueno.

Trámites aduaneros

Declaración aduanera

Es la presentación ante la aduana de los siguientes documentos:

- FUE aprobado
- Factura comercial
- Autorizaciones previas
- Lista de bultos (packing list)
- Cupón Corpei -Otros requisitos exigibles

Aforo

LEY DE FACILITACIÓN DE LAS EXPORTACIONES Y DEL TRANSPORTE ACUÁTICO.

Ley No. 147. RO/ 901 de 25 de Marzo de 1992.

Art. 7.- Establécese un acto único de aforo para el embarque y salida de la mercadería al exterior, durante el cual, el exportador presentará:

- a) Formulario Único de Exportación;
- b) Copia de la Factura Comercial; y,
- c) Documento de embarque emitido por el transportista. (O guía aérea).

La Aduana procederá a realizar el aforo de la mercadería, esto es, a verificar su peso, medida, naturaleza, código arancelario, etc. y a determinar los derechos e impuestos

aplicables. Si la Aduana aprueba los documentos, se puede entregar la mercadería a las bodegas de Aduana o Autoridad Portuaria.

Las exportaciones que se realizan por puertos, pagan tasas en la Autoridad Portuaria y de allí pasan a la compañía naviera. Las exportaciones aéreas deben tramitarse en la compañía aérea.

- Exportación a consumo: las mercaderías nacionales o nacionalizadas salen del Territorio aduanero para su uso o consumo definitivo en el exterior.
- Exportación temporal con reimportación en el mismo estado: permite la salida del territorio aduanero de mercaderías nacionales o nacionalizadas, para ser utilizadas en el extranjero, durante cierto plazo, con un fin determinado y son reimportadas sin modificación alguna; salvo la depreciación normal por el uso. Es un régimen suspensivo del pago de impuestos. Se tramita en el Banco Central y en Aduana.
- Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo: permite la salida del territorio aduanero de mercaderías nacionales o nacionalizadas, durante cierto plazo, para ser reimportadas luego de un proceso de transformación, elaboración o reparación. Es un régimen suspensivo del pago de impuestos. Se tramita en el Banco Central y en Aduana.
- Devolución de exportación a consumo:
Art.28 de la ley orgánica de aduanas y art.22 de su reglamento, cuando retoman al país mercaderías exportadas para consumo definitivo por haber sido rechazadas en el país de destino, por falta de cumplimiento del comprador, por fuerza mayor, etc. o por tratarse de elementos auxiliares que sirvan para la exportación del producto (canillas, tubos, conos o carretas) y de acuerdo a lo que indique la Ley Orgánica de Aduanas; estarán exentas del pago de tributos a la importación.
- Exportación en consignación; se tramita en un banco corresponsal y Aduana.
- Reexportación bajo régimen de maquila: es un régimen suspensivo de pago de impuestos, que permite el ingreso de mercaderías por un plazo determinado, para luego de un proceso de transformación, ser reexportadas. Se tramita en el Ministerio de Finanzas, Banco Central y banco corresponsal. Ver Ley de Maquila:

Ley 90 de agosto 1090.

- Ferias internacionales; exportación y reimportación se ajustan a las normas de exportación temporal. Se tramita en la Dirección de Desarrollo y Promoción de Exportaciones (MICIP), Cámara Binacional y Administración de Aduana.
- Trueque: Trámite en banco corresponsal en que se registra el contrato. También se paga cuota redimible a la CORPEI. Ley Orgánica de Aduanas, julio del 2000.
- Reexportación: es la devolución al exterior de la mercadería importada temporalmente por un plazo otorgado por la aduana, puede ser para perfeccionamiento o con reexportación en el mismo estado.

Se tramita en la aduana.

Otros trámites

Documentos de transporte:

Exportaciones vía marítima:

Requieren Conocimiento de Embarque Marítimo o Bill of Lading, B/L.

Exportaciones vía aérea:

Requieren Conocimiento de Embarque Aéreo, Guía Aérea o Carta de Porte Aéreo, expedido por la empresa aérea que se utilizará; luego de recibir la mercadería para su transporte.

Exportaciones por carretera, países de la CAN:

Una vez entregada la mercadería al transportista contratado, el exportador suscribe la Carta de Porte Internacional por Carretera, en original con dos copias; documento que es emitido por la empresa transportista. El exportador emite al transportista una Guía de Remisión (original y copia).

El transportista recibe los documentos, cumple las formalidades aduaneras exigidas durante la partida, tránsito, destino de las mercaderías y entrega al destinatario. El transportista deberá elaborar el manifiesto de carga internacional y el Gerente del Departamento Distrital

de la Aduana por donde saldrá la mercadería, emite la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional. (Los departamentos distritales se ubican en Huaquillas y Tulcán).

Habiéndose realizado el despacho de la mercadería, el exportador deberá confrontar en la aduana el documento de transporte y las cantidades embarcadas, en un plazo máximo de 45 días contados a partir de la fecha de embarque.

VI.4.2 Formulario de autorización de ingreso y salida de vehículos – AISV

La AISV es un documento de control interno de la APG y no reemplaza ningún otro documento que sea solicitado por las respectivas autoridades.

Este documento será llenado a través del portal de Internet de la APG y será exigido al ingreso del puerto para la realización de cualquier tipo de operación dentro del recinto portuario.

ES AISV es un medio tanto de control vehicular como de carga así es que, si un vehículo lleva dos contenedores de 20 Ton debe llevar dos AISV, si lleva un contenedor de 20 Ton y carga suelta debe llevar un AISV para el contenedor y otra para la carga Suelta.

El documento AISV estará confeccionado en un papel químico de seguridad y cuenta con métodos para verificar su autenticidad.

Este documento cuenta con un original y cuatro copias las cuales están divididas así:

Original: Bascula de Salida de APG

Copia No 1: Usuario (Exportador, Importador, Agencia)

Copia No 2: Transportista

Copia No 3: Bodega, Patio o Modulo.

Copia No 4: Bascula de Entrada APG

Será obligatorio presentarlo en el ingreso a la APG cuando se vaya a realizar una de las siguientes actividades: Exportación tanto en contenedores, carga suelta o Banano, Importación de contenedores y carga suelta, transporte de contenedores vacíos dentro del puerto denominada porteo interno, entrada o salida de contenedores vacíos denominada porteo externo o vehículos granelero que entran o salen haciendo tránsito hacia el puerto concesionado de Andipuerto.

Al registrarse en el sistema, este entrega un usuario y una clave para tener acceso a la impresión de la AISV. (Solo se permite el registro una sola vez y cada usuario tendrá una clave única para acceder al documento).

Los usuarios autorizados para imprimir los formularios AISV acuerdo a cada actividad serán. Para Exportaciones: Exportadores y agencias Navieras para

Aeropuerto Internacional Simón Bolívar

Aeropuerto Internacional Simón Bolívar (código de IATA GYE) nombrado en honor a Simón Bolívar, héroe de la independencia latinoamericana, situado geográficamente en: 02° 09'12" latitud sur, 79° 53'00" longitud oeste a nivel del mar; fue construido en 1962, está considerado el punto central de conexión aérea entre la ciudad de Guayaquil y la región costera.

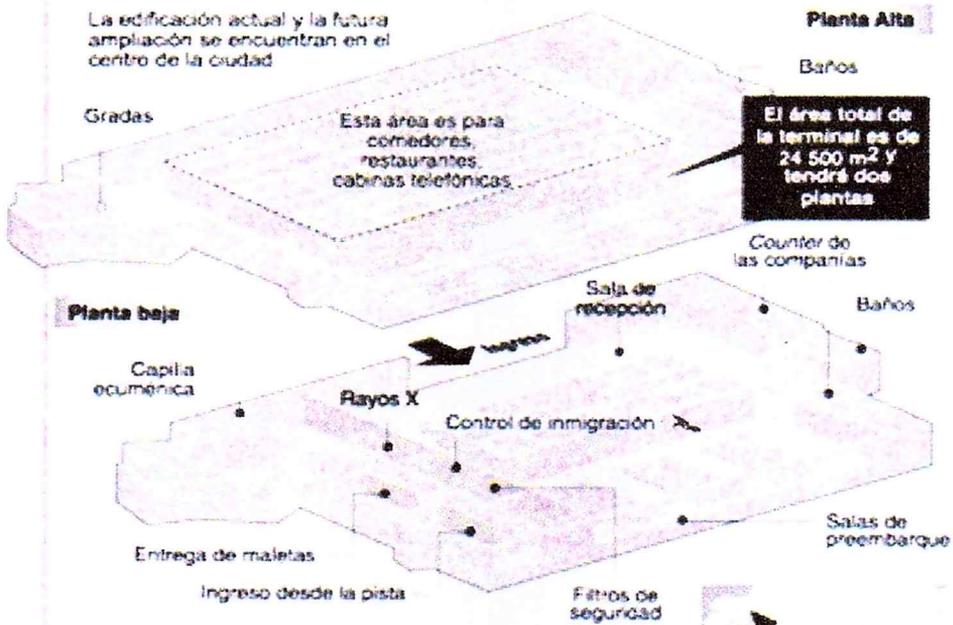
El Aeropuerto Internacional Simón Bolívar es de propiedad de la Municipalidad de Guayaquil después que la DAC (Dirección de Aviación Civil) se la transfiriera por donación en febrero del 2002. La terminal actual ampliada y reformada en el primer trimestre de 2003, es un edificio para la atención de pasajeros nacionales, internacionales y en tránsito con una superficie total de 12.400 m², correspondiendo 9.700 m² a instalaciones para pasajeros internacionales.

Actualmente se esta terminando nueva la Terminal de pasajeros Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo, se espera su próxima inauguración para las fiestas de independencia de la ciudad del 2006.

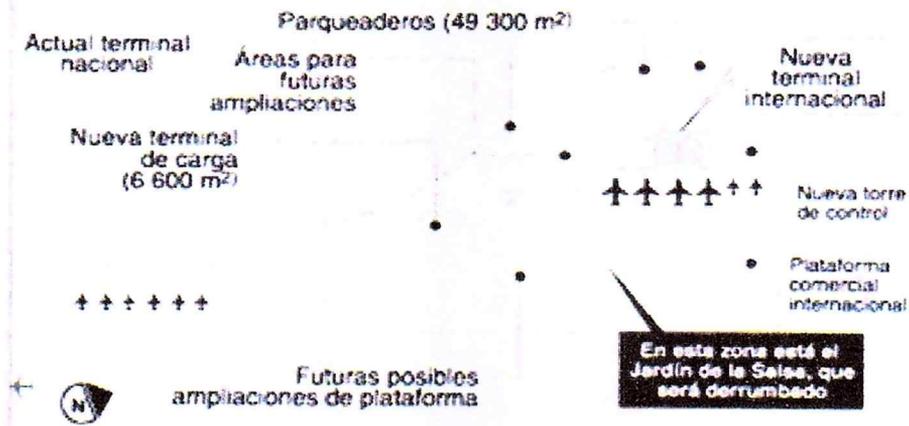
Actualmente se realizan labores de mantenimiento en el cerramiento de la terminal

Imaginario del nuevo terminal internacional en construcción

La edificación actual y la futura ampliación se encuentran en el centro de la ciudad



Zona ampliada terminal internacional



IMPACTO DEL T.L.C. ECUADOR - E.E.U.U. EN LAS OPERACIONES AEROPORTUARIAS.

COMPETITIVIDAD AEROPORTUARIA

"Para ser competitivos fuera hay que tener tecnología, especializarse, investigar e innovar".

La calidad debe primar en todos los procesos. Una prenda debe reflejarla al tocarla, al analizarla y al comprobar su comodidad en el uso.

La tecnología, por su parte, permite controlar todos los procesos y es una inversión esencial. Es importante que cada año se determinen las nuevas necesidades y qué tecnología disponible hay para cubrirlas.

Por otra parte, en un mercado tan grande como el de EE.UU. - en el caso del TLC, es importante especializarse y atacar un nicho determinado. Además hay que investigar el mercado antes de entrar: dónde hay más y menos competencia, qué productos tienen mayores barreras comerciales... Entender lo que el mercado necesita, y satisfacerlo.

Lo último es innovar. En pocas palabras, saber a dónde va el mundo, qué pasa en la industria, cuáles son las nuevas tendencias: así nos diferenciamos de la competencia.

La firma el T.L.C. busca el desarrollo equilibrado, sustentable y ambientalmente compatible del país con el resto de los países de América en sus esfuerzos para rehabilitar, ampliar y modernizar la infraestructura de apoyo al sector exportador, mediante:

Construcción, ampliación y/o mejoramiento de la red vial.

Construcción, ampliación y/o mejoramiento del sistema portuario y aeroportuario de la región.

Construcción, expansión y reconstrucción de la vía férrea.

Ecuador moviliza la mayor parte de carga a través de los cuatro puertos marítimos estatales que posee, entre ellos el de Guayaquil. Desafortunadamente la incidencia de robos de cargas de los contenedores en este último puerto es alta. Por ello, la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE), ha implementado un nuevo plan de control de mercaderías, por el cual, las mercaderías que ingresen o salgan de este puerto pasarán por un nuevo proceso implementado por la administración militar de aduanas, se trata de un plan de control de carga y descarga de contenedores, mediante el cual se inspeccionará si la mercadería que sale es la misma que se encuentra declarada.

En el marco de una creciente competencia portuaria en la región, la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) ha decidido reducir en los próximos meses las tarifas que cobra por el uso de sus instalaciones. La intención es que el puerto capte mayores volúmenes de carga y supere los ingresos de contenedores del primer trimestre de este año que, en comparación con similar periodo del 2003, fueron 14.800 contenedores más. Puertos como Callao (Perú) y San Antonio (Chile), que se pueden considerar competencia del de Guayaquil, manejan varios rubros que son menores a las tarifas ecuatorianas. La APG tiene un tarifario donde consta aproximadamente 40 ítems, donde "hay diferentes rubros que nos hacen en algún caso más caros" reflexionaron algunos funcionarios de dicho puerto. Sin embargo, aún no se especifican los porcentajes que contemplará la reducción, pero se pretende que se realice otro ajuste cuando opere un nuevo concesionario tras la concesión del puerto, prevista para Junio del 2005. Según la Cámara Marítima del Ecuador, el año anterior solicitaron una revisión de las tasas en 30%. La última revisión de tarifas se dio en enero del 2001. Los buques que llegan a Guayaquil deben pagar por el uso del canal, que el año anterior fue dragado.

Ya no es suficiente tener un buen producto o ser la mejor compañía del mercado local, es necesario ser capaz de conquistar y permanecer en los mercados más exigentes.

Para ello la palabra clave es competitividad. Para elevarla hay que desarrollar una tarea compartida entre el sector público, privado y laboral, con visión a largo plazo.

El sector público debe proveer campo y reglas del juego portuario y/o aeroportuario, actuando positivamente sobre factores que trascienden la gestión privada, pero que determinan parte de la habilidad de la empresa para competir (seguridad, infraestructura, educación, entorno macroeconómico estable, etc.).

Las habilidades para competir están determinadas por la eficiencia con la cual la empresa privada combina factores productivos y por la eficacia con que trabaja, en comparación con sus competidores.

OBJETIVOS DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO EN LA LOGÍSTICA PORTUARIA & AEROPORTUARIA

Promover y desarrollar infraestructura terrestre, aérea y marítima adecuada, así como velar porque los servicios de transporte se brinden de manera eficiente, segura y sostenible.

Perfeccionamiento constante de las normas: los ajustes a la Normativa Aduanera y su difusión a través de la página Web y sitio Intranet; nuevas normas legales y reglamentarias en logística portuaria.

Mayor fluidez y agilidad en los procesos.

Reducción de costos al usuario final.

Fiscalización Selectiva de agentes y operadores: registros de Agentes de Aduana, agentes de naves, traders o freight forwarders, empresas couriers, proveedores de naves y almacenistas, agencias aéreas, agentes de estiba y desestiba, empresas de mudanzas internacionales, etc.

Conocimiento permanente del estado de la tramitación.

Interconexión con otros servicios.

Dentro de las revisiones previas que se efectúan para la firma del Tratado podemos mencionar a los siguientes puntos referidos en la Agenda Portuaria y Aeroportuaria:

Orientación de las operaciones hacia Puntos de Control (todos los lugares o puntos donde se realizan operaciones y logística de comercio exterior.

Determinación del proceso de seguimiento de las operaciones desde el punto de partida (desde el ingreso a zona primaria y flujo de información vía informática por todos los usuarios de dicho proceso).

Coordinación con organismos participantes de la cadena logística de abastecimiento (multimodal).

Tecnología y Redes de Comunicación de punta.

TRANSPORTE AEREO



El país cuenta con 25 aeropuertos entre principales y auxiliares. Los aeropuertos Mariscal Sucre y Simón Bolívar, ubicados a 8 Km. de Quito y 5 Km. de Guayaquil respectivamente, son los principales destinos de la carga. Sin embargo el transporte internacional entre las principales ciudades está en proceso de expansión, pero todavía no alcanza los niveles requeridos para satisfacer la demanda, especialmente del transporte de carga. Bajo esta perspectiva la Dirección de Aviación Civil se encuentra desarrollando estudios para rehabilitar los aeropuertos de Lago Agrio, Coca, Macará y Santa Rosa, a efectos de establecer contactos comerciales vía aérea con las poblaciones fronterizas del Perú y Colombia.

Con la firma el TLC y con los proyectos de concesión y ampliación de los aeropuertos se logrará manejar un mayor volumen de carga tanto para exportaciones como importaciones, permitiendo el ingreso de aviones de grandes fuselajes.

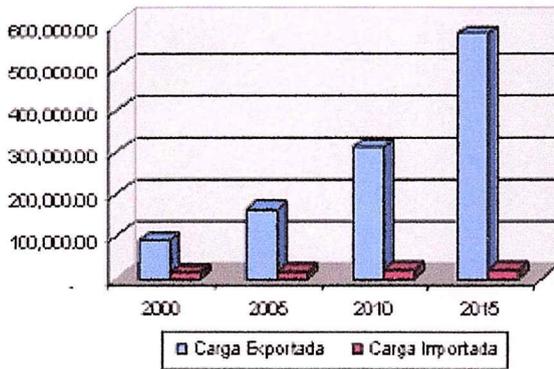
CORPORACIÓN AEROPUERTO DE QUITO

Quito - Carga Internacional (toneladas métricas)

(Estadísticas de los 10 últimos años)

- El volumen de la carga que maneja el aeropuerto de Quito se ha quintuplicado desde 1991.
- La carga de exportación supera en cuatro veces a la de importación.
- No hay facilidades para atender la demanda actual y futura

Proyección referencial baja de carga internacional



- El manejo de carga del Aeropuerto Mariscal Sucre ha mantenido un constante crecimiento.
- A través del aeropuerto Mariscal Sucre se exportan flores, espárragos, pescado y productos no tradicionales.
- La carga de importación se compone principalmente de bienes de consumo.

Manejo de Carga Internacional:	Año 2000	Proyección Baja		
		Año 2005	Año 2010	Año 2015
Carga Exportada	89.926,62	167.105,52	310.522,66	577.026,58
Carga Importada	14.853,28	16.958,84	19.362,87	22.107,69
Total	104.779,90	184.064,35	329.885,53	599.134,27

Proyección referencial de carga nacional (proyección conservadora)

Manejo de Carga nacional:	Año 2000	Proyecciones		
		Año 2005	Año 2010	Año 2015
Carga Entrada	1.596,75	2.966,29	5.510,23	10.239,35
Carga Salida	6.352,74	7.264,70	8.294,52	9.470,33
Total	7.958,49	10.229,99	13.804,76	19.709,68

Operaciones Aéreas

