



FACULTAD DE DERECHO

El Régimen de Libre Competencia en la Aviación Comercial Ecuatoriana

**Trabajo de Titulación presentado en conformidad a los requisitos para
obtener el título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República**

**Profesora Guía:
Dra. María Laura Patiño**

**AUTOR:
Xavier Andrés Montesdeoca Salazar**

2010

DECLARACIÓN DEL PROFESOR GUÍA

Declaro haber dirigido este trabajo a través de reuniones periódicas con el estudiante orientando sus conocimientos y competencias para un eficiente desarrollo del tema y tomando en cuenta la Guía de Trabajos de Titulación correspondiente.

María Laura Patiño
Doctora en Jurisprudencia
C.C. 1706843586

DECLARACIÓN DE AUTORÍA DEL ESTUDIANTE

Declaro que este trabajo es original, de mi autoría, que se han citado las fuentes correspondientes y que en su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes.

Xavier Andrés Montesdeoca Salazar

C.C. 1714401591

DEDICATORIA

A mi padre, por ser el ejemplo a seguir mediante su constancia, perfeccionamiento, capacidad e inteligencia; tal surcador de los aires como un cóndor vigilante.

A mi madre, por ser siempre perseverante, justa y decidida, como nuestra Abogada Ad-Honorem.

A mis amados hermanos Ezequiel, Christian, Jhael y Jaimito, quienes con sus diversas personalidades aportaron en mí las mejores cualidades.

Mi esposa Carolina, por su apoyo y amor incondicional en este arduo trayecto.

Y; especial dedicación al amor de mi vida, la mujercita de mis ojos, mi hija Martina Isabel, el rayo de luz que ilumina mis mañanas, y que me da fuerzas con su amor, cariño y gracia para ser mejor cada día.

AGRADECIMIENTO:

A Dios Todopoderoso, por darme las fuerzas para seguir adelante, en este arduo camino hacia lo desconocido.

A mis padres, quienes permanentemente a pesar de todo, con su amor incondicional me han apoyado e inculcado lo más preciado, que son los valores y principios.

Mis hermanos, por tantos buenos momentos, considerándolos piezas indispensables en el rompecabezas de mi vida para seguir adelante.

A mi esposa Carolina y mi hija Martina, por estar conmigo todos los días con su cariño y amor, por ser mi motivo de superación personal y profesional.

A todos quienes han participado, contribuido y han hecho posible este trabajo, especial agradecimiento a Juan Carlos Pérez por su contribución y comentarios a esta investigación, a Paola Gachet por sus enseñanzas diarias, y a María Laura por confiar en mí y en esta nueva propuesta de investigación.

RESUMEN

El presente trabajo de investigación consiste en analizar los principales y únicos cuerpos legales correspondientes a la normativa en materia de competencia del Ecuador. Enfocado al derecho aeronáutico y las actividades de transporte aéreo doméstico regular, así como su relación con los diversos agentes en el mercado de bienes y servicios.

El objetivo es averiguar si existe el marco jurídico adecuado en materia de libre competencia entre compañías de aviación comercial en Ecuador. Dando una gran importancia a la historia tanto de la competencia como de la aviación, y sus principales fundamentos conceptuales, así como un enfoque actual adaptado a nuestra realidad mediante el análisis de un caso práctico de libre competencia en el transporte aéreo comercial ecuatoriano.

ABSTRACT

The present research is to analyze the main and unique pieces of legislation relating to the competition rules of Ecuador focused on aviation law and the domestic air transport activities and their relationship with the various players in the market for goods and services.

The objective is to find if there is adequate legal framework on competition between commercial airlines in Ecuador. Giving great importance to the history of both competition and aviation, and its main conceptual foundations and a current approach adapted to our reality, by analyzing a case study of competition in the Ecuadorian commercial air transport.

INDICE

1. CAPITULO I DERECHO DE LA COMPETENCIA.....	3
1.1 Reseña Histórica del Derecho Antitrust Norteamericano y a nivel mundial.	3
1.1.1 Reseña Histórica del Derecho de Libre Competencia en Ecuador y Normativa Constitucional.....	6
1.2 Naturaleza del Derecho De Libre Competencia	10
1.3 Concepto y defensa de la libre competencia.....	12
1.3.1 Definición del derecho libre competencia.	12
1.3.2 Defensa De Libre Competencia	13
1.4. Conceptos económicos y del mercado en general.	14
1.4.1 Concepto de mercado y agentes de mercado.....	14
1.4.2 Mercado relevante.....	16
1.4.3 Agentes de mercado	16
1.4.4 Concepto de oferentes y de la oferta.....	17
1.4.4.1 Concepto de demandantes y de la demanda.	17
1.4.4.2 El precio	18
1.5 Fallas del Mercado que generan Competencia Imperfecta	19
1.5.1 El Monopolio	20
1.5.1.1 Precio Monopólico.....	20
1.5.1.2 Causas y Tipos Más Comunes De Monopolio.....	20
1.5.2 El Oligopolio	22
1.5.2.1 Características.....	22
1.5.2.2 Precio Oligopólico.....	23
1.6 Conductas restrictivas de la libre competencia.....	23
1.6.1 Prácticas Horizontales Colusivas.....	23

1.6.2 Prácticas Horizontales Exclutorias	26
1.6.2.1 Obstaculización y Barreras de Entrada	27
1.6.2.2 Precios Predatorios, Ventas por Debajo del Costo.....	28
1.6.2.3 Dumping.....	31
1.6.3 Practicas Verticales	32
1.6.4 Practicas Explotativas y Discriminatorias.....	34
1.6.4.1 Abuso de Posición Dominante	34
1.7 Competencia Desleal	38

2. CAPITULO II DERECHO AERONAÚTICO

2.1 Reseña Histórica de la Aviación a nivel mundial y su legislación.....	42
2.1.2 Reseña histórica de la aviación en Ecuador y su legislación	44
2.2 Naturaleza del Derecho Aeronáutico.....	50
2.3 Contrato de Transporte Aéreo, tipos y clases	51
2.3.1 Concepto del contrato de transporte aéreo.....	52
2.3.1.2 Clasificación de los servicios de transporte aéreo	53
2.3.1.3 Tipos de servicio aéreo	54
2.4 El negocio aeronáutico y su participación en el mercado ecuatoriano.	55
2.4.1 Características y riesgos del negocio aéreo comercial	56
2.4.2 Participación aérea en el mercado, estadísticas de las Compañías Aéreas de Transporte Doméstico Regular..	56
2.5 Resoluciones y Acuerdos del Consejo de Aviación Civil Relacionadas con la Libre Competencia y Derechos del Usuario.	59
2.5.1 Análisis de los Principales Aspectos de los Principios de Política Aeronáutica relacionados a la Libre Competencia	60

2.5.2 Acuerdo 026-2009 o Cláusula Tarifas en todas las Concesiones Y Permisos de Operación de Transporte Aéreo Público; de Servicio Doméstico E Internacional; Regular Y No Regular; de Pasajeros, Carga Y Correo en Forma Combinada, o Exclusivo de Carga.	72
--	----

3. CAPITULO III APLICACIÓN DEL DERECHO DE COMPETENCIA EN LA AVIACIÓN COMERCIAL

.....	74
-------	----

3.1 Las Tarifas Predatorias, Estructura y Costos de Operación.....	74
3.2 Estructura y Costos de Operación	76
3.2.1 Prácticas Restrictivas a la Libre Competencia y de Competencia Desleal en el Transporte Aéreo Ecuatoriano.....	77
3.3 Figuras Protectoras, y Aplicación de la Libre Competencia en la Aviación Comercial Ecuatoriana.....	77
3.4 Análisis Práctico de un Caso Específico	80
3.4.1 CASO AEROGAL vs LAN.....	80

4. CAPITULO IV CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....

.....	89
-------	----

4.1 Conclusiones del Marco Regulatorio de la Libre Competencia en Aviación Comercial Ecuatoriana.....	89
4.2 Recomendaciones para Mejorar el Marco Regulatorio de la Libre Competencia en la Aviación Comercial Ecuatoriana.....	90

BIBLIOGRAFIA	92
---------------------------	-----------

ANEXO	95
--------------------	-----------

INTRODUCCIÓN

La historia nacional, regional y mundial han constituido siempre un punto de partida en la ciencia del Derecho, para normar y regular mediante la Ley los diversos cambios tanto económicos, tecnológicos, sociales y por ende políticos, considerando siempre la importancia del Derecho como el principal ente regulador de conductas de personas naturales y jurídicas en una sociedad que día a día está en evolución.

El avance pausado de nuestra legislación, y la no actualización, reforma o codificación de ciertos cuerpos normativos, así como la falta de leyes en ciertos campos, han provocado un caos en el ámbito jurídico, afectando la correcta aplicación de justicia y equidad mediante la manipulación de la Ley, aprovechando los diversos vacíos legales, satisfaciendo de esta manera intereses ajenos al bienestar común.

El Derecho de la Libre Competencia es de vital importancia para regular las actuaciones de los diversos agentes económicos que participan ofreciendo bienes y servicios en un determinado mercado. A nivel mundial, la mayoría de países tienen regulaciones y leyes para fomentar y proteger la libre competencia.

A nivel regional, Colombia y Perú poseen leyes de competencia. Ecuador no se ha preocupado por mantener el ritmo de actualización de los demás países, sino que ha mantenido una actitud conformista. Sus legisladores no le han dado la importancia necesaria a esta materia tan interesante, útil y actual.

El Derecho Aeronáutico, a lo largo de su historia, se ha visto obligado a mantener en el Derecho de Aviación el mismo ritmo vertiginoso de los avances tecnológicos. La evolución de las leyes aéreas ha sido relevante y hoy existe un marco jurídico muy importante.

La presente investigación busca profundizar el impacto que tiene el derecho de competencia en la aviación comercial ecuatoriana y sus posibles consecuencias positivas o negativas en el mercado. Así como un estudio de las diversas definiciones conceptuales de prestigiosos autores, tanto en materia de derecho de competencia como en derecho aeronáutico.

1. CAPÍTULO I

DERECHO DE LA COMPETENCIA

1.1 Reseña Histórica del Derecho Antitrust Norteamericano y a nivel mundial.

El Derecho de la Competencia a nivel mundial se originó en el sistema jurídico de los Estados Unidos de América para combatir los denominados *trusts* de comercio.

El término *trust* se refiere, dentro del ámbito económico norteamericano, a un grupo de empresas distintas o establecidas como un fideicomiso, bajo una misma dirección central, con la finalidad de ejercer un control de las ventas, bienes o servicios y de su comercialización.

El *trust* tiende a controlar un sector económico y ejercer en lo posible el poder del monopolio, mediante sus empresas relacionadas entre sí.

Otros países adoptaron el antitrust en su ordenamiento jurídico, utilizando otros términos como "leyes de competencia", "de libre competencia" o "antimonopolios". En la actualidad, la mayor parte de los países tienen leyes antitrust o de libre competencia.

Estados Unidos es considerado como país pionero en materia de libre competencia y de desarrollar un sistema de control encargado de regular el mercado y sanciones a quienes infringen dichas disposiciones.

El punto de partida histórico más importante fue la denominada Sherman Anti-Trust Act de 1890¹, propuesta por el senador estadounidense Jhon Sherman.

¹ GELLHORN, Ernest, KOVACIC, William, CALKINS Sthephen. Antitrust Law and Economics. St. Paul: Editorial Thomson West, 2004, p. 23

Esta normativa fue la primera medida para limitar los monopolios en los Estados Unidos por requerimiento de los pequeños y medianos empresarios que se dieron cuenta que era imposible competir con los *trusts* de la época y que el resultado de estos monopolios afectaba a toda la sociedad norteamericana.

La ley Sherman contiene sólo dos artículos de fondo: el que prohíbe los “*contratos, combinaciones en forma de trusts o conspiraciones que restrinjan el comercio*”, y el segundo penaliza todo tipo de acto que implique o pretenda “*monopolizar o intentar monopolizar, combinar o conspirar con otras personas para monopolizar el comercio*”²

De igual manera, se expidieron las siguientes normas : ley Clayton (Clayton Act) y la Ley de Creación de la Comisión Federal de Comercio (FTC Act)³, ambas creadas en 1914. La primera enumera la ilegalidad de varias conductas particulares consideradas anticompetitivas; la segunda busca la creación de un ente de control o agencia encargada del tema antitrust y de la creación de una vía administrativa para la resolución de conflictos, lo que se buscaba a su vez compartir espacio y esfuerzos incorporados para la definición de una estructura y procedimiento en el ámbito judicial.

Una vez creada la normativa base y principios generales del derecho antitrust norteamericano, al pasar los años y ante la necesidad de mejorar la legislación en esta materia, así como los requerimientos del mercado, el congreso norteamericano expidió varias leyes como: la ley Robinson-Patman (1936), la ley Celler-Kefauver (1950) y la ley Hart-Scott-Rodino (1976), todas estas mejorando y modificando las tres leyes iniciales y son pioneras del derecho antitrust norteamericano.

² COLOMA, Germán. Defensa de la Competencia. Buenos Aires: Editorial Ciudad Argentina, 2003.

³ *Ibidem*, p.35-37

Basados en la premisa de que el comercio libre beneficia no solo a los consumidores sino, a las empresas y a la economía de un país en general, las normas y principios que conforman el Derecho de Competencia promueven la llamada “competencia justa”, regulando el comercio mediante la prohibición de restricciones legales, la fijación de precios predatorios y los monopolios.

De igual manera, busca promover la buena fe entre las empresas existentes en un mercado y el fomento progresivo de la calidad de los bienes y servicios al menor precio posible, garantizando así una estructura de mercado eficiente, evitando prácticas comerciales restrictivas a la libre competencia , como la discriminación de precios, o precios predatorios que imposibilitan a los consumidores adquirir bienes y servicios en mercados más económicos.

Según los especialistas, el tipo de economía de mercado se fundamenta en la competitividad perfecta o, como establece el maestro Sergio Guestrin, *“La óptima asignación de recursos se alcanza, conforme a determinados factores en los mercados perfectamente competitivos”*⁴

La misma se encuentra identificada por la existencia de un gran número activo de proponentes y solicitantes, de manera que nadie consiga intervenir solo y para su exclusivo provecho en establecer precios y en desaparecer barreras en el mercado.

Sin embargo, como no existe la competitividad perfecta hay que contentarse con la competitividad defectiva, que sigue siendo la más segura en lo que tiene que ver con la solución de dificultades del mercado para evitar la conformación de los monopolios u oligopolios.

⁴ GUESTRIN, Sergio G. Fundamentos para un nuevo análisis económico del derecho. Buenos Aires: Editorial Ábaco de Rodolfo Depalma, 2004.

1.1.1 Reseña Histórica del Derecho de Libre Competencia en Ecuador y Normativa Constitucional.

En el caso del Ecuador, a lo largo de la historia han existido varios proyectos de Ley de diversos sectores económicos y, en diferentes períodos presidenciales, no se ha podido aprobar una ley de competencia.

La razón es simple: es tan grande la influencia que los sectores económicos ejercen en el poder político, que imposibilitan una aprobación o regulación en materia de libre competencia, temerosos de que se clarifiquen las reglas en el mercado nacional.

Si se creara una buena ley de competencia, el país y la colectividad se verían francamente beneficiados, pero se toparían con las personas naturales y jurídicas que han monopolizados durante varias décadas.

Así, en el Ecuador no existe todavía una Ley específica sobre el Derecho de la Competencia, pero existen disposiciones dispersas en distintas normas que regulan la materia.

Esperamos que el ejercicio del libre comercio en el país esté normado pronto por una sola ley orgánica o especial, principal y propia, que permita la clara competencia entre las personas que interactúan en estas actividades.

La única normativa vigente es la supranacional de la Comisión de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), de la que el Ecuador es miembro y son las decisiones 608⁵ y 616⁶. Como únicas normativas legales vigentes que suplen la falta de una ley nacional de competencia, junto con el Decreto Ejecutivo 1614, publicado en el Registro Oficial Nro. 558, con fecha 27 de

⁵ Decisión 608 de la Comunidad Andina de Naciones, suscrita el 29 de marzo de 2005.

⁶ Decisión 616 de la Comunidad Andina de Naciones, suscrita el 15 de julio de 2005.

marzo de 2009, que crea la iniciativa para poner en práctica la competencia en general, creando la Subsecretaría de Competencia, adscrita al Ministerio de Industrias y Productividad utilizando el procedimiento establecido en las Decisiones antes mencionadas.

La Constitución de la República del Ecuador establece las garantías y marco regulatorio de la libre competencia en los siguientes artículos, que considerando su importancia, es necesario citarlos textualmente para entender el fondo de la protección de la competencia y la igualdad en el mercado:

“Art. 66.- *Se reconoce y garantizará a las personas:*

Numeral 15.- El derecho a desarrollar actividades económicas, en forma individual o colectiva, conforme a los principios de solidaridad, responsabilidad social y ambiental.

Numeral 25.- El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características.”

“Art. 85.- *La formulación, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas y servicios públicos que garanticen los derechos reconocidos por la Constitución, se regularán de acuerdo con las siguientes disposiciones:*

Numeral 1.- Las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos se orientarán a hacer efectivos el buen vivir y todos los derechos, y se formularán a partir del principio de solidaridad.

Numeral 2.- Sin perjuicio de la prevalencia del interés general sobre el interés particular, cuando los efectos de la ejecución de las

políticas públicas o prestación de bienes o servicios públicos vulneren o amenacen con vulnerar derechos constitucionales, la política o prestación deberá reformularse o se adoptarán medidas alternativas que concilien los derechos en conflicto.”

Art. 283.- *El sistema económico es social y solidario; reconoce al ser humano como sujeto y fin; propende a una relación dinámica y equilibrada entre sociedad, Estado y mercado, en armonía con la naturaleza; y tiene por objetivo garantizar la producción y reproducción de las condiciones materiales e inmateriales que posibiliten el buen vivir. El sistema económico se integrará por las formas de organización económica pública, privada, mixta, popular y solidaria, y las demás que la Constitución determine. La economía popular y solidaria se regulará de acuerdo con la ley e incluirá a los sectores cooperativistas, asociativos y comunitarios.*

Art. 284.- *La política económica tendrá los siguientes objetivos:*

Numeral 1.- Asegurar una adecuada distribución del ingreso y de la riqueza nacional.

Numeral 2.- Incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémicas, la acumulación del conocimiento científico y tecnológico, la inserción estratégica en la economía mundial y las actividades productivas complementarias en la integración regional.

Numeral 7.- Mantener la estabilidad económica, entendida como el máximo nivel de producción y empleo sostenibles en el tiempo.

Numeral 8.- Propiciar el intercambio justo y complementario de bienes y servicios en mercados transparentes y eficientes.

Numeral 9.- Impulsar un consumo social y ambientalmente responsable.

Art. 304.- *La política comercial tendrá los siguientes objetivos:*

Numeral 6.- Evitar las prácticas monopólicas y oligopólicas, particularmente en el sector privado, y otras que afecten el funcionamiento de los mercados.

Art. 334.- *El Estado promoverá el acceso equitativo a los factores de producción, para lo cual le corresponderá:*

Numeral 1.- Evitar la concentración o acaparamiento de factores y recursos productivos, promover su redistribución y eliminar privilegios o desigualdades en el acceso a ellos.

“Art. 335.- *El Estado regulará, controlará e intervendrá, cuando sea necesario, en los intercambios y transacciones económicas; y sancionará la explotación, usura, acaparamiento, simulación, intermediación especulativa de los bienes y servicios, así como toda forma de perjuicio a los derechos económicos y a los bienes públicos y colectivos.*

El Estado definirá una política de precios orientada a proteger la producción nacional, establecerá los mecanismos de sanción para evitar cualquier práctica de monopolio y oligopolio privados, o de abuso de posición de dominio en el mercado y otras prácticas de competencia desleal.”

“Art. 336.- *El Estado impulsará y velará por el comercio justo como medio de acceso a bienes y servicios de calidad, que minimice las distorsiones de la intermediación y promueva la sustentabilidad. El Estado asegurará la transparencia y eficiencia en los mercados y*

fomentará la competencia en igualdad de condiciones y oportunidades, lo que se definirá mediante ley.”⁷

En los derechos contemplados en la Constitución, se reconoce como un derecho de vital importancia el acceder a bienes y servicios de calidad, sean públicos o privados, así como la protección y derecho de ejercer actividades económicas, siempre y cuando estas sean lícitas y no constituyan conductas restrictivas a la libre competencia.

Es importante el análisis profundo de lo establecido en los artículos de la Carta Magna, en virtud que el Estado es el ente regulador del mercado ya que regulará, contralará e intervendrá según lo establecido en el Artículo 335, siendo el encargado de velar por la ‘no’ creación de posibles monopolios o de algún acto de competencia desleal, y en caso de haberlo es el encargado de ejercer su facultad punitiva dentro del respectivo marco legal; la pregunta sería: ¿cómo la ejercemos sin ley de competencia?

De igual manera, se puede crear una política económica encargada de velar por el comercio justo, siendo el encargado de incentivar, proteger y promover las transacciones económicas del mercado de bienes y servicios, buscando justamente el bienestar común de la sociedad ecuatoriana.

1.2. Naturaleza del Derecho De Libre Competencia

La naturaleza del derecho de competencia consiste en regular y controlar el mercado y sus competidores. Es necesario citar al Dr. Alfonso Miranda Londoño quien manifiesta: "*El derecho a la Libre Competencia Económica implica dos aspectos fundamentales: de una parte garantiza la libertad de los competidores para concurrir al mercado en busca de una clientela; y de la otra*

⁷ Constitución de la República del Ecuador, publicada en el Registro Oficial Nro. 449, con fecha 20 de octubre del año 2008.

implica la libertad de los consumidores para escoger y adquirir en el mercado, bienes y servicios que se ofrezcan en condiciones de competencia”

Si bien el Estado ---mediante sus organismos, órganos administrativos o judiciales-- es el encargado de mantener el equilibrio del mercado, el derecho de competencia y su naturaleza promueven y desarrollan un marco jurídico y económico de libre competencia, que incluye a todos sus agentes.

La naturaleza del derecho de competencia es pura, única, justa, directa, sincera e indomable, inclusive se la podría considerar como de origen y espíritu rebelde, considerando que va en contra de grandes grupos financieros y compañías que no cumplen los preceptos establecidos ya sea por la ley, la costumbre o la jurisprudencia.

En la actualidad los países de la Unión Europea, América del Norte y, la mayoría de América del Sur, salvo Bolivia y Ecuador, gozan de una legislación de defensa de la competencia o antimonopolios.

El Derecho de Competencia tiene como objetivos principales:

- Proteger los intereses de los consumidores.
- Disminuir la competencia desleal entre agentes económicos.
- Proteger el sistema social de libre mercado.

Entre las instituciones y acciones públicas, el Derecho de Competencia va a ayudar a alcanzar una competencia estandarizada, regularizando así la participación de los empresarios en un plano equitativo, donde utilizando la iniciativa y todos los medios a su alcance, podrán disputarse lícitamente un mercado de bienes y servicios basándose en las ofertas de precios, calidad y condiciones de sus productos.

El Derecho de Competencia tiene la potestad de prohibir y castigar prácticas negativas de la competencia en sus diferentes formas, ya sean por actos de abuso de posición de dominio, prácticas y acuerdos restrictivos de la competencia o a través de concentraciones económicas, así como cualquier otro modo de competencia desleal.

En la situación de dominio o abuso de posición dominante, que está presente en el mercado, se puede dar el caso de monopolios u oligopolios que, al no permitir el desarrollo o ingreso de la competencia de otras empresas, prevalecen sobre las demás del mismo sector y abusan de dicha posición imponiendo precios, condiciones o limitan la producción en perjuicio de los consumidores como lo analizaremos posteriormente a profundidad.

1.3. Concepto y defensa de la libre competencia

Para empezar a entender qué es el derecho de competencia, es necesario determinar su alcance conceptual y su significado dentro del mercado. Para esto debemos tener claro estos conceptos de manera teórica e ir introduciéndonos a la práctica y a la realidad del Ecuador.

1.3.1. Definición del derecho libre competencia.

El Derecho de libre competencia, de defensa de la competencia, o el denominado Antitrust, según establece Germán Coloma puede definirse como: *“una clase de regulación indirecta, cuyo objetivo es controlar el ejercicio del poder de mercado en situaciones en que dicho control depende de la existencia de varias empresas que compiten entre sí”*⁸.

⁸ COLOMA, Germán. Defensa de la Competencia. Buenos Aires: Editorial Ciudad Argentina, 2003.

La Defensa de la Competencia, puede contrastarse con otros mecanismos de regulación pública de carácter directo, que intentan limitar el ejercicio del poder de mercado de las empresas, a través de intervenciones específicas del estado en la determinación de ciertas variables económicas (precios, estándares de calidad, etc.).

1.3.2 Defensa De Libre Competencia

Según Coloma existen dos modos generales de llevar a cabo la Libre Competencia:

Política de Comportamiento: Es la forma más tradicional y común que consiste, en una serie de procedimientos por los cuales se sanciona acciones pasadas o presentes, llevadas a cabo por algún agente económico en violación de ciertas normas jurídicas u económicas, para evitar sanciones futuras.

Dichas sanciones consisten, en el cese de determinadas conductas y aplicación en muchos casos de multas e indemnizaciones, hasta llegar excepcionalmente a penas de prisión.

Política Estructural: Es un modo de defensa de la Libre Competencia, como mecanismo previo para evitar que se produzcan las acciones consideradas nocivas y anticompetitivas que consisten esencialmente en el uso de medidas que influyan sobre el número y tipo de empresas que operan en los mercados.

El ejemplo más grande de política estructural, es que en la mayoría de países del mundo realizan los procedimientos previos de autorización y control de las operaciones de fusión así como la adquisición de empresas que buscan influir en el mercado, el momento en que empresas independientes llegan a fusionarse quedan bajo el control de un único grupo económico

Ambas políticas, tanto de comportamiento como de estructura, son modos de intervención del Estado que operan por excepción, ya que la idea general es que el mercado debe auto regularse y funcionar libremente.

La defensa de la libre competencia debe entrar en acción y actuar en determinados casos donde se vea amenazada por prácticas anticompetitivas de libre competencia.

La Libre Competencia nos otorga los siguientes beneficios:

- Contar con normas claras entre los agentes económicos.
- Mejora la competitividad nacional e internacional.
- Sanciona las prácticas monopólicas y los abusos de la posición dominante.
- Vuelve más eficientes a los agentes económicos, especialmente a los pequeños y medianos.
- Mejora la prestación de servicios públicos en beneficio de las empresas (electricidad, teléfonos, etc.)
- Busca la autoregulación del mercado de bienes y servicios, mediante la mano invisible del mercado regulado por la oferta y demanda,

1.4 Conceptos económicos y del mercado en general.

1.4.1 Concepto de mercado y agentes de mercado.

En sus inicios precarios, el mercado era considerado como un espacio físico en el cual se producía la compra, venta o intercambio de productos entre oferentes

y demandantes. Sin embargo, con el avance de la tecnología y especialmente de las comunicaciones, el concepto de mercado se ha independizado de ser considerado un espacio físico a ser un mercado electrónico.

A su vez, se ha independizado del concepto tradicional de la compra y venta de productos de manera personal, es decir que en los tiempos actuales no es necesario la presencia física del individuo, sino que basta con el consentimiento de las partes al pactar cosa y precio en el mercado de bienes y servicios, sea por vía mail, fax, La Internet o cualquier manera lícita entre las partes.

Destacamos aquí diversas definiciones de mercado realizadas por varios autores:

Hugo Araneda: *“Ámbito en que se ajustan centralizada y coordinadamente las ofertas y las demandas de un bien económico”*⁹

Paul Samuelson: *“Mecanismo en el que los compradores y los vendedores determinan conjuntamente los precios y las cantidades de las mercancías.”*¹⁰

Gregory Mankiw: *“Un mercado es un grupo de compradores y vendedores de un determinado bien o servicio.”*¹¹

Podemos concluir que el mercado es el lugar físico o imaginario en el cual bienes, servicios y factores productivos se intercambian libremente a través de

⁹ ARANEDA, Hugo. Curso de Economía Política. Santiago de Chile: Editorial Jurídica Chile. 1967, p. 367

¹⁰ NORDHAUS, y SAMUELSON. Economía. Madrid: Editorial McGraw Hill, 1999, p. 772

¹¹ MANKIW, Gregory. Principios de Economía Cuarta Edición. México D.F.: Editorial Cengage Learning, 2007, p. 47

los agentes de mercado, quienes acuerdan por un lado, la cantidad del bien o servicio y, por otro lado, un precio para lograr este intercambio.

1.4.2 Mercado relevante

El mercado relevante puede ser definido como el espacio comercial en el que un agente económico comercializa un bien o servicio específico, con la capacidad para imponer un precio superior al del mercado. Es decir, el lugar en donde un agente tiene poder de mercado.

Coloma define al mercado relevante como *“un producto o grupo de productos y un área geográfica en la cual, el mismo se produce o se vende tal que una hipotética empresa maximizadora de beneficios, que no esté sujeta a regulación de precios y que sea el único proveedor presente y futuro de esos productos en el área de cuestión, halle beneficioso imponer un incremento de precios pequeño pero significativo y no transitorio, Dado esto, un mercado relevante es el grupo de productos y el área geográfica que no excede lo necesario para satisfacer este test”*¹²

La característica básica para considerar que dos productos forman el parte del mismo mercado relevante es su alta SUSTITUCIÓN.

1.4.3 Agentes de mercado

Son las partes o sujetos, personas naturales y jurídicas que participan en la actividad de intercambio de bienes y servicios en un determinado mercado.

Los agentes que realizan transacciones relativas a las compras se denominan demandantes y quienes realizan transacciones relativas a las ventas son los oferentes. Por ende, los agentes de mercado son, en definitiva, los oferentes y

¹² Ibídem, p. 69

los demandantes; en otras palabras y en nuestro dialecto común, los vendedores y los compradores respectivamente.

1.4.4 Concepto de oferentes y de la oferta.

Oferentes o vendedores.- Son aquellas personas naturales o jurídicas que insertan en el mercado determinados bienes y servicios a disposición de los consumidores. El comportamiento de este conjunto de oferentes o vendedores dentro del mercado es lo que se denomina como la oferta.

El comportamiento de la oferta en el mercado está determinado por una serie de factores:

- Precio de los bienes ofrecidos.
- Precio de otros bienes complementarios o sustitutivos, ofrecidos en el mercado.
- Costo de los factores productivos.
- Tecnología.

1.4.4.1 Concepto de demandantes y de la demanda.

Demandantes o compradores.- Son aquellas personas naturales o jurídicas que desean adquirir lo ofrecido en el mercado. El comportamiento de este conjunto de demandantes o compradores dentro del mercado se denomina como demanda.

Este comportamiento, a su vez, también está determinado por una serie de factores, considerando que existe una relación clara entre el precio de un bien

y la cantidad demandada del mismo, la cual se denomina tabla o curva de demanda.

La curva de la demanda sigue la forma que le otorga la ley de demanda decreciente, según la cual al aumentar el precio de un bien (y manteniendo todos los demás factores constantes), los compradores tienden a comprar menos y la cantidad demandada disminuye.

Por el contrario, cuando el precio baja (y todos los demás factores permanecen constantes), la cantidad demandada aumenta, considerando las siguientes percepciones:

- Ingreso del cual dispone el demandante.
- Sus gustos y preferencias.
- Precio de otros bienes sustitutos o complementarios del bien que se desea adquirir.

Este intercambio entre demandantes y oferentes es siempre indirecto, ya que se realiza a través del dinero, y es precisamente respecto de los términos en que se llevará a cabo ese intercambio indirecto que los agentes de mercado deben coordinarse para determinar el precio.

1.4.4.2 El precio

Los agentes de mercado interactúan y se coordinan para llegar a un acuerdo acerca del precio de los bienes o servicios, esto es el número de unidades monetarias necesario para obtener a cambio una unidad del bien o servicio requerido por el demandante.

La oferta y la demanda determinan el precio. Sin embargo, el mercado constituye un factor determinante de la oferta y la demanda mediante ciertas funciones y principios fundamentales como son:

- Constituir información esencial para compradores y vendedores acerca de la valoración de determinados bienes en el mercado.
- Transmitir señales que lleven a la coordinación de los agentes de mercado, quienes reaccionan de distinta manera según la señal que muestre el precio. De este modo, servirán también de incentivo o desincentivo para productores y consumidores.
- Si el precio sube, se incentiva la venta, la oferta, la producción, pero se desincentiva la compra. En esta situación, se produce el llamado efecto ingreso, según el cual las personas no podrán comprar tantos productos como antes lo hacían, pues el alza en los precios trae como consecuencia una disminución de la capacidad de su ingreso disponible. Otro efecto que se produce es el efecto sustitución, puesto que el aumento del precio de un bien llevará a los consumidores a sustituirlo por un bien similar pero más barato.
- Si el precio baja, se incentiva la compra, se fomenta el consumo, pero se desincentiva la producción. Lógicamente los productores no querrán participar en una industria si la rentabilidad que obtienen sobre la inversión hecha es demasiado pequeña.

1.5 Fallas del Mercado que generan Competencia Imperfecta

Un mercado es imperfecto en la medida que sus participantes tengan capacidad para influir en la determinación del precio.

1.5.1 El Monopolio

El Monopolio es la máxima expresión de imperfección de un mercado, puesto que, el monopolio es una estructura de mercado en la que una única empresa ofrece una mercancía, producto, bien o servicio es decir, es el único oferente o vendedor en el mercado.

Así, el oferente es uno solo y deberá enfrentarse solo a toda la demanda del mercado, de manera que su curva de demanda es la curva de demanda del mercado.

1.5.1.1 Precio Monopólico

El monopolista tiene un rol determinante en el proceso de determinación del precio. Esta curva de mercado tiene inclinación negativa por tanto, la cantidad demandada aumenta a medida que el precio disminuye.

El monopolista por tanto, sabe que para vender cierta cantidad de su producción en el mercado, debe determinar un cierto precio, si quiere colocar un volumen superior, debe bajar los precios para que dicho volumen sea absorbido por el mercado; por el contrario, podrá aumentar el precio de su producto reduciendo su propia producción.

1.5.1.2 Causas y Tipos Más Comunes De Monopolio

Control de un Factor Productivo: Se trata de una empresa que controla una fuente de materia prima, o insumos necesario para producir los bienes o servicios que se ofrecen en esa industria, o bien las más importantes.

Existencia de Patentes: A través de las patentes de invención y propiedad industrial, se otorga un beneficio a quienes han creado un producto como estímulo a la innovación tecnológica.

Consiste en conceder al autor el derecho de fabricación exclusiva de su creación durante un lapso determinado. Ello significa otorgar cierto poder monopolístico, toda vez que constituye una barrera de entrada de nuevas empresas a una industria determinada, configurándose para la empresa beneficiada, un período sin competencia.

Sin embargo, la patente protege la invención concreta con sus características únicas y particulares que no impide que los competidores creen un producto sustituto, por tanto hay un lapso de respuesta al monopolio que será en definitiva, el único sin competencia.

Monopolios Legales: En ciertas industrias o mercados, donde el servicio es masivo y la sociedad lo considera como de primera necesidad, el Estado estima más conveniente que un solo productor ofrezca dicho bien o servicio, estableciendo por ley que la propiedad sea del Estado o de un solo particular sometido a una regulación por parte del Estado.

Monopolios Naturales: Empresa o industria cuyo coste medio por unidad de producción disminuye acusadamente en toda la gama de producción.

Así, una única empresa puede ofrecer la producción de la industria más eficientemente que muchas empresas.

Este es el caso de algunas industrias que requieren para su desarrollo ciertas características tecnológicas, que implican altísimos costos fijos de producción; como lo son por ejemplo las empresas prestadoras de servicios básicos tales como agua y electricidad.

Ante esto, sólo es posible obtener beneficios a través de una economía de escala, es decir, produciendo volúmenes elevados para obtener costos medios decrecientes.

De esta manera, mientras mayor sea la producción de una empresa, menores serán sus costos medios y por tanto, mayores serán los beneficios.

1.5.2 El Oligopolio

Es aquella forma de mercado en el que la mayor parte de las ventas se realiza por pocas empresas, cada una de ellas capaz para influir de manera relevante en el precio de mercado, a través de sus propias conductas, modificando el precio según sus necesidades productivas, y por falta de más oferentes.

1.5.2.1. Características

a) Participan pocos productores, pero no se sabe cuántos, hay que atenerse a las características del mercado para determinar la existencia del oligopolio.

b) El bien o servicio que se produce puede ser homogéneo o diferenciado (diferenciación por marcas y publicidad). En la mayoría de los casos reales existe oligopolio diferenciado, pues marcas y publicidad son imprescindibles para captar clientes.

c) Cada oligopolista tiene capacidad para influir de manera relevante sobre las decisiones de sus competidores, así como cada oligopolista tomará sus decisiones influido por sus competidores.

Cabe determinar que en el oligopolio lo que cada empresa haga es absolutamente relevante para las demás, convirtiéndose en una interdependencia mutua y recíproca, donde cada empresa intenta predecir la conducta de las otras. La interdependencia se produce por circunstancias técnicas que llevan al oligopolio, sumadas al afán de controlar el mercado.

1.5.2.2 Precio Oligopólico

El oligopolista le vende a una parte importante de la demanda de mercado; si sube sus precios, se irá parte de su clientela y sus ventas bajarán.

Los precios que fijan los oligopolistas en el mercado, están absolutamente determinados por las diversas maneras de manifestarse la rivalidad en el oligopolio. Al igual que el monopolista, puede usar como variable estratégica la cantidad de bienes o servicios que ofrecerá o el precio de ellos.

Así, hay infinitas soluciones y combinaciones de rivalidad (tantas formas de determinar el precio como oligopolios hayan). Estas soluciones pueden ser algún tipo de práctica restrictiva a la competencia como las mencionadas en los anteriores subcapítulos.

1.6 Conductas restrictivas de la libre competencia

1.6.1 Prácticas Horizontales Colusivas

Las prácticas horizontales colusivas consisten en todo tipo de convenio, alianza, acuerdo o pacto que sea celebrado entre empresas competidoras dentro de un mismo mercado, con el fin de aprovecharse del poder, influencia o monopolio que puedan poseer en el mercado.

La colusión puede definirse como una situación en la cual una serie de empresas acuerdan no competir entre ellas, con el objetivo de incrementar los beneficios conjuntos de todo un grupo empresarial, sea mediante acuerdo de precios, cantidades o repartos del mercado para cada una de las empresas, siendo el único afectado y perdedor de estos repartos y acuerdos ilícitos el consumidor.

Germán Coloma establece que cuando “*los acuerdos horizontales están motivados por razones basadas en el ejercicio del poder de mercado, en cambio, la explicación más común es que nos hallamos en la presencia de prácticas de naturaleza colusiva.*”¹³

Las prácticas horizontales colusivas son uno de los principales problemas de la legislación antitrust en todo el mundo y una de las principales categorías de actos que la defensa de la competencia busca disuadir.

Existen factores que favorecen o dificultan la colusión según el maestro Coloma, basado en Carlton y Perloff. Ambos autores señalan tres elementos básicos necesarios para que una empresa pueda establecerse de manera exitosa y son:

- *Capacidad para incrementar los precios.*
- *Bajas penalidades esperadas*
- *Bajos costos para la organización de la empresa.*¹⁴

Sabemos que la capacidad para incrementar los precios es una consecuencia directa de la elasticidad de la demanda que enfrentan las empresas de una industria, también tiene que ver con la existencia de barreras de entrada considerando que una empresa será más efectiva en una industria nacional o internacional en la cual el ingreso de nuevas empresas sea dificultoso (como lo es en el caso del Ecuador), que una industria en la cual será sencillo la apertura para el ingreso de nuevas empresas.

¹³ *Ibíd*em, p. 79

¹⁴ *Ibíd*em, p.81

El derecho de libre competencia es tan importante en un país como lo es su economía, el fomentar la inversión extranjera y dar apertura e incentivos de mercado a bienes y servicios. No sólo son beneficiosos para el país que abre sus puertas, sino también para la región.

Con la apertura a la inversión extranjera, el Estado promoverá la no existencia de barreras de entrada, por lo tanto se reducirán las prácticas horizontales colusivas, mediante la autorregulación del mercado con variedad de ofertantes o vendedores.

Al hablar acerca de las penalidades en general por la formación de un grupo empresarial monopólico, o como establece Coloma el denominado “Cartel”, las penalidades tienen que ver con la aplicación de una ley de defensa de competencia de cada país en particular, considerando que, los países en los cuáles las leyes de competencia no tienen tradición de ser aplicadas, o simplemente porque no existen, suelen ser también aquéllos en los cuales ciertos tipos de colusión se ha visto favorecida por políticas de Estado, fomentando el tema de negociados y de corrupción.

Principales Prácticas Horizontales Colusivas son:

- Los acuerdos de precios.
- Los acuerdos de cantidades.
- Los repartos de mercado.

Existe jurisprudencia norteamericana muy interesante y educativa acerca de estos tres principales tipos de prácticas horizontales Colusivas, como por ejemplo:

1. EEUU c/ Trans-Missouri Freight Association (1897);

2. EEUU c/ Addyston Pipe y otros (1898);
3. EEUU c/ Chicago Board of Trade (1918);
4. EUU c/ Trenton Potteries (1927);
5. EEUU c/ Appalachian Coals (1933);
6. EEUU c/ Interstate Circuit y otros (1939);
7. EEUU c/ Socony-Vacuum y otros (1940);
8. EEUU c/ American Tobacco y otros (1946);
9. Theatre Enterprises c/ Paramount y otros (1954);
10. EEUU c/ General Electric y otros (1961);
11. EEUU c/ Pfizer y otros (1973);
12. Goldfarb c/ Virginia State Bar (1975);
13. EEUU c/ National Society of Professional Engineers (1978)
14. CBS c/ BMI y ASCAP (1979);
15. Arizona c/ Maricopa County Medical Society (1982)
16. Oklahoma y otros c/ NCAA (1984);
17. Copperweld c/ Independence Tube (1984);
18. FTC c/ Indiana Federation of Dentist (1986);
19. EEUU c/ ADM y otros (1996);
20. EEUU c/ UCAR y otros (1998);
21. EEUU c/ Hoffmann-La Roche y otros (1999).

1.6.2 Prácticas Horizontales Exclutorias

Las prácticas exclutorias son aquellas conductas que intentan excluir a los competidores, para así apropiarse del incremento del mercado o tener mayor posibilidad de ejercer el poder absoluto dentro del mismo.

Coloma establece que: *“Existen dos tipos principales de prácticas horizontales exclutorias que tienen que ver con la obstaculización del acceso al mercado de competidores potenciales y con la depredación de competidores existentes.”*¹⁵

¹⁵ *Ibíd*em, p. 133

1.6.2.1 Obstaculización y Barreras de Entrada.

La práctica horizontal exclusoria es aquella que busca la obstaculización de la entrada de nuevos competidores. Basado en el supuesto de que ya existe una empresa establecida en determinado mercado y, que fuera de dicho mercado hay un competidor potencial que está evaluando la posibilidad de ingresar a competir en el mismo mercado específico de bienes y servicios.

Sin duda es una de las prácticas restrictivas a la libre competencia más común, en la cual una empresa consolidada o líder del mercado, con buen prestigio e historia es determinante para el alza o baja de precios con relación a su demás competidores, y se ven afectados o intimidados por el posible ingreso de una empresa con igual o mayor fuerza de mercado, con nuevas ofertas propuestas y tecnología que pudiera restringir o disminuir sus ventas en determinado mercado.

Coloma manifiesta que: *“Según como sea el impacto de las barreras de entrada que puede crear la empresa establecida sobre los beneficios del competidor potencial y sobre los suyos propios, una situación como ésta puede tener tres resultados”*¹⁶ que son:

- La disuasión es necesaria, cuando la entrada es bloqueada.
- La disuasión es innecesaria, cuando la entrada es efectivamente impedida, cumpliendo su objetivo de no aceptar el ingreso de nuevos competidores.
- La disuasión es inútil o excesivamente costosa para la empresa establecida.

¹⁶ *Ibíd*em, p. 137

Los tres resultados anteriormente mencionados son de manera general, la respuesta a lo que puede suceder en la lucha diaria por posesionarse en el mercado o, la lucha incansable por obtener el mayor número de clientes y de beneficios.

Existen muchas maneras de excluir a competidores o impedir su entrada, especialmente en los países denominados del “Tercer Mundo” o en “Vías de Desarrollo”.

En dichos países en la cual la regulación en materia de competencia es muy pobre, escasa o simplemente no existe, como es el caso particular de Ecuador, donde los altos índices de corrupción, de manipulación de los entes de control político, financiero, económico, tributario y social por parte de grande grupos económicos, provocan los negociados, acuerdos y pactos tanto entre empresas, como con las propias autoridades, restrinjan el ingreso de nuevos competidores.

La corrupción en materia de competencia otorga beneficios tales como concesiones monopólicas, o abuso de posición dominante de determinado activo, bien o servicio, que resulten indispensable para el ingreso de nuevas empresas al realizar su actividad; restringiendo de manera brutal el desenvolvimiento natural del mercado y de su autorregulación mediante la oferta, demanda y del libre mercado.

1.6.2.2 Precios Predatorios, Ventas por Debajo del Costo y Dumping.

La segunda de las prácticas Horizontales Exclutorias más utilizadas es la denominada Depredación y las ventas por debajo del costo. Cuando hablamos de depredación nos referimos a *“una conducta por la cual una empresa intenta expulsar del mercado a uno o varios competidores”*. El instrumento más usual

es la política de precios, la cual recibe en estos casos el nombre de “política de precios predatorios”¹⁷

Según José Varela, Presidente del Tribunal Galego de Competencia define a precio predatorio como *“un precio anormalmente bajo, en general por debajo de alguna medida del coste del producto, generalmente fijado con el objetivo de expulsar a empresas rivales del mercado, aunque también puede buscar evitar comportamientos “gravosos” de las firmas competidoras o disuadir la entrada de nuevos rivales en el mercado.”¹⁸*

Susana Grau Arnau y Anna Merino Castelló lo definen como *“aquel comportamiento estratégico por el cual un operador que actúa en el mercado incurre deliberadamente en unas pérdidas a corto plazo con la intención de eliminar o debilitar uno o varios competidores para así, incrementar su poder de mercado y poder fijar, a largo plazo y de forma sostenida, unos precios más elevados que le concedan rentas monopolísticas.”¹⁹*

El maestro Germán Coloma la define como *“Cierta empresa (depredador) cobra por debajo de los costos de provisión de un bien, con el objetivo de lograr que sus competidores (presas) abandonen el mercado.”²⁰*

La doctrina jurídica norteamericana, propuesta por Areeda y Turner establece que *“el concepto de costo relevante es el costo marginal de corto plazo, el cual puede aproximarse en la mayoría de los casos a través del costo medio*

¹⁷ Ibídem, p. 140

¹⁸ VARELA, José, Precios Predatorios y Competencia, http://www.tgdcompetencia.org/publicaciones/medios/precios_predatorios.pdf, 2009, última consulta 31 de mayo de 2010, p. 1

¹⁹ GRAU ARNAU, Susana, y MERINO CASTELLO, Anna, Precios Predatorios: Análisis Legal y Económico, http://www.gencat.cat/economia/doc/doc_66955304_1.pdf, 2005, última consulta 31 de mayo de 2010, p.1

²⁰ Ibídem, p. 140

*variable de provisión del bien o servicio en cuestión*²¹. Esta definición es la más usada y la de mayor credibilidad para la venta por debajo del costo.

La definición de varios autores especialistas en el tema, nos otorgan un concepto claro, preciso y sencillo, acerca de los precios predatorios; quizá una de las prácticas más suspicaces y arriesgadas dentro del mercado.

Como si se estuviera participando un juego de azar, el futuro es incierto, en virtud que no existe la certeza de cuánto tiempo puedan soportar, tanto la empresa depredadora como la que será depredada o devorada.

Una vez cumplido con el vil e ilícito objetivo, otra nueva empresa pueda incursionar en el mercado, por lo que tendrá que soportar y tener la suficiente estabilidad tanto productivamente como económicamente, para seguir queriendo adueñarse de un determinado mercado.

Esta práctica es una de las más graves, peligrosas y sancionadas con más rigor, por buscar la quiebra, expulsión, o cese de actividades de varias empresas del mercado.

No solo es el acto de eliminar la competencia de una persona jurídica, sino el hecho de la cantidad de capital humano que quedará en el desempleo creando no solo un problema o convulsión social para sus familias y su entorno, sino que va a generar un peso para el Estado.

Al incrementar las cifras de desempleo, sea crea un problema para el Estado, producto del abuso del mercado; usando el viejo lema de la ley del más fuerte, el grande mata al chico para sobrevivir, emprendiendo la más dura batalla al estilo de una selva por la sobrevivencia y la depredación de empresas en el mercado.

²¹ AREEDA, Philip, y TURNER, Donald, Predatory Pricing and Practices Under Section 2 of the Sherman Act, Harvard Law Review, vol. 88, p. 667-733

Requisitos para la consideración de precios predatorios:

- Precios Inferiores a un Determinado Nivel de Costos.
- Poder de Mercado del Predador.
- Intención de Someter o Eliminar a un Competidor.
- Existencia de Barreras de Entrada al Mercado de que se trate.
- Escasa Elasticidad Cruzada de la Demanda.

1.6.2.3 Dumping

La definición de Dumping, es prima hermana de las definiciones antes citadas referentes precios predatorios o venta por debajo del costo, la diferencia es que el Dumping como tal aplica para mercado internacionales extranjeros, regulados por el derecho de comercio exterior o internacional.

El dumping es una práctica desleal cometida por empresas privadas, las cuáles venden o comercian sus productos o servicios en el mercado extranjero, a un precio más bajo que en el mercado de origen, teniendo como finalidad que se incremente los niveles de importación y, de esta manera afecta directamente a un mercado nacional, a su economía y a un País en general por la crisis que puede causar internamente, al no consumir sus productos nacionales.

Viviana Kluger define al Dumping como “*una práctica desleal del comercio internacional que consiste en que un producto sea introducido en el mercado*

de otro país a un precio inferior a su valor en el país de origen, en el curso de operaciones comerciales normales.”²²

1.6.3 Practicas Verticales

Las prácticas verticales según Germán Coloma “*son aquellas que para su consecución exigen del concurso de empresas ubicadas en distintos eslabones de una cadena de producción y comercialización. Dichas prácticas implican por lo general la existencia de contratos explícitos o tácitos que establecen restricciones al comportamiento de las unidades económicas que los celebran*”.²³

Es considerado como restricción vertical, al contrato expreso o tácito que vincula al proveedor con el cliente de un bien o servicio, en el que se incluya algún tipo de compromiso, o de limitar su accionar en ciertos aspectos en torno a su distribución del bien o servicio dentro del mercado.

Tres casos clásicos principales de Prácticas Verticales según Coloma:

1. **La Fijación De Precios De Reventa (*resale price maintenance*):** Es una situación que se da, cuando el proveedor le impone al cliente el precio al cual se deberá revender el producto que le compra.

La Fijación De Precios Máximos: Impiden a los distribuidores revender el producto por encima de cierto precio.

La Fijación De Precios Mínimos: Impiden a los distribuidores revender por debajo del precio.

²² KLUGER, Viviana, Publicado en Revista “Conceptos”. Boletín de la UNIVERSIDAD DEL MUSEO SOCIAL ARGENTINO. Bs.As. Año 76-Nº 3-Septiembre-octubre/Noviembre-Diciembre 2001.

²³ *Ibidem* p. 187

2. **Exclusividad Horizontal (*exclusive territories*):** Se da cuando, el proveedor le garantiza al cliente que él será el único revendedor de su producto en una determinada geografía o a un determinado grupo de clientes, y éste se compromete a su vez a no vender fuera de dicha área o grupo.
3. **Exclusividad Vertical (*exclusive dealing*):** Surge cuando, el cliente se compromete a adquirir solamente los bienes que le suministre un determinado proveedor o, por lo menos, a no comprar productos suministrados por competidores de dicho proveedor.

Según Robert Pitofsky existen dos causas básicas por las cuales las restricciones verticales pueden ser anticompetitivas:

- *“Pueden facilitar la colusión entre competidores a través de la remoción de ciertos obstáculos que la existencia de cadenas de distribución puede crear.*
- *Incremento de los costos de los rivales, a través de prácticas que tienden a su exclusión total o parcial”.*²⁴

La externalidad vertical más sencilla cuya solución puede hallarse a través de restricciones verticales, es el fenómeno conocido como “doble marginalización”, que ocurre cuando el productor de un bien o servicio sobre el cual ejerce cierto poder de mercado, comercializa su producto a través de un distribuidor, que también tiene cierto margen para influir sobre los precios.

Las Prácticas Verticales son una cadena de mando, desde las que ofrece la materia prima para elaboración del producto, pasando por el distribuidor, el comercializador y, por ende al punto de venta al público en general dentro del

²⁴ PITOFSKY, Robert, Vertical Restraints and Vertical Aspects of Mergers: a U.S. Perspective, XXIV Annual Conference on International Antitrust Law and Policy, Nueva York, Fordham Corporate Law Institute, 1997.

cual el consumidor adquiere determinado bien y servicio, sin imaginarse el excedente de precio o la falta de más oferentes para dicho producto, razón por la cual lo encarece.

1.6.4 Practicas Explotativas y Discriminatorias

1.6.4.1 Abuso de Posición Dominante

El abuso de posición dominante es la principal práctica, y según la doctrina la única dentro de este grupo que no se encuentra enmarcada ni como Práctica Horizontal Colusiva ni Excluseria, tampoco como Práctica Vertical, ya que tiene su propia definición y se considerada como Práctica Explotativa.

Según Roberto Dromi se la considera como: *“la situación de una empresa que le permite sustraerse de una competencia efectiva, de modo tal de posibilitarle actuar en el mercado sin necesidad de tener en cuenta las reacciones de sus competidores, clientes o consumidores, mientras que estos deben tener en cuenta las suyas.”*²⁵

Según Ernesto Rengifo García, define al abuso de posición dominante como: *“la ausencia de competencia efectiva o cuando un competidor se encuentra en la posibilidad de determinar, directa o indirectamente, las condiciones de un mercado.”*²⁶

Según Víctor Cevallos Vásquez, considera que el abuso de posición dominante existe cuando *“una empresa o agente económico es el único en el mercado (monopolio); o cuando sin ser la única empresa por cualquier circunstancia como la que deviene del duopolio no está expuesta al mercado dentro de la competencia o concurrencia, o cuando sus decisiones prevalecen*

²⁵ DROMI, Roberto. Competencia y Monopolio Argentina, Mercosur y OMC. Buenos Aires: Editorial Ciudad Argentina, 1999, p. 104

²⁶ GARCÍA, Ernesto Rengifo. del ABUSO del DERECHO al ABUSO de la POSICIÓN DOMINANTE. Bogotá: Editorial Universidad Externado de Colombia, 2004, p.369

sobre las de las demás empresas en el mercado; ya sea porque controla más del 50% del mismo (...)"²⁷

Una vez definido el abuso de posición dominante según distinguidos autores, es necesario saber cuáles son los mercados relevantes y posición dominante. Es decir, para saber si una empresa se encuentra en una posición relevante o dominante, es necesario determinar el mercado en donde ejerce esa posición.

Afortunadamente, la doctrina ha elaborado tres criterios para la delimitación del mercado relevante: criterio geográfico, criterio temporal y criterio objetivo.

Tomando en cuenta el primero y segundo criterio, se debe delimitar espacial y temporalmente el mercado, en otras palabras se debe saber en qué lugar se está ejerciendo la posición de dominio y durante cuánto tiempo.

- 1) La determinación del mercado relevante es una condición previa para saber si tiene o no una posición dominante, puesto que esto facilita la determinación de saber si una empresa ocupa una posición dominante en el Cuota, o parte del mercado que posea la empresa.
- 2) La extensión o alcance de las barreras que existen para entrar a competir en un mercado determinado.

El concepto de abuso de posición dominante establece que existe abuso de posición dominante, cuando una empresa efectúa algunas de las siguientes conductas:

²⁷ VÁSQUEZ, Víctor Cevallos. Derecho de la Competencia. Loja: Editorial Universidad Técnica Particular de Loja, 2005, p. 44

- Restringe la capacidad de competir entre empresas.
- Impone precios o condiciones comerciales distintas de las que regirían si hubiera competencia efectiva en el mercado.
- Discrimina entre compradores sin que medie justificaciones objetivas.
- Se rehúsa a darle acceso a sus competidores a sus redes o instalaciones cuando esto resulta indispensable para competir.

Según el reconocido tratadista colombiano Ernesto García establece existe abuso de posición dominante en las siguientes conductas:

- La disminución de precios por debajo de los costos cuando tenga por objeto eliminar uno o varios competidores o expansión de estos.
- La aplicación de condiciones discriminatorias para operaciones equivalentes, que coloquen a un consumidor o proveedor en situación de desventaja frente a otro consumidor o proveedor de condiciones análogas.
- Las que tengan por objeto o tengan como efecto, condicionar el suministro de un producto a la aceptación de obligaciones adicionales, que por su naturaleza no constituirían el objeto del negocio, sin perjuicio de lo establecido por otras disposiciones.
- La venta a un comprador en condiciones diferentes de las que se ofrecen a otro comprador, cuando sea con la intención de disminuir o eliminar la competencia en el mercado.

- Vender o prestar servicios en alguna parte del territorio, cuando la intención o el efecto de la práctica sea disminuir o eliminar la competencia en esa parte del país y el precio no corresponda a la estructura de costos de transacción.

Un caso particular de abuso explotativo de posición dominante, es el que tiene lugar cuando el mismo se materializa a través de una práctica discriminatoria, tal como la discriminación de precios, las ventas en bloque o las ventas atadas.

También cabe nombrar que *“la discriminación actúa como un mecanismo de exclusión de competidores o, de incrementos de costos de los rivales. Para que la discriminación de precios pueda considerarse exclusoria, resulta de importancia saber que la misma forme parte de una estrategia de depredación de un mercado por parte de una empresa que actúa simultáneamente en otros mercados.”*²⁸

Se puede entender como abuso del poder dominante a una modalidad del clásico abuso del derecho de la iniciativa privada, del derecho de competir en el mercado es decir, el abuso del derecho a desarrollar actividades económicas en posición de dominio en el mercado.

Las leyes de competencia no imponen el deber de cooperar entre competidores, sino que la lucha en el mercado no sea anticompetitiva.

El abuso del dominio en el mercado es una práctica anticompetitiva, pero su determinación es una cuestión de hecho que depende de las circunstancias que acompañan a la situación investigada.

Hasta aquí concluyen las prácticas restrictivas a la libre competencia, cabe recalcar que si bien la doctrina incluye y divide a esta prácticas en tres grandes

²⁸ *Ibidem*, p. 249

grupos tales como Colusivas, Exclutorias y Explotativas, siendo Horizontales y Verticales su mayoría, no significa que varias de las prácticas no puedan ser por su naturaleza Exclutorias o Explotativas, dependerá del acto y la intención para incluir en una o más clasificaciones de prácticas restrictivas a la libre competencia.

1.7. Competencia Desleal

La competencia desleal es aquel acto o conjunto de actos contrarias a los usos honestos y de la buena fe en materia de comercio, sin necesidad de llegar a cometer un delito como tal, y sin ser incluida dentro de las prácticas restrictivas de la libre competencia.

Son consideradas como prácticas anticompetitivas las que puede realizar un fabricante, comerciante, distribuidor o vendedor para aumentar su cuota de mercado, la competencia desleal es realizada justamentente entre empresas competidoras, dichas conductas buscan desprestigiar, atentar, o desvirtuar a otra empresa o competidor, sin necesidad de afectar al mercado en general, sino únicamente a su competidor.

Según el Art. 284 de la Ley de Propiedad Intelectual del Ecuador la define como: *“todo hecho, acto o práctica contrario a los usos o costumbres honestos en el desarrollo de actividades económicas”*²⁹

Existen varios tipos de competencia desleal aparte de las Prácticas Restrictivas a la competencia, dentro de las cuáles las más frecuentes son:

Actos de Confusión: Como su denominación lo indica, estos son actos de un empresario que producen una confusión en relación con las prestaciones, establecimiento y/o en general, la actividad de otro empresario.

²⁹ Ley de Propiedad Industrial Codificada, publicada en el Registro Oficial Suplemento Nro. 426, de fecha 28 de Diciembre de 2006.

Se excluyen en todo caso la confusión relativa a los signos distintivos, pues ella está sancionada a través de la ley de propiedad intelectual, en general este tipo de actuaciones crea una confusión en el consumidor respecto del origen de las prestaciones o servicios ofrecidos, pudiendo llegar a creer que pertenecen a otra empresa, lo cual es el objetivo buscado en definitiva por el empresario que incurren en la conducta desleal.

Actos de Engaño: Este tipo de actos consiste en atribuir al producto características diferentes de las que realmente goza, aduciendo ventajas que no posee, engañando de este modo al consumidor respecto de las cualidades del producto que va a comprar.

En resumen hacer creer a los compradores que el producto tiene un precio diferente, unas características mejores que las reales.

Actos de Denigración: Son aquellos que buscan desacreditar a uno o varios competidores ya sea directa o indirectamente y, de manera implícita o manifiesta, ya que estos actos pueden realizarse contra el competidor o sobre sus productos o servicios ofrecidos.

El competidor puede ser atacado bien como persona o como entidad, desacreditando sus características y cualidades.

Actos De Comparación: Los actos de comparación son muchas veces, beneficiosos para el consumidor, toda vez que ellos le permiten obtener la información que desean en forma directa y clara, facilitando la elección que deben efectuar al realizar una compra.

Actos De Inducción A La Infracción De Un Contrato: A través de estos actos se busca llegar a interferir en la relación contractual que un competidor

mantiene con sus diversos interactores: proveedores, distribuidores, empleados, clientes, y cuyo objetivo es el mero beneficio personal.

Dependencia económica: Exigir condiciones leoninas al proveedor cuando se le compra casi toda su producción. Dado que el proveedor depende de estas ventas para la existencia de la empresa, tendría que aceptarlas.

Las Primas: Son incentivos de compra que incluye el empresario en su producto o servicios, tales como regalos publicitarios, ofertas, etc., en principio las primas no construyen un acto de competencia desleal, sin embargo pueden llegar a constituirlo si, para la obtención del beneficio ofrecido por la empresa se obliga al consumidor a realizar alguna conducta, atentando contra su libertad de elección.

El exigir, tras la entrega de un regalo publicitario, la contratación de la prestación principal, o bien se imponga cualquier condición diferente de las señaladas al momento de la entrega de la prima, o que fue omitida en dicha oportunidad.

Lógicamente con estas prácticas se atenta contra la libertad de elección del consumidor toda vez que se le obliga a contratar; es decir: el consumidor utiliza un criterio no racional para adquirir el producto o servicios que veladamente se le ofrece.

Ante esto, el consumidor queda imposibilitado para comparar precios de productos sustitutos, limitando o anulando su derecho a elegir libremente, sin poder estimar, el valor efectivo de la prima. Es esta restricción de libertad del consumidor lo que en definitiva se reprochable y por tanto se sanciona.

Explotación de reputación ajena: En general se refiere a la conducta de una empresa que consistente en señalar como ventajas propias cualidades ajenas, o bien afirmar que cierta empresa que cuenta con determinadas ventajas

competitivas tiene algún tipo o grado de relación otra empresa, no siendo esto efectivo, mas mejorando a través de esta estrategia, la percepción que el consumidor tiene de la empresa explotadora de reputación ajena.

Violación de secretos: Existen muchas empresas cuyos procedimientos, fórmulas etc., les otorgan una importante ventaja competitiva en el mercado, en consecuencia; tales materias son materias mantenidas en secreto.

Sin embargo, muchas veces estos secretos son descubiertos y utilizados, lo cual constituye actos de competencia desleal y por tanto serán sancionados los casos en que la violación del secreto se haga con ánimo de lucro con intención de perjudicar al titular del secreto.

La competencia desleal siempre va a ser realizada según lo siguientes elementos generales:

- a) Deslealtad al consumidor o cliente
- b) Deslealtad al competidor o empresas oferentes
- c) Deslealtad al mercado y a la libre competencia.

2. CAPÍTULO II

DERECHO AERONAÚTICO

2.1 Reseña Histórica de la Aviación a nivel mundial y su legislación

La historia del derecho aeronáutico a nivel mundial radica sin duda en el interés del ser humano de explorar más allá de lo permitido, alcanzar y conocer lo prohibido y desconocido.

De alguna manera, siempre se ha intentado eliminar barreras y alcanzar las metas. Por esta razón todo pensamiento y ambición de el hombre de elevarse por los aires no pasaba mas allá de ser una simple ilusión, hasta que en diferentes manifestaciones logró su objetivo, que como se conoce no llegó sólo al cielo sino al propio espacio.

Sin duda, la más importante manifestación radica en la propia mitología, como por ejemplo el mito de Dédalo y su hijo Ícaro en Creta, pasando por los inicios teóricos de la aviación de Leonardo Da Vinci cuando considera científicamente la posibilidad de volar con un aparato más pesado que el aire, planteando la dinámica del vuelo en su libro Sul Volo Degli Icelli en 1505.

En los años 1600 y 1700 existieron un sin número de proyectos, ensayos y prácticas de construcción de aparatos voladores, especialmente de dirigibles inflables y globos de aire, teniendo la idea de tocar el cielo pero sin resultados favorables. No es sino hasta el año 1783, en Europa, cuando Jacques y Josep Montgolfier logran una gran hazaña para la época: elevarse 1000 metros en un globo inflado con hidrógeno.

Después de un año del vuelo del globo Montgolfier, en París se dicta la primera Ley Aeronáutica del mundo, donde se consideró un Decreto de la Policía de París en el cual se prohibía los vuelos de globos que no tenían permisos

especiales para tal objeto.

La aviación diseñó planos y tecnología de los aviones modernos. Sin duda, empezaron con los modelos de Sir George Cayley de 1799, realizando sus primeros vuelos en 1804.

Lo importante de sus modelos es que ya constaban las alas fijas, estabilidad lateral y longitudinal, cola ajustable y sus ligeras ruedas. A Sir George Cayley se lo considera el fundador de la ciencia física de la aerodinámica, habiendo sido la primera persona que describió una aeronave de ala fija propulsada por motores.

En 1819 se dicta en Francia la Primera Regulación sobre Navegación Aérea, en la que se refería una ley que disponía que todos los globos tuvieran que estar equipados con paracaídas.

La aviación, como la conocemos hoy en día, tiene su punto de partida más importante con el vuelo de 1903 de los hermanos Wilbur y Orville Wright, quienes imprimen el verdadero inicio de la aviación propulsada a motores de explosión, con un corto vuelo de 12 segundos, alcanzando una altura máxima de 37 metros, y una velocidad media de 48 km/h, en su avión denominado en Inglés *Flyer*, traducido como *Volador*.

El mismo día, los hermanos Wright realizaron tres vuelos que fueron presenciados por cuatro socorristas y un niño de la zona, haciendo de estos los primeros vuelos públicos y documentados. Hubo un cuarto vuelo, realizado el mismo día, donde Wilbur Wright consiguió recorrer 260 metros en 59 segundos.

El 7 de noviembre de 1910 se realizó el primer vuelo comercial del mundo, comprendido entre Dayton y Columbus, el cuál duró una hora y dos minutos, recorriendo 100 kilómetros y rompiendo un nuevo récord de velocidad. Alcanzó

los 97 km/h, aperturando con el primer vuelo comercial, no solo un nuevo servicio que prestar u ofrecer, sino el inicio de un negocio de tipo aeronáutico en el mercado de bienes y servicios.

Con estos avances también empieza la necesidad mundial de crear y respetar una legislación aérea, así como la preocupación por los riesgos y consecuencias jurídicas que conllevan el progreso del negocio de las actividades aéreas en los diferentes países y continentes.

Según lo manifestado por el Doctor Luis Yáñez la primera Conferencia sobre Derecho Aeronáutico se estableció en el año de 1889 en París³⁰, en la cual se ensayaron intentos de crear regulaciones que sean iguales para la navegación aérea que habían sido emitidos por países interesados.

Así como en el año 1909 se funda en París el Comité Internacional sobre Leyes de Aviación y en 1910 los representantes de 19 naciones se reúnen en la capital Francesa con el fin de discutir un proyecto de Código Aeronáutico Internacional que no se concretó.

En el año de 1919, en París se suscribe la Convención de Reglamentación de la Navegación Aérea y es el primer paso sistematizado y oficial para regular de manera internacional la navegación, hasta lograr suscribirse el Convenio de Chicago, el 7 de Diciembre de 1944, calificado como instrumento internacional básico que norma la navegación aérea internacional.

2.1.2 Reseña histórica de la aviación en Ecuador y su legislación

Una vez realizada una breve reseña histórica de la aviación a nivel mundial, es importante conocer el avance y posición del Ecuador ante el inicio de la aviación mundial y del negocio aeronáutico, aperturando a futuro un nuevo

³⁰ YANEZ, Luis, Derecho Aeronáutico Ecuatoriano, Editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana, 1983, Quito, p. 24

mercado a nivel nacional, como lo es hoy en día el servicio público de transporte aéreo.

El primer vuelo en Ecuador se realizó el 4 de diciembre de 1842, cuando el aeronauta José María Flores despegó de los patios del convento de San Agustín hasta cubrir el cielo del centro de Quito en un globo de aire caliente. Ésta fue la primera vez que una aeronave tripulada se elevó hacia el cielo.

Tuvieron que pasar 70 años, es decir hasta el 6 de noviembre de 1912, cuando llegaría el primer avión al país. Se trató de un Farman con motor de 50 CV de potencia. Éste aeroplano realizó varios vuelos de exhibición en Guayaquil, despegando desde el Jockey Club. Fue invitado a tomar parte en uno de esos tempranos vuelos el mayor Julio E. Jáuregui, Jefe Militar de Guayaquil, quién se convirtió en el primer ecuatoriano en viajar en avión.

Como establece la Historia de la Fuerza Aérea Ecuatoriana³¹, en 1911 el Club Guayas de Tiro y Aviación, con la intención de apoyar la actividad aérea en el país, se propuso preparar al primer piloto ecuatoriano. Se seleccionó al joven guayaquileño Cosme Rennella Barbatto, socio fundador del club y destacado deportista, para ingresar en la Escuela de Aviación de la Sociedad Chiribiri & C., de Mirafiori, en Turín, Italia.

Su desenvolvimiento fue sobresaliente, por lo cual entre 1915 y 1918 intervino como piloto de combate de la aviación italiana durante la Primera Guerra Mundial, participando en 250 incursiones sobre territorio enemigo y se impuso en 152 combates aéreos, derribando siete aviones,

También obtuvo catorce condecoraciones otorgadas por Bélgica, Francia e Italia, conformando el cuadro de honor en el que se destacan los cuarenta Ases

³¹FAE, Fuerza Aérea Ecuatoriana, Historia de la FAE y Breve Historia de la Aviación Ecuatoriana, http://www.fuerzaaereaecuadoriana.org/pages/2_historia_fae.php, última consulta el 19 de Junio de 2010, p.1

italianos de la I Guerra Mundial. Nuestro compatriota es designado oficialmente como Décimo As, dejando un precedente histórico internacional para el Ecuador en materia de aviación.

Posteriormente, Rennella patrocinado por la mencionada organización transportó al Ecuador el primer avión de propiedad nacional, se trató de un monoplano del tipo Nieuport Novara e Valgoi, con motor de 50 caballos realizando el primer vuelo el 8 de octubre de 1913 en el Jockey Club de Guayaquil, donde se realizó la ceremonia de bautizo de este avión con el nombre de "Patria I", tan solo diez años después del primer vuelo de los hermanos Wright a nivel mundial.

Como establece el Doctor Luis Yáñez en su magistral obra de Derecho Aeronáutico Ecuatoriano³², es debido a la Primera Guerra Mundial que la aviación Ecuatoriana sufre una suspensión y retraso en su desarrollo, reiniciando su actividad el 4 de Noviembre del 1920 con el despegue del avión Macchi Henriot de 180 HP, de 9 cilindros y con capacidad para una persona.

Nave que fue bautizada con el nombre de *TELÉGRAFO I*, y que había llegado al Ecuador a bordo del buque *Ansaldo*, el 29 de julio del mismo año, siendo pilotado por Elia Liut, desde el Jockey Club de Guayaquil hasta Cuenca, aterrizando después de una hora y cincuenta y cinco minutos de vuelo, siendo considerado el primer vuelo en sobrevolar los Andes ecuatorianos.

Estos hechos abrirían el camino para que el 27 de Octubre de 1920, el recientemente electo Presidente de la República Dr. José Luís Tamayo consiguiera que el Congreso Nacional emitiese el decreto para la formación de

³² YANEZ, Luis, Derecho Aeronáutico Ecuatoriano, Editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana, 1983, Quito, p. 24

dos escuelas de aviación, en Quito y Guayaquil, esta fecha se toma como referente para la creación de la Aviación Militar Ecuatoriana.³³

En el ámbito nacional, la primera compañía en iniciar y ejercer operaciones comerciales en el Ecuador fue la compañía norteamericana Panagra, en 1929, considerada como la primera autorización otorgada con un ordenamiento jurídico, para la operación aeronáutica comercial en el Ecuador, publicada el 27 de marzo en el Registro Oficial Nro. 139 de 1929.

En el ámbito internacional es a partir de 1928 cuando Ecuador ingresa al campo de la Legislación Aeronáutica, a pesar de no contar con una aviación comercial propia hasta ese año, con el Contrato de la empresa Colombo – Germana SCADTA, celebrado en junio de 1928, por medio de la cual se autorizaba a dicha empresa a realizar servicios aéreos internacionales sobre la costa ecuatoriana y colombiana.³⁴

Ecuador asistió entre los años 1920 hasta 1929 a varias Convenciones, Congresos, Conferencias en el ámbito Internacional acerca de las regulaciones, normativa y legislación en el ámbito aeronáutico, tales como:

- Congreso Ibero-Americano de Navegación Aérea, celebrado en octubre de 1926 en Madrid, suscribiendo un Acta de Aprobación en noviembre del mismo año.
- Sexta Conferencia Internacional Americana, celebrada en febrero de 1928 en la Habana, suscrita la Convención de Aviación Comercial,

³³ FAE, Fuerza Aérea Ecuatoriana, Historia de la FAE y Breve Historia de la Aviación Ecuatoriana, http://www.fuerzaaereaecuadoriana.org/pages/2_historia_fae.php, última consulta el 19 de Junio de 2010, p.1

³⁴ YANEZ, Luis, Derecho Aeronáutico Ecuatoriano, Editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana, 1983, Quito, p. 26

siendo ratificada por el Ecuador en Julio de 1936, y publicado el 23 de julio en el Registro Oficial Nro. 247 de 1936.

- Conferencia Comercial Panamericana de Buenos Aires, celebrada en 1929, suscribiendo la Convención sobre Tránsito de Aviones el 19 de junio de 1935, cuya ratificación se publicó el 23 de julio en el Registro Oficial Nro. 247 de 1936.
- Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, en la cual se suscribió el Convenio de Varsovia de 1929, modificado por el Protocolo de La Haya de 1955, y por los Protocolos de Guatemala de 1971 y de Montreal de 1975.

Sin duda uno de los hitos más importantes después del Convenio de Varsovia en firma de Tratados y Convenciones por parte del Ecuador es su concurrencia a la Conferencia Internacional de Aviación Civil reunida en Chicago el 7 de diciembre de 1944, en la cual en ese día se suscribe el “Convenio de Aviación Civil Internacional” conocido como el “Convenio Mundial de Chicago”.

Aprobado el por el Congreso Nacional el 3 de noviembre de 1953, y publicado en el Registro Oficial Nro. 389 de 14 de diciembre del mismo año, y ratificado el 27 de junio de 1983, y publicada la ratificación el 1 de julio, en el Registro Oficial Nro. 526 del mismo año.

La Dirección General de Aviación Civil es creada el 9 de agosto de 1946, mediante decreto 1603-B, publicado en el Registro Oficial 671, del mismo mes y año, agregada a la Comandancia General de la Aeronáutica.

Poco tiempo después, el 4 de diciembre de 1951 se crea la Junta de Aviación Civil Ecuatoriana. Es adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, considerada como un organismo ejecutivo. La Dirección General de Aviación Civil, hasta el 12 de julio de 1963, que mediante Decreto

Supremo No. 006, la Dirección de Aviación Civil nuevamente es adscrita al Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.³⁵

La Primera ley en materia de aviación es la denominada Ley de Tránsito Aéreo de fecha 4 de enero de 1960, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro.1202, de agosto de 1960, a su vez con fecha 30 de Julio de 1979, mediante decreto supremo Nro. 161, publicado en el Registro Oficial Nro. 32 del 5 de agosto de 1979, se crea la Ley de Aviación Civil, pasando por varias reformas, hasta la Codificación de la Ley de Aviación Civil de 29 de noviembre de 2006, publicada en el Registro Oficial Nro. 435, el 11 de enero de 2007.

Ley que se mantiene vigente hasta la actualidad, igual que el Código Aeronáutico codificado y publicado en la misma fecha, habiendo de igual manera sufrido varias reformas y derogando leyes anteriores a éstas, como la eliminación de la Ley de Tránsito Aéreo por el Código Aeronáutico.

Ecuador es país miembro de la CAN y ha suscrito dos decisiones importantes en materia de aviación y de su derecho aeronáutico, como son:

1. La Decisión Nro. 582 denominada “Transporte Aéreo en la Comunidad Andina”, suscrito en Lima, Perú el 4 de mayo de 2004, publicado en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 457 con fecha 9 de noviembre de 2004.
2. La Decisión 619 denominada “Normas para la Armonización de los Derechos y Obligaciones de los Usuarios, Transportistas y Operadores de los Servicios de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina”, suscrito en Lima, Perú el 15 de julio de 2005, publicado en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 407 con fecha 29 de noviembre de 2006.

³⁵ DAC, Dirección General de Aviación Civil del Ecuador ,Historia de la Dirección General de Aviación Civil, <http://www.dgac.gov.ec/Espa%c3%b1ol/Paginas/Historia.aspx>, última consulta 19 de junio de 2010, p.1

Para finalizar, es importante conocer la breve historia de la aviación en nuestro país, así como la creación, evolución, modificación y actualización de las diferentes normativas legales que regulan este impresionante y aún en desarrollo mundo de la aviación.

2.2 Naturaleza del Derecho Aeronáutico

Una vez conocida la breve reseña histórica de la aviación ecuatoriana y mundial, entendiendo que es la materia que busca regular el Estado mediante diversas normativas jurídicas. Es necesario tener claro qué es exactamente el derecho aeronáutico, para ello es necesario citar diversos autores, con su perspectiva del derecho aeronáutico definido así:

Pietro Cogliolo: *“el conjunto de normas de derecho público y privado que regulan la navegación aérea, y, en general, el movimiento de las aeronaves y otros aparatos que se mueven en el aire en relación con las personas y las cosas de la tierra”*³⁶

Ambrosini: *“la rama del Derecho que estudia las relaciones nacidas de la navegación aérea y que fija su reglamentación jurídica.”*³⁷

Gay de Montellá: *“es un conjunto de normas de Derecho Público y Privado de la Navegación Aérea dedicada al transporte de cosas y de personas mediante la utilización de aeronaves, y las relaciones jurídicas nacidas de tal sistema”*³⁸

³⁶ Ibídem, p. 28

³⁷ Ibídem, p. 28

³⁸ GAY DE MONTELLÁ, Rafael, Principios de Derecho Aeronáutico, Editorial Depalma, 1950, Buenos Aires.

Pietro Cogliolo y Salvatore Cacopardo: *“el sistema de normas de derecho público y privado que regula la navegación aérea y en general, el movimiento de las aeronaves y de otros aparatos que se mueven en el aire, es sus relaciones con las cosas, con las personas y con la tierra”*³⁹

Michele Fragali: *“un complejo de normas destinadas a regular todas las relaciones jurídicas que pueden nacer de la navegación aérea y a cotener a ésta dentro de los límites que le vedan ser impuestos por necesidades de orden público”*⁴⁰

Federico Videla: *“El Derecho Aeronáutico es el conjunto de principios y normas de Derecho público y Privado en orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella”*⁴¹

Todas las definiciones nombradas con anterioridad son correctas, pero no faltantes de algún elemento, no reuniendo todas las características esenciales para que se las pueda tomar como una definición completa; a excepción de la magistral definición de Federico Videla Escala, quién en su breve concepto aborda los elementos necesarios como para definir al Derecho Aeronáutico de esa manera tan precisa y teórica.

2.3 Contrato de Transporte Aéreo, tipos y clases

Una vez explicado la naturaleza del derecho aeronáutico es necesario adentrarse en el concepto del contrato de transporte aéreo, como un servicio

³⁹ COGLIOLO, Pietro, y CACOPARDO, Salvatore, Manuale di Diritto Aeronautico, 1937, Firenze, p.3

⁴⁰ FRAGALI, Michele, Principi di Diritto Aeronautico, 1939, Milano, p. 19

⁴¹ VIDELA ESCALADA, Federico, Manual de Derecho Aeronáutico, Editorial Zavalia, 1978, Buenos Aires, P. 9

de naturaleza pública según los preceptos constitucionales, y su importancia en el mercado de bienes y servicios del Ecuador.

2.3.1 Concepto del contrato de transporte aéreo

Según el Dr. Videla Escalada el concepto de contrato de transporte aéreo existe *“cuando una parte se obliga a trasladar personas o cosas, de un lugar a otro, en aeronave y por vía aérea, y la otra a pagar un precio como contraprestación”*

Según Julián Palacín Fernández el contrato de transporte aéreo es definido como *“aquel en el cual el transportador se obliga a trasladar personas o cosas por vía aérea de un punto a otro a cambio de un precio determinado”*⁴²

Según Gay de Montellá define a este contrato como *“un contrato puramente consensual, por el cual una empresa de transportes aéreos ordinarios asume la obligación de transportar a una persona conjuntamente con su equipaje hasta cierto lugar, por medio de una aeronave de su explotación”*⁴³

El Art. 136 del Código Aeronáutico del Ecuador establece que el contrato de transporte aéreo es *“el convenio por el cual el transportador o porteador se obliga por cierto precio, alquiler o flete a conducir o llevar de un lugar a otro, por vía aérea, personas, animales o cosas”*⁴⁴

Diversos y reconocidos tratadistas sin duda llegan a exponer y conceptualizar de distintas maneras, adaptadas a la experiencia de sus países, lo que el

⁴² PALACIN FERNANDEZ, Julian, Curso de Post Grado de Derecho Aéreo y Espacial, Tomo II, Editorial CIJEDAE, Lima, 1991, p.75

⁴³ GAY DE MONTELLA, Rafael, Principios de Derecho Aeronáutico, Editorial De Palma, Buenos Aires, 1950, p. 421

⁴⁴ Codificación del Código Aeronáutico, publicado en el Registro Oficial Suplemento Nro. 435, con fecha 11 de enero del año 2007.

contrato de transporte aéreo es para cada uno, quizá el más completo concepto para nuestra realidad es justamente el de nuestro Código Aeronáutico.

El transporte aéreo según lo manifestado por los expertos es el servicio de movilidad de personas, mercancías, etc., que presta una empresa en un determinado mercado, a cambio de un precio pactado entre las partes, reconociendo que existe cantidad de empresas que presten este servicio de transporte. Ya dependerá del consumidor elegir a la mejor del mercado, por su servicio, calidad, eficiencia y precio final.

2.3.1.2 Clasificación de los servicios de transporte aéreo

El código aeronáutico ecuatoriano en su Art. 102 expresamente clasifica los servicios de transporte aéreo en dos clases:

- Servicio doméstico o interno es el que se presta entre puntos situados dentro del territorio del Ecuador.
- Servicio internacional que es el realizado entre la República del Ecuador y un Estado extranjero o entre dos puntos del Ecuador, con escala prevista en un Estado extranjero.

Para el análisis acerca de la libre competencia en el sector aeronáutico, este trabajo se enfoca en servicio de transporte aéreo doméstico regular que precisamente es el servicio realizado sólo en la República del Ecuador, por diversas compañías aéreas.

Siendo el objetivo de la investigación determinar el marco regulatorio de competencia para las aerolíneas comerciales que prestan sus servicios regulares a nivel nacional.

2.3.1.3 Tipos de servicio aéreo

Nuestra legislación aeronáutica, mediante su Código Aeronáutico, establecen dos tipos de servicio aéreo: los regulares y los no regulares, definiéndose de la siguiente manera en el Art. 103:

- Servicios de transporte aéreo regular son los prestados con sujeción a frecuencias de vuelo uniforme y horarios e itinerarios fijos, aprobados por la Autoridad Aeronáutica.
- Servicios de transporte aéreo no regular que son los que no reúnen los requisitos del transporte aéreo regular.

Para el objetivo de la investigación nos enfocamos al servicio aéreo regular, por ser el servicio comercial más común y explotado en el mercado ecuatoriano, considerándolo como la principal actividad económica aérea dentro de los diversos servicios y actividades conexas de la aviación en general.

En el servicio de transporte aéreo doméstico regular, en virtud de ser considerado como un negocio, por la prestación de un servicio a cambio de una remuneración monetaria en un determinado mercado de servicios, está permitido por la legislación ecuatoriana que como cualquier negocio pueda libremente publicitar y anunciar sus horarios e itinerarios de vuelo.

De igual manera puede publicitar sus frecuencias, promociones, precios, para que el consumidor pueda adquirir el servicio, teniendo la libertad de conocer todas las ofertas del explotador o empresa de transporte aéreo.

Es importante que se permita a las empresas de transporte aéreo comercial ofrecer su servicio en un mercado específico, siempre y cuando cumplan con los principios de buena fe y de buenas costumbre, respetando el derecho a la libre competencia y especialmente los derechos del consumidor a tener la

libertad suficiente para adquirir un servicio de calidad, conocer el valor real de su pasaje mediante la tarifa del mismo.

2.4 El negocio aeronáutico y su participación en el mercado ecuatoriano.

Desde sus inicios, la industria aeronáutica en el Ecuador se ha visto caracterizada por un avance económico, tecnológico y social relativamente pausado, por no decir lento, a diferencia de otros países. Especialmente si se enfoca la aviación comercial.

También es concebida como un negocio, como cualquier otro, sin duda es una prestación de servicio que conlleva diversos factores tanto jurídicos como políticos, considerando que es un servicio público según nuestra Constitución.

La industria aerocomercial es, sin duda, un negocio que conlleva elevados gastos tanto administrativos, legales, y operacionales como el combustible aéreo o Jet Fuel, que por ser derivado del petróleo sufre alta y bajas diariamente.

Hay que considerar diversos factores económicos, principalmente a nivel regional y mundial. El ejemplo más claro es la crisis económica que atraviesa el mundo, tanto en Europa como en Estados Unidos de Norteamérica, lo que afecta directamente al Ecuador por ser país dependiente de moneda extranjera como el dólar.

Este particular negocio sobrelleva un gran índice de riesgo, como a su vez si es bien manejado percibe grandes utilidades, siempre y cuando se cumpla a cabalidad y con responsabilidad todas las normativas de seguridad nacional e internacional, para el óptimo desenvolvimiento del negocio aéreo como tal.

2.4.1 Características y riesgos del negocio aéreo comercial

- Grandes volúmenes de ventas de pasajes aéreos.
- Utilidades lucrativas muy variables.
- Altos costos fijos administrativos, y operacionales.
- Mercado muy competitivo, siempre y cuando no se restrinja la libre competencia.
- Demanda muy variable, considerando factores externos como precio, servicio, calidad.
- Dependencia económica del precio del petróleo a nivel mundial.
- Situación climatológica nacional, regional y mundial.
- Relación directa con costos y tasas aeroportuarias.
- Flexibilidad o rigidez tributaria, así como garantías para la inversión nacional y extranjera.
- Relación directa relación con la situación económica, política y social del país.

2.4.2 Participación aérea en el mercado, estadísticas de las Compañías Aéreas de Transporte Doméstico Regular

Vemos la necesidad de acudir a fuentes estadísticas de la propia Dirección de Aviación Civil para conocer la participación de las compañías aéreas en el mercado, así como la ruta más ofertada y demandada, como la cantidad de

asientos ofrecidos y demandados, considerando en cifras cuál es el aporte en la economía ecuatoriana del negocio aéreo.

Al hablar del negocio aeronáutico y de una competencia por un determinado mercado relevante de rutas y frecuencias, es necesario enfocarnos a la realidad ecuatoriana en materia de aviación, iniciando un camino para el objetivo final, para lo cual es necesario conocer cómo cambiar el mercado cuando las empresas que lo lideran se ven afectadas en su participación con el ingreso de una nueva compañía aérea.

BREVE RESEÑA ESTADÍSTICA DE LOS AÑOS 2008 Y 2009

I PASAJEROS TRANSPORTADOS.- En el año 2008, se transportaron 3'027.534 pasajeros, relacionado con el año 2007 existe un incremento del 7.05%, en el año 2009 la industria aeronáutica transportó a 3'329.457 pasajeros, relacionado con el año 2008 existe un incremento del 9.97%.

II RUTAS DE MAYOR DEMANDA.- Las rutas con mayor demanda de pasajeros en el año 2008 fueron QUITO-GUAYAQUIL-QUITO, con una participación en el mercado de 45.98%, seguido por la ruta QUITO-CUENCA-QUITO, con una participación de 10.80%, y la última ruta más demanda fue QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA-GUAYAQUIL-QUITO, con una participación de 9.98%, las diversas 17 rutas restantes en conjunto representaron el 33.24%.

Manteniéndose de igual manera en el año 2009, como las tres rutas más solicitadas, con participaciones en el mercado de 47.49%, QUITO-GUAYAQUIL-QUITO, con 10.59% QUITO-CUENCA-QUITO, y con 9.12% QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA-GUAYAQUIL-QUITO, mientras que las diversas 15 rutas en conjunto representan 32.80% del transporte nacional de pasajeros.

III MOVIMIENTOS O VUELOS.- En el año 2008, se efectuaron 41.176 vuelos, un decrecimiento con respecto al año 2007, con un porcentaje de

menos -2.77%, existiendo un incremento a 45.393 vuelos en el año 2009, con un crecimiento del 10.24% dentro del mercado nacional, a su vez en ambos años los Aeropuertos de Quito y Guayaquil son donde se registran el mayor tráfico de vuelos.

IV OFERTA, DEMANDA Y COEFICIENTE DE OCUPACIÓN DE ASIENTOS.- En el año 2008, las compañías aéreas ofertaron en el servicio aéreo regular doméstico 4'126.253 asientos, siendo demandados y utilizados 3'027.534, representando el 73.37% de ocupación total; en el año 2009 se ofertaron en el mismo servicio doméstico regular 4'743.155 asientos, siendo utilizados 3'329.457, que representa el 70,19%, indicando un crecimiento en la oferta y demanda de asientos correspondientes al 2009.

V PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS.- El tráfico doméstico regular lo realizaron en el 2008 cuatro aerolíneas como son: TAME, AEROGAL, ÍCARO, VIP, la compañía aérea más demandada y líder en el mercado es la compañía TAME, con una participación en el mercado en el año 2008 correspondiente al 47.54%, seguida por AEROGAL e ÍCARO, con 52.46% en conjunto, la compañía Saereo en este año no prestó servicio en el tráfico regular.

En el año 2009, el tráfico doméstico regular lo realizaron seis aerolíneas como son: TAME, AEORGAL, ÍCARO, AEROLANE O LAN, SAEREO Y VIP, siendo y manteniendo su posición en calidad de líder la compañía TAME, con una participación en el mercado de 45.24%, seguida por AEROGAL con 29.71%, ICARO con 11.24%, mientras que el resto de compañías el 14.35% en el mercado de transporte aéreo doméstico regular.

VI NÚMERO DE MOVIMIENTOS O VUELOS POR AEROLÍNEAS.- En el año 2008 la compañía con mayor movimientos de vuelos fue TAME con el 39.57%, seguida por AEROGAL con 29.87%, ICARO 22.19% y VIP con 7.25%,

en el año 2009 TAME sigue manteniendo su liderazgo en el mercado con 39.69%, AEROGAL con 26.88%, e ICARO 12.70%.

VII NÚMERO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS POR AEROLÍNEAS.-

Para un análisis práctico se ha realizado el siguiente cuadro comparativo de los años 2008 y 2009, y la cantidad de pasajeros transportados por aerolíneas:

PASAJEROS TRANSPORTADOS AÑOS 2008 Y 2009

COMPAÑÍAS	2008	2009	PARTICIP.	VARIACION
AEROGAL	1'043.741	971.158	29.17%	- 6.95%
AEROLANE	0	368.344	11.06%	0.00%
ICARO	472.270	374.293	11.24%	- 20.85%
SAEREO	0	25.271	0.76%	0.00%
TAME	1'439.381	1'506.151	45.24%	4.64%
VIP	61.396	60.913	1.83%	- 0.79%
*AEROGAL/VIP	0	13.142	0.39%	0.00%
*TAME/SAEREO	10.146	10.185	0.31%	0.38%
<u>TOTAL</u>	3'027.534	3'329.457	100.00%	9.97%

*Las compañías transportaron pasajeros en código compartido.

Fuente: Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo año 2009, de la DAC

2.5 Resoluciones y Acuerdos del Consejo de Aviación Civil Relacionadas con la Libre Competencia y Derechos del Usuario.

La Resolución 014/2009 del Consejo Nacional de Aviación Civil⁴⁵, o comúnmente denominada como los "Principios de Política Aeronáutica", es

⁴⁵ Resolución 014-2009, publicada en el Registro Oficial Nro. 559, de fecha 30 de Marzo de 2009.

aquella normativa jurídica en la cual se establecen las principales directrices tanto para el transporte aéreo doméstico como para el transporte aéreo internacional.

Teniendo en cuenta y considerando los cambios socio-económicos y tecnológicos, así como el principio de sana competencia, buscando principalmente que tenga concordancia a lo establecido en la Constitución del Ecuador.

Como se estableció en el subcapítulo anterior, la importancia de la aviación comercial en el ámbito económico es inmensa, y sin duda el negocio aeronáutico se ha convertido en uno de los segmentos más competitivos por la actitud depredadora de acaparar mercados, consumidores y clientes, denominados pasajeros.

Las compañías empiezan a luchar y competir por el liderazgo del mercado, inclusive llevando al maltrato y mal servicio al consumidor o pasajero, justamente por la importancia que tiene el negocio aeronáutico en la economía nacional.

El abuso y la lucha constante sin Dios ni Ley que regulen el mercado ha provocado una falta de seguridad jurídica y económica, producto del vacío de una Ley de competencia y de autoridad que haga cumplir las mismas.

2.5.1 Análisis de los Principales Aspectos de los Principios de Política Aeronáutica relacionados a la Libre Competencia

I PRINCIPIOS DE CARÁCTER GENERAL.- En este capítulo preliminar, de introducción básica, se manifiesta la intención e interés del Estado como ente regulador mediante sus organismos competentes de garantizar la libertad del transporte aéreo dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza.

Cuando se establecen privilegios, en sentido figurado expresa su repudio a los posibles amarres, favores de cualquier tipo, prácticas de competencia desleal, etc., tratando de precautelar la justicia y la libertad en el ámbito aeronáutico, tanto del mercado como de sus autoridades.

En este capítulo se expresa la importancia del transporte aéreo como elemento económico sujeto a la administración del Estado, siempre y cuando sea en función del desarrollo socio-económico del Ecuador.

De igual manera, la obligación del Estado como tal para dar fiel cumplimiento de los compromisos en materia aeronáutica, sea mediante acuerdos, convenios, o tratados.

II PRINCIPIOS PARA EL OTORGAMIENTO DE DERECHOS.- Este segundo capítulo de la Resolución, es el pilar y sostén fundamental del presente trabajo, en virtud que la autoridad aeronáutica considera como derecho primordial los siguientes tres aspectos:

- Intereses Nacionales

- Derechos de los Usuarios

- Actividades de los Operadores Aéreos

Es tan importante el II Capítulo de la Resolución 014-2009, que es necesario copiar literal y textualmente los incisos a profundizar, dentro de los cuales la autoridad aeronáutica mediante la Dirección de Aviación Civil y el Consejo Nacional de Aviación Civil busca lograr y regular los siguientes objetivos:

- a) *“El fomento y desarrollo de la aviación civil, bajo normas que garanticen su seguridad integral, eficiencia, regularidad y economía.*

- b) *La promoción de un servicio adecuado por parte de las empresas ecuatorianas de transporte y servicios aéreos sin discriminación ni preferencia, evitando prácticas monopólicas y oligopólicas, propendiendo a que las aerolíneas dispongan de aeronaves de la más reciente tecnología, con registros y controles permanentes de mantenimiento, ecológicamente aceptadas, y tripulaciones nacionales debidamente entrenadas y calificadas.*
- c) *La aplicabilidad de iguales consideraciones para las empresas extranjeras, de conformidad con sus respectivas legislaciones.*
- d) *La prevención de prácticas de competencia desleal con arreglo a la ley.*

*Adicional a las disposiciones generales constantes en la Ley de Propiedad Intelectual, **en el ejercicio de las actividades aéreas, se considerarán como prácticas de competencia desleal** las siguientes:*

- **La introducción de capacidades o frecuencias con factores de ocupación promedio excesivamente bajos;**
- **La aplicación de tarifas y fletes insuficientes para cubrir el costo de los servicios de transporte aéreo,** incluyendo los servicios relacionados;
- **Los comportamientos que indiquen abuso de la posición dominante en la ruta.** Existirá abuso de posición dominante cuando un operador económico dominante en el mercado, a efectos de mantener o mejorar su posición, impida, restrinja, falsea, distorsiona o levanta barreras a la competencia ya sea ejercida de manera individual o si la ostentan conjuntamente.

- **Las prácticas empresariales que reflejen una aparente intención o tengan el efecto de debilitar para excluir a otras empresas del mercado.**

Si la autoridad aeronáutica considera que una o varias operaciones pretendidas o realizadas por las empresas aéreas pueden constituir un comportamiento competitivo desleal de acuerdo a las prácticas indicadas anteriormente, notificará a la empresa para que exponga sus puntos de vista en un término no mayor de ocho días, con la contestación o en rebeldía la autoridad aeronáutica tomará las medidas que el caso lo amerite.

Adicionalmente, se reconocer el derecho que tiene la parte que se sienta perjudicada por el ejercicio de estos actos de competencia desleal, de acudir ante la justicia ordinaria y si fuera del caso, proponer demandas de orden civil por eventuales perjuicios individuales resultantes de esa competencia desleal;

- e) *El establecimiento de una eficiente red de transporte aéreo como medio que contribuya al desarrollo económico del país y a las necesidades de la población, de manera que se constituya en una opción conveniente para la transportación de pasajeros y carga; y,*
- f) *El otorgamiento de derechos aerocomerciales con observancia a los tres factores fundamentales que intervienen en la actividad: los fines del Estado, los derechos de los usuarios y los intereses de las líneas aéreas". **(Las negrillas y subrayados son personales)***

Una vez expresado textualmente los objetivos de la autoridad aeronáutica, es necesario profundizar en los literales más importantes, especialmente los que versan sobre el presente estudio de la libre competencia en la aviación comercial.

El literal a) establece que el Estado, mediante su organismo competente, busca el fomento y desarrollo de la aviación civil, siempre y cuando se garantice la seguridad integral, entendiéndose como tal las regulaciones aeronáuticas y normativa en materia de seguridad para los vuelos, así como la eficiencia.

Es decir, la prestación de un servicio de calidad, la regularidad, el servicio de manera constante y principalmente puntual en su prestación de servicio, concluyendo con la economía, desde el punto de vista del negocio aeronáutico y su importancia dentro del mercado nacional.

En el literal b) se establece, quizá por primera vez, una política clara acerca de la prohibición de prácticas monopólicas y oligopólicas en materia de aviación por parte de la legislación ecuatoriana.

Lo anterior concuerda con nuestra actual Constitución, en el sentido de evitar este tipo de fallas de mercado, las cuáles fomentan la monopolización total por una operadora aérea de la mayoría del mercado, denigrando así la facultad de apertura del mercado del Estado, y la libertad del pasajero o usuario de elegir entre una variedad de compañías aéreas ya sea por motivos de rutas, frecuencias, calidad, cantidad, o precio, un mejor servicio, que se ve limitado con la ejecución de prácticas restrictivas a la competencia.

El literal d) es uno de los más significativos, pero por falta de una legislación y normativa correspondiente deja un vacío legal inmenso, considerando que la autoridad aeronáutica debe buscar la prevención de prácticas de competencia desleal con arreglo a la ley.

En virtud de esto es necesario recordar que el Ecuador no posee ni ostenta una ley de competencia como para determinar con arreglo a la ley.

A manera de interpretación y considerando lo que se quiere decir con la expresión “con arreglo a la ley”, es necesario determinar que quizá esta

resolución está pensada para años posteriores y futuras legislaciones, cuando de verdad tengamos una ley de competencia basándose en la premisa que se tiene artículos en diversos cuerpos normativos, pequeñas oraciones que versan sobre el tema de competencia, dentro de las cuáles la más acertada es la establecida en la Ley de Propiedad Intelectual, que explica en breves rasgos acerca de la competencia desleal y su alcance.

En el literal d) se establece que adicionalmente a lo establecido en la Ley de Propiedad Intelectual se considerarán prácticas de competencia desleal varias actividades o actos, dependiendo inclusive de la intención del acto restrictivo de la competencia que se va a realizar.

En la resolución enumera varios actos considerados de competencia desleal, quizá el más importante producto del presente análisis es la aplicación de tarifas y fletes insuficientes para cubrir el costo del servicio aéreo, o no suficiente para cubrir el costo marginal del servicio a prestar, lo cual se denomina "Precio Predatorio" o en aviación comercial como "Tarifa Predatoria".

Se sanciona en la presente resolución del Consejo, el comportamiento que indique o demuestre indicios de abuso de posición dominante, partiendo de la premisa que la compañía deberá ser un operador económico dominante en el mercado, que ejercerá su autoridad, dominio, y poder, para abusar de diferentes tipos de compañías de aviación, utilizando su propia clientela de pasajeros en general, y del mercado de bienes y servicios con la intención de manipular el mercado a su conveniencia y en su beneficio.

El numeral 4 de las conductas taxativamente citadas como desleales, se incluye la aparente intención de una empresa de excluir, o debilitar a otras empresas dentro de su mismo mercado, situación muy inverosímil en nuestra legislación, considerando que muchas veces sancionamos el acto y no la intención de hacerlo, por lo que esta frase dentro de la Resolución se presta de

mucho alcance para el debate profundo, considerando que tanto y hasta dónde son sancionables las intenciones y no los actos.

La resolución establece, como procedimiento del Consejo de Aviación Civil, cuando considere que existan suficientes indicios o se demuestre de alguna manera la existencia de comportamientos o actos de competencia desleal, que dentro del término no mayor a ocho días se notificará a la compañía acusada o investigada de presuntos actos de competencia desleal, para que exponga sus comentarios, criterios, escritos u alegatos, encaminados a demostrar su inocencia.

La compañía que se sienta afectada, perjudicada o de una u otra manera violentada podrá ejercer su pleno derecho de acudir a la justicia ordinaria y proponer demandas civiles, considerando el presunto o supuesto perjuicio producto de las prácticas anticompetitivas de la contraparte, aunque en el Ecuador aún se no se han presentado demandas de este tipo, ni existen preceptos jurisprudenciales en materia de competencia.

El único caso que se ha presentado y que se ha resuelto recientemente, con las pruebas y diligencias realizadas, es la denuncia propuesta por la compañía aérea Aerolíneas Galápagos S.A. AEROGAL, con fecha 7 de abril de 2009, en contra de otra compañía aérea Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A. AEROLANE o más conocida como LAN, ante la Subsecretaría de Competencia y Defensa del Consumidor, adscrita al Ministerio de Industrias y Competitividad (MIPRO) según la disposición del Decreto 1614 del año 2009, por presuntas prácticas de competencia desleal más enfocada en la denuncia de precios predatorios en el mercado por parte de LAN, el cuál analizaremos más adelante en el subcapítulo correspondiente al análisis práctico de un caso específico en Ecuador.

III PRINCIPIOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS DERECHOS Y ATRIBUCIONES DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.-

En este título se enumeran ciertas reglas y principios para el fomento por parte de la autoridad aeronáutica al desarrollo de las actividades aeronáuticas, buscando siempre su participación activa ante la Organización de Aviación Civil Internacional "OACI", y de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil "CLAC", justamente para enriquecer la normativa nacional mediante su actualización y suscripción de nuevos compromisos internacionales.

El literal d) establece que se *"Garantizará que el servicio de transporte aéreo sea brindado por los operadores aéreos, de conformidad con los estándares de seguridad y bajo los principios de calidad y eficiente atención al usuario"*, por lo que se establece como principio general la calidad y excelente servicio al usuario, pasajero o cliente, como se lo quiera definir, considerando los preceptos vinculados con la Ley Orgánica de Defensa del Consumidor, respecto al trato y manejo de los servicios y su relación con el consumidor.

IV POLÍTICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y FACILITACIÓN.-

En este título se establecen ciertos principios obligatorios a cumplir al ser la aviación una materia tan delicada y estricta en materia de seguridad, de regulaciones técnicas, considerando que no sólo se pone en riesgo el avión sino toda su tripulación, protegiendo de ésta manera el bien jurídico más valioso del Estado que es la vida.

Se establecen principios de Seguridad Operacional, es decir, principios básicos en la ejecución de servicios de aviación, así como de la Seguridad de la Aviación Civil proponiendo y haciendo cumplir la normativa de seguridad nacional como de los diversos instrumentos internacionales suscritos por Ecuador.

V POLÍTICAS PARA GARANTIZAR LOS DERECHOS DE LOS

USUARIOS.- El literal a) establece la obligación consiente del Estado, y de su autoridad aeronáutica de reconocer al usuario como el eje principal del servicio público, garantizado por la Constitución y sus leyes aplicables, estableciendo que el servicio deberá ser seguro, ordenado y eficiente.

El literal b) se enfoca al establecimiento de sistemas de control de calidad, para un mejor servicio de transporte aéreo y aeroportuario óptimo; el literal c busca el desarrollo de la infraestructura guiada a cumplir con estándares de facilitación del servicio.

El literal d) establece que *“Las aerolíneas al publicitar sus tarifas incluirán todos los impuestos y otros recargos especiales con la finalidad de que el usuario conozca el valor final del ticket”*; cláusula importante en el mercado de bienes y servicios, enfocada a evitar actos de competencia desleal, pero principalmente garantizando el Derecho del Consumidor, a conocer el valor real del valor a pagar.

El literal e) manifiesta que las líneas aéreas deberán contemplar un 50% de descuento a los adultos mayores y a los discapacitados, en todas y cada una de las tarifas ofrecidas en el mercado, así como el literal f) la obligación de la publicación y divulgación de la “Cartilla del Usuario”.

VI POLÍTICAS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO

INTERNO O DOMÉSTICO.- Este capítulo es tan importante para materia del presente estudio que es necesario citarlo textualmente como dice en la Resolución para mejor entendimiento y análisis.

- a) *“Atender la necesidad de intercomunicación entre las diferentes regiones y puntos del país, asegurando en todo momento la eficiente atención de los usuarios;*

- b) **Considerar una mayor apertura a nuevas rutas y frecuencias** en lugares donde exista déficit de servicios, **considerando el comportamiento del mercado;**
- c) **Se fomentará la competencia a través de una flexibilización en el otorgamiento de concesiones y permisos de operación a nuevos operadores aéreos, para estimular la prestación de los servicios en el mercado nacional, evitando los monopolios y oligopolios,** proporcionando la creación y desarrollo de nuevas rutas, utilizando aeronaves adecuadas al tamaño de tales mercados;
- d) **Brindar una continuidad en el tráfico** y una mejor y equitativa utilización del mismo, **en beneficio de los usuarios y de las empresas;**
- e) Acatar la normativa y reglamentación vigentes, para el otorgamiento de frecuencias de vuelos a la provincia de Galápagos, con el propósito de proteger el ecosistema de la región;
- f) Garantizar que los servicios internos no regulares se consideran complementarios de los regulares y serán atendidos únicamente por empresas ecuatorianas que cuentan con una concesión de operación;
- g) Dar especial atención a las rutas que no estén adecuadamente servidas por aerolíneas regulares;
- h) **Para el incremento de servicios en una ruta determinada se deberá comprobar fehacientemente la evidencia de la necesidad del servicio, de tal manera que la justifique evitando la competencia desleal y ruinosa,** siendo uno de los parámetros a

considerarse **cuando los índices de ocupación sean superiores al setenta por ciento del promedio anual;**

- i) *para el transporte de pasajeros y carga la liberalización de tarifas, con la obligación de los operadores de establecer y **aplicar tarifas diferenciadas y registrarlas ante la autoridad aeronáutica;***
- j) **Para la fijación de las tarifas, las aerolíneas considerarán que estas cubran como mínimo los costos de operación y los servicios de transporte aéreo;**
- k) *El tráfico de cabotaje será reservado exclusivamente para los operadores ecuatorianos; y,*
- l) **Priorizar la inversión nacional a la extranjera** *de conformidad con lo previsto en la Constitución de la República.”*

El literal b) reconoce la apertura de nuevas rutas y frecuencia, considerando la demanda del mercado, siempre y cuando se demuestre y compruebe la deficiencia en aquel servicio, considerando que existe mucha demanda y poca oferta para dicha ruta y frecuencia, o una sola compañía monopólica de la dicha ruta, por lo que se apertura la libre competencia y el libre mercado, cuando sea necesario.

El literal c) establece expresamente la ‘flexibilización’ para fomentar la competencia del otorgamiento de concesiones y permisos de operación, con este literal se apertura el mercado para un sin número de compañías que deseen prestar servicios de transporte aéreo en el mercado ecuatoriano, siempre que cumpla todas las regulaciones y procedimientos, tanto legales como en materia de seguridad, para otorgar la aprobación como operador aéreo y por tanto su participación en el mercado de bienes y servicios del Ecuador.

El literal h) determina que está autorizado el incremento de servicios en una ruta, siempre que se compruebe la necesidad real y no sea una técnica o algún tipo de competencia desleal y ruinosa, considerándose que los índices de ocupación sean superiores al 70% y dependiendo si la compañía ejerce su posición en dicha ruta y frecuencia.

El literal j) es quizá el más importante por su contenido, enfocado a la disposición de la fijación de tarifas, dentro de la cual siempre deberán considerar cubrir como mínimo los costos de operación de los servicios de transporte aéreo; esto quiere decir que ninguna compañía no podrá, por más introductorias o promocionales que sean sus tarifas, cubrir ni el costo marginal de dichas tarifas, considerando que nunca podrán ir a pérdida de manera voluntaria sin mala fe, convirtiéndose con ese elemento en práctica restrictiva a la libre competencia.

VII POLÍTICA PARA EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL.- En este capítulo, la autoridad aeronáutica dicta disposiciones generales acerca de los siguientes aspectos:

1. Apertura de tráfico,
2. Aspectos comerciales,
3. Intereses convergentes,
4. Aspectos jurídicos y armonización de la normativa,
5. Participación en organismos internacionales,
6. Negociaciones internacionales,
7. Transporte aéreo transfronterizo,
8. Transporte aéreo en la Subregión Andina,
9. Disposiciones generales para operadores de servicio internacional.

Este capítulo sólo se hace una reseña general de su contenido acerca del transporte aéreo internacional.

2.5.2 Acuerdo 026-2009 o Cláusula Tarifas en todas las Concesiones Y Permisos de Operación de Transporte Aéreo Público; de Servicio Doméstico E Internacional; Regular Y No Regular; de Pasajeros, Carga Y Correo en Forma Combinada, o Exclusivo de Carga.

En virtud de la expedición del Decreto 1614, y del énfasis de los Principios de Política Aeronáutica en materia de libre competencia, era lógico esperar un acuerdo como el 026 que establece textualmente en sus artículos 1 y 2 lo siguiente:

“Art. 1.- Disponer que en todas las concesiones y permisos de operación de transporte aéreo público; de servicio doméstico e internacional; regular y no regular; de pasajeros, carga y correo en forma combinada, o exclusivo de carga; que se otorguen desde la emisión del presente acuerdo, la Secretaría General del Consejo Nacional de Aviación Civil incluya en la cláusula “Tarifas” un inciso que diga:

“Las tarifas que registren las aerolíneas se someterán al cumplimiento de la legislación nacional e internacional vigente en materia de competencia”.

Art. 2.- La disposición del artículo anterior queda expresamente incorporada también en las concesiones y permisos de operación que a la fecha de expedición del presente acuerdo se encuentren vigentes.”

Cabe reconocer la importancia de este acuerdo, así como de los analizados correspondientes al año 2009, donde se busca un cambio en la normativa, y una actualización de la misma, cubriendo pequeños detalles, pero grandes en el aporte a la libre competencia, especialmente en su aplicación con el sector aeronáutico.

En el acuerdo se establece que se incluirá dentro de la cláusula tarifas a las aerolíneas que ostenten una concesión o permiso de operación. Se ven en la obligación de dar fiel cumplimiento a la normativa en materia de competencia, nacional o internacional.

Con esta disposición, se ha dado un avance importantísimo en materia de competencia, considerando la importancia del mercado y negocio aeronáutico en el Ecuador.

3. CAPITULO III

APLICACIÓN DEL DERECHO DE COMPETENCIA EN LA AVIACIÓN COMERCIAL

3.1 Las Tarifas Predatorias, Estructura y Costos de Operación

Para entender el concepto de tarifa predatoria, una vez explicada en materia de competencia, que es el precio predatorio dentro del Capítulo I, es necesario definir el concepto de tarifa como el valor o precio monetario a pagar por un servicio como lo es el servicio de transporte aéreo público de pasajeros.

En el mercado de aviación comercial es muy común escuchar acerca de las denuncias y demandas entre compañías aéreas acusándose de presuntas prácticas anticompetitivas, como Tarifas Predatorias, entendiéndose cómo el precio de servicio público aéreo que se encuentra por debajo del costo marginal o del coste mínimo por la prestación de dicho servicio, con el fin de acaparar mercado, mediante la captación de clientela en virtud de los bajísimos precios para eliminar del mercado a los demás competidores que no están dispuestos a vender a pérdida.

En el mercado de la aviación existen diversas posturas referentes a los precios predatorios, considerando necesario el análisis profundo de la economía y de la afectación a ese determinado mercado.

Es conocido que las aerolíneas nuevas que ingresan a un mercado de transporte aéreo, para dar a conocer su servicio, sus aeronaves, sus rutas y frecuencias, ofrecen tarifas promocionales de introducción, por lo que trata de captar el mayor número de usuarios o pasajeros, para que una vez que ha sido conocido el nuevo servicio; mejor o peor al de los ya existentes, tenga mayor apertura al usuario en la elección en dicho mercado relevante de servicios de transporte aéreo de pasajeros doméstico regular.

Diversas tendencias, tanto económicas como jurídicas, manifiestan que jamás sin importar la condición de oferta, o promoción puede la tarifa aérea estar debajo de los costos mínimos para la prestación del servicio sin considerarla como una tarifa predatoria.

Sin embargo, en la práctica aeronáutica es tan común y tan severamente castigada está práctica cuando ha sido comprobada, que se justifica quizá la necesidad de vender muchas veces hasta debajo del costo, considerando los elevados costos de mantenimiento y de operación en los que incurre la aviación comercial. El servicio deberá prestarse a diez pasajeros a bordo, así como con la aeronave totalmente llena.

Ejemplo de Tarifa Predatoria:

Si la tarifa aérea en una ruta QUITO-GUAYAQUIL-QUITO oscila entre los \$133.85 y \$140.57⁴⁶ ida y vuelta, dependiendo la clase y base tarifaria del operador aéreo, incluido impuestos de: IVA y tasas aeroportuarias, y por otro lado, otra compañía aérea vende la misma ruta QUITO-GUAYAQUIL-QUITO, a un precio que oscile entre \$80 y \$100, ida y vuelta, incluido impuestos, y teniendo en cuenta que los costos mínimos operativos para dicho vuelo sean de \$90 a \$100 lógicamente quiebra el mercado y su demanda crece volátilmente, justamente porque estoy vendiendo a pérdida con la intención de apoderarme del mercado y en un futuro incrementarlo.

Considerándose como tarifa predatoria siempre y cuando la exista la intención de expulsar mediante esta práctica a sus demás competidores, y quedarse como único líder en esa determina ruta o mercado relevante, si dichas tarifas cubren o no los gastos o costos operativos mínimos para la prestación de dicho servicio en la ruta determinada.

⁴⁶ Página Oficial de TAME,

http://www.tame.com.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=155&Itemid=91&lang=es
última fecha consultada el 10 de julio de 2010.

3.2 Estructura y Costos de Operación

La estructura, dependiendo de cada aerolínea de transporte aéreo, sin duda varía, ya que no todas tienen estructuras internas iguales ni políticas administrativas similares.

Es casi imposible imponer una política propia por parte del explotador aéreo, considerando que los costos de operación son aquellos gastos operacionales necesarios para la prestación del servicio aéreo como tal.

Principales Costos Fijos de Operación:

- Tasas aeroportuarias y tasas relacionadas al servicio de transporte aéreo como handling.
- Costo del Combustible Aéreo, a pesar que cuenta con subsidio por parte del Estado.
- Costos de Mantenimiento de Aeronaves, incluido los costos variables que puedan producirse como reparaciones y repuestos.
- Arrendamiento de Aeronaves, en caso de no ser propietaria de aeronaves, mediante las formas de arrendamiento Dry Lease o Wet Lease.
- Costos administrativos del personal, mecánicos, tripulantes de cabina y pilotos.
- Amortización de la inversión.

En el desarrollo de los principales costos de operación, concuerdo en totalidad con la Lic. Zulema Tomassetti de Piacentini en su artículo “Los Costos Marginales en el Transporte Aéreo, aspectos teóricos y prácticos”⁴⁷, referente a la clasificación de los costos.

3.2.1 Prácticas Restrictivas a la Libre Competencia y de Competencia Desleal en el Transporte Aéreo Ecuatoriano

Las prácticas restrictivas a la competencia y actos de competencia desleal, en materia de aviación comercial, son las mismas usadas en la actividad económica.

Es decir, que cualquiera de ellas, sean horizontales o verticales, pueden ser puestas en práctica en materia de aviación comercial, y muchas de las prácticas están sancionadas con un marco regulatorio básico, otros carecen de normativa o están citadas como prohibidas pero sin procedimiento sancionatorio.

Los principios de la política aeronáutica contienen las prácticas restrictivas a la competencia, considerándolas como prohibidas según lo revisado en el capítulo anterior; en la práctica, la principal práctica anticompetitiva en materia de aviación es la fijación de precios predatorios.

3.3 Figuras Protectoras, y Aplicación de la Libre Competencia en la Aviación Comercial Ecuatoriana

Una vez conocidas las principales prácticas de competencia desleal, así como prácticas restrictivas a la competencia, y las más comunes en materia de aviación comercial, es necesario determinar cuáles son las figuras protectoras, y mecanismos de defensa para contrarrestar las viciadas y dolosas prácticas

⁴⁷ TOMASSETTI, Zulema, Los costos marginales en el Transporte Aéreo, aspectos teóricos y prácticos, www.aaep.org.ar/espa/anales/PDF_02/tomaddetti.pdf, P. 21, última consulta 10-07-2010.

de algunos agentes del mercado, protegiendo así no sólo el interés de las compañías sino también de las personas, velando por un marco regulatorio digno, justo y equitativo para todos.

La Comisión de la Comunidad Andina de Naciones suscribió la Decisión 608, justamente con el fin de garantizar y proteger la libre competencia en la Región, se enfocada especialmente, en las prácticas anticompetitivas que afecta a dos países miembros de la Comunidad, otorgándole facultades a la Secretaría General de receptor las denuncias, e investigar la conducta denunciada, así como investigarla de oficio, coordinando con las autoridades de competencia de los dos o más países afectados, el procedimiento, sanción, multas y la resolución final para sancionar las prácticas o conductas anticompetitivas en la Región.

La Decisión 616 es la ejecución de la Decisión 608 para el Ecuador, ya que establece que internamente se usará la Decisión 608 a pesar de que las prácticas anticompetitivas afecten sólo a nuestro país, sin necesidad de afectar a un tercero de la comunidad, es decir, la 608, rige como normativa guía para resolver presentes y futuros casos en el Ecuador de manera interna.

La Decisión 616 establece en sus cuatro artículos la entrada en vigencia de la Decisión desde su publicación en el Registro Oficial, así como una supuesta designación a más tardar el 1 de agosto de 2005, de la Autoridad Nacional encargada de la Decisión 608.

Como bien conocemos, dicha autoridad no existió sino hasta la emisión del decreto 1614 del año 2009, sin duda lo importante de esta Decisión es aplicar internamente, sin necesidad de la afectación a otro país miembro del procedimiento establecido en la Decisión 608.

El decreto 1614 establece el procedimiento y los plazos a seguir dentro de las denuncias receptadas en casos que afecten a la libre competencia, y se crea

como parte del Ministerio de Industrias y Productividad, a la Subsecretaría de Competencia y Defensa del Consumidor, encargada de velar, promover y hacer cumplir dentro de sus facultades el derecho de competencia en el Ecuador.

De igual manera, la Decisión 608 puede imponer como autoridad nacional según el Decreto 1614, multas sancionatorias hasta del 10% de lo producido al año anterior, en calidad de multa si se demostrara después de cumplir el debido proceso la responsabilidad del denunciado con la conducta imputada.

En el ámbito aeronáutico, cualquiera de las normas antes citadas, hacen relación especial a la normativa aeronáutica que incluye normativa acerca de la competencia y de la competencia desleal, así como de posibles prácticas restrictivas a la competencia, sean horizontales o verticales.

Considerando que la mayor figura protectora en materia de libre competencia en aviación comercial es, sin duda, los “Principios de Política Aeronáutica” o también conocida como la Resolución 014-2009 del Consejo de Aviación Civil, en el anterior capítulo describimos su importancia, tanto como figura protectora de la libre competencia en el ámbito aeronáutico, sin restar importancia al ente principal tal como lo es la Decisión 608.

La principal figura, quizá por supremacía, es la propia Constitución del Ecuador, considerando su jerarquía, importancia y validez en normas de competencia.

A pesar de que deberíamos tener una ley de competencia que abarque todos los ámbitos necesarios para su fiel cumplimiento, llegando a sectores económicos, así como de la pequeña, mediana y grande empresa, pasando por el análisis social y político, implementado una legislación de alto nivel, procurando el acuerdo y aprobación de la mayoría de sectores que puedan ser afectados.

3.4 Análisis Práctico de un Caso Específico

Para lograr poner en práctica los preceptos, tanto conceptuales, jurídicos y doctrinarios, es necesario recurrir al análisis de un caso específico, un caso real, y de gran importancia especialmente en el Ecuador, por ser considerado el primer caso denunciado ante una autoridad del Ecuador en materia de libre competencia y quizá el primero que involucre competencia con aviación comercial.

El caso que se va analizar y que se ha venido solventado desde hace más de un año, y el cual tuvo recientemente resolución motivada por parte del la Subsecretaría de Competencia y Defensa del Consumidor es el caso de AEROGAL VS LAN.

3.4.1 CASO AEROGAL vs LAN.

I ANTECEDENTES Y CONDUCTA DENUNCIADA.- Con fecha 7 de Abril del año 2009, la compañía AEROLINEAS GALAPAGOS S.A., en adelante denominada como AEROGAL, debidamente representada por su Presidenta Ejecutiva, presentó una denuncia ante la Subsecretaría de Competencia y Defensa del Consumidor, adscrita al Ministerio de Industrias y Productividad, en contra de la compañía AEROLANE LINEAS AEREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A., en adelante denominada “AEROLANE O LAN”, al que se le asignó el número de trámite I-C-13635-2009-DM.

La denunciante resumió la conducta como precios predatorios, competencia desleal, e intención de expulsar del mercado o perjudicar seriamente a uno o varios competidores en el servicio de transporte aéreo comercial regular doméstico de pasajeros, carga y correos, correspondiente a las rutas Guayaquil-Quito y Viceversa, Guayaquil-Cuenca.

La presunción de la conducta predatoria o de tarifa predatoria, es por el precio de LAN, de su pasaje aéreo a \$29. Sin embargo, LAN lo consideró como tarifa introductoria al mercado o promocional, en virtud que recién había iniciado sus operaciones efectivas desde el 8 de abril del año 2009 y que tan sólo una cierta cantidad de pasajes aéreos se vendían a ese precio promocional, mientras el otro porcentaje se vendió a tarifa normal.

La Subsecretaría una vez receptada la denuncia, avoca conocimiento y notifica al denunciante ACLARAR O COMPLETAR la denuncia según los literales b) y f) del Artículo 4 del Decreto Ejecutivo 1614, el cual establece los datos de identificación completos del compareciente y la calidad en la que comparece, con documentos de justificación y la petición concreta de lo reclamado, con fecha 14 de mayo de 2009, la compañía AEROGAL aclaró y completo la denuncia para proseguir con el trámite legal correspondiente, especificando que los actos anticompetitivos provocados por LAN son tres:

- Precios predatorios
- Dificultar la permanencia de competidores actuales o potenciales
- Competencia desleal

II PETICIÓN CONCRETA DE AEROGAL EN CONTRA DE LAN.- Entre las peticiones concretas realizadas por AEROGAL, están las siguientes:

- Sanción en contra de LAN por presuntas conductas anticompetitivas
- Cese inmediato de las presuntas prácticas de precios predatorios en el mercado de transporte aéreo del Ecuador
- Multa pecuniaria por las presuntas pérdidas y lucro cesante provocado por LAN a AEROGAL.

III CALIFICACIÓN DE LA DENUNCIA E INICIO DEL PROCESO DE INVESTIGACIÓN.- Con la aclaración de la denuncia, la Subsecretaría acepta el trámite de la denuncia presentada, pero establece que su facultad investigadora, así como sus facultades se encuentran descritas en la Decisión 608 y en el Decreto Ejecutivo 1614.

Por lo que se compromete a investigar la práctica anticompetitiva de 'Precios Predatorios', dando trámite a la denuncia parcialmente, ya que rechaza investigar casos de competencia desleal y de la intención de dificultar la permanencia de competidores actuales o potenciales, por no encontrarse facultada para investigar dichas conductas, motivando su providencia en la Decisión 608.

Es necesario hacer un paréntesis para citar, por su importancia, el Art. 7, 8 y 9 de la Decisión 608, para tener un análisis claro de que facultades están autorizadas para investigar.

SOBRE LAS CONDUCTAS RESTRICTIVAS DE LA LIBRE COMPETENCIA

*“**Artículo 7.-** Se presumen que constituyen conductas restrictivas a la libre competencia, entre otros, los acuerdos que tengan el propósito o el efecto de:*

- a) Fijar directa o indirectamente precios u otras condiciones de comercialización;*
- b) Restringir la oferta o demanda de bienes o servicios;*
- c) Repartir el mercado de bienes o servicios;*

- d) **Impedir o dificultar el acceso o permanencia de competidores actuales o potenciales en el mercado;** o,
- e) *Establecer, concertar o coordinar posturas, abstenciones o resultados en licitaciones, concursos o subastas públicas.*

Se excluyen los acuerdos intergubernamentales de carácter multilateral.

Artículo 8.- *Se presumen que constituyen conductas de abuso de una posición de dominio en el mercado:*

- a) **La fijación de precios predatorios;**
- b) *La fijación, imposición o establecimiento injustificado de la distribución exclusiva de bienes o servicios;*
- c) *La subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o arreglo al uso comercial, no guarden relación con el objeto de tales contratos;*
- d) *La adopción de condiciones desiguales con relación a terceros contratantes de situación análoga, en el caso de prestaciones u operaciones equivalentes, colocándolos en desventaja competitiva;*
- e) *La negativa injustificada, a satisfacer demandas de compra o adquisición, o a aceptar ofertas de venta o prestación, de productos o servicios;*
- f) *La incitación a terceros a no aceptar la entrega de bienes o la prestación de servicios; a impedir su prestación o adquisición; o, a no vender materias primas o insumos, o prestar servicios, a otros; y,*

- g) *Aquellas conductas que impidan o dificulten el acceso o permanencia de competidores actuales o potenciales en el mercado por razones diferentes a la eficiencia económica.*

Artículo 9.- *Se entenderá que uno o más agentes económicos tienen posición de dominio en el mercado relevante, cuando tengan la posibilidad de restringir, afectar o distorsionar, en forma sustancial, las condiciones de la oferta o demanda en dicho mercado, sin que los demás agentes económicos competidores o no, potenciales o reales, o los consumidores puedan, en ese momento o en un futuro inmediato, contrarrestar dicha posibilidad.*⁴⁸

De esta manera, la autoridad nacional en materia de competencia interpretó, según lo establecido en sus facultades, que puede o no investigar acerca de prácticas anticompetitivas de libre competencia, lo que llama la atención es, que siendo una autoridad nacional en materia de competencia, no conoce algo tan importante como lo expresado en la doctrina y en legislaciones de otros países, donde la competencia desleal tiene mucho que ver en temas de derecho de la competencia.

Lastimosamente, es un error y una pena que no se haya incluido en la propia Decisión 608, normas acerca la competencia desleal, considerando que la competencia desleal es pilar fundamental del estudio del derecho de competencia, y hubiera complementado a la Decisión 608 enfocada únicamente a la fomentar la Libre Competencia.

Una vez que exista una ley propia nacional en materia de competencia es necesario incluir dentro de su contenido algo tan importante como la investigación de actos de competencia desleal, en este caso la autoridad nacional de competencia, es decir la Subsecretaría de Competencia y Defensa del Consumidor motivó de acuerdo a la ley y de manera correcta sus facultades

⁴⁸ Decisión 608

permitidas, considerando que los funcionarios públicos están obligados a realizar sólo lo establecido en la ley.

Una vez profundizado este pilar importante del procedimiento de dicha denuncia, se notifica a las partes el Plan de Investigación, dando inicio a la fase probatoria, así como iniciando la investigación de pruebas que resuelven la denuncia en contra de LAN, por parte de AEROGAL.

IV ETAPA PROBATORIA Y RESULTADO DE LAS PRUEBAS.- En la etapa probatoria y en el proceso de las mismas, la denunciante AEROGAL solicitó se realicen las diligencias, por parte del denunciado LAN, y solicitó de igual manera decenas de pruebas, en ambos casos.

Muchas de las pruebas solicitadas por las partes buscaban el entorpecimiento del proceso como tal, considerando que no iban al objetivo principal de la litis, sino que buscaban demostrar la no culpabilidad de la práctica denunciada mediante pruebas, interponiendo contrarréplicas, como demuestra la denunciante si no ha vendido precios promocionales en vuelos internacionales, etc.

Cabe destacar que aparte de las pruebas documentales solicitadas a diversas instituciones públicas, tales como requerimientos de información a otras compañías aéreas, tanto nacionales como internaciones; así como la información proporcionada por la Dirección de Aviación Civil y el Consejo de Aviación Civil.

Hay que tener en cuenta que el caso, por ser de materia de competencia en aviación comercial, era necesario de un gran alto grado de participación conjunta entre ministerios para obtener la documentación solicitada referente a concesiones otorgadas a las partes, como estadísticas para el análisis del mercado ecuatoriano referente a la oferta y demanda de la aviación comercial, en las rutas objeto de la denuncia, así como rutas y frecuencias, etc.

Sin duda, mucha información de tipo aeronáutico era necesaria para resolver el presente caso, además por ser el primer caso en materia de competencia de aviación comercial.

La principal prueba, y la de mayor repercusión en el presente caso, fue sin duda el peritaje contable, realizado por la Subsecretaría de Competencia y Defensa del Consumidor, mediante peritos contables acreditados, resolviendo que LAN, según los análisis presentados, no ha realizado práctica restrictiva a la competencia de precios predatorios.

Considerando en dicho estudio contable que las tarifas del porcentaje promocional ayudaban a cubrir los gastos generales cubiertos por la venta de pasajes a precio normal, pero reconoce y determina que existe una pérdida en la venta por dicho período por parte de LAN.

Consideraron que, por no tener en el período investigado ningún vuelo cancelado, y que todos sus vuelos programados fueron realizados con éxito, no existió costos variables y se los consideró como fijos para dicho análisis.

Por motivos de confidencialidad no se puede incluir exactamente los valores determinados como costos fijos o variables, ni los costos marginales o totales, pero sí realizar una breve reseña de lo establecido, sin otorgar datos de ningún tipo, ya que la información proporcionada por las compañías aéreas se sometió en el proceso al sigilio y confidencialidad por la revelación de costos y de ganancias.

Se desestimó, de igual manera, cualquier tipo de medida cautelar en contra de LAN, considerando que es necesario seguir el debido proceso, realizar las investigaciones correspondientes, y practicarse las pruebas solicitadas por las partes debidamente procesada a las medidas cautelares de ser el caso.

A su vez, teniendo en cuenta que es el primer caso a resolver, y no existen antecedentes de cómo proceder a las medidas cautelares, por lo que es indispensable apegarse estrictamente al mandato de la ley, mediante la Decisión 608 y el Decreto Ejecutivo 1614.

V MOTIVACIÓN Y ANÁLISIS DE LA PRÁCTICA DE PRECIOS PREDATORIOS POR PARTE DE LA SUBSECRETARÍA DE COMPETENCIA Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR.- El análisis y fundamentación en derecho están basados en la normativa que otorga legalidad y legitimidad a la Subsecretaría de Competencia y Defensa del Consumidor, así como la normativa Constitucional, considerando la fijación de precios predatorios consiste en la Decisión 608, con un abuso de posición de dominio.

Se interpretó que no existe la tarifa predatoria, considerando que la compañía LAN recién inició sus operaciones en Abril y que, según el informe económico, no tiene en el mercado ninguna posición de dominio, a diferencia de la denunciante que sí ostenta una liderazgo en el mercado.

Como primer punto del análisis, la mayoría de autores concuerda que los precios predatorios no se pueden considerar sólo basándose en los costos y precios en este caso tarifa, que estén por debajo del costo, sino que es necesario revisar la participación de los agentes de mercado, así como varios factores económicos que pueden persuadir la concepción de precios predatorios, sólo cuando están por debajo del coste.

Realizando la consideración doctrinaria, que muchas veces se puede vender a pérdida siempre y cuando el elemento intencional no sea eliminar competidores del mercado, ni que se constituya como práctica común dentro del giro del negocio.

Del informe económico del mercado de aviación comercial, se desprende que desde la entrada de LAN al mercado ecuatoriano, el liderazgo de las

compañías dominante del mercado como AEROGAL Y TAME han tenido que compartir su mercado con LAN.

Según se demuestra de las estadísticas incluidas como Anexos al final de la investigación, no sólo a beneficiado a los usuarios del servicio aéreo, sino a todo el bienestar común del mercado ecuatoriano, al tener más alternativas de servicios aéreos domésticos regulares.

Al final del informe, el Subsecretario de Competencia y Defensa del Consumidor, una vez finalizada su investigación, sugiere a la ministra de Industrias y Competitividad rechazar la denuncia presentada por AEROGAL en contra de LAN, quedando a la espera del análisis y resolución de la ministra.

V RESOLUCIÓN FINAL DE 29 DE JUNIO DE 2010.- Por medio del informe presentando por el Subsecretario de Competencia y Defensa del Consumidor a la ministra de Industrias y Productividad, ella resuelve 'rechazar' la denuncia de AEROGAL en contra de LAN, considerando que no existió según las pruebas fundamento suficiente para condenar a LAN como responsable de prácticas restrictivas de libre competencia como lo son las tarifas predatorias.

Desde mi punto de vista, la resolución estuvo debidamente motivada, considerando todos los antecedentes expuestos, acerca del la posición del mercado del denunciante y del denunciado, así como la práctica de pruebas enfocadas a esclarecer el proceso y a demostrar la inocencia o culpabilidad de LAN.

Es importante reconocer que por ser el primer proceso en materia de competencia, especialmente en un ámbito tan delicado como la aviación comercial, se cometieron errores en tema de respetar los plazos y dar paso a pruebas no vinculantes al proceso justamente, producto de no tener una ley de competencia propia que establezca la claridad de un procedimiento en materia de competencia a nivel nacional.

4. CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 Conclusiones del Marco Regulatorio de la Libre Competencia en Aviación Comercial Ecuatoriana

Para concluir, la presente investigación, y una vez definidos tanto conceptualmente, jurídicamente y doctrinariamente los principales temas objeto de análisis, concluyo que requerimos urgente una ley de competencia, enfocado a nuestro mercado de bienes y servicios, que establezca un ente regulador que abarque todo lo relacionado con materia de competencia y defensa del consumidor.

La normativa que actualmente poseemos, contiene inconsistencias y contradicciones entre las diferentes aéreas del derecho de una misma materia como lo es la competencia, producto de la falta de ley que diversifica con diferentes conceptos lo relacionado a la competencia.

La unificación de criterios y unificación en un cuerpo normativo de las diversas disposiciones en materia de competencia es un requerimiento primordial para el desenvolvimiento y desarrollo de esta materia en el Ecuador.

Respondiendo la pregunta que fomentó la investigación del presente trabajo acerca de: ¿si existe un marco regulatorio que establezca las reglas adecuadas para la libre competencia entre compañías de aviación comercial en el Ecuador?

Lastimosamente, podemos concluir que no existe dicho marco regulatorio, ni normativas que intentan cubrir y proteger de alguna manera el vacío legal que existe.

La normativa actual en materia de competencia es insuficiente porque no abarcan todo el ámbito que debería abarcar el derecho de competencia en general y especialmente en aviación comercial.

No sólo en ese determinado mercado, sino que ningún mercado se encuentra normado ni regulado por una ley de competencia que determine las reglas adecuadas en la cancha del mercado ecuatoriano de bienes y servicios.

4.2 Recomendaciones para Mejorar el Marco Regulatorio de la Libre Competencia en la Aviación Comercial Ecuatoriana

Las recomendaciones para fomentar el desarrollo del marco regulatorio de libre competencia en aviación comercial ecuatoriana son las siguientes:

Primera.- Crear un nuevo proyecto de ley de competencia económica para ser debatida, analizada, consensuada, y normada, con el fin de proteger el mercado ecuatoriano de bienes y servicios, haciendo un análisis profundo de la realidad actual del país referente a su Economía y de sus agentes de mercado.

De esta manera se protege el bienestar común, especialmente de todos los usuarios, clientes, o demandantes de los determinados productos, bienes y servicios en los diferentes mercados relevantes según lo establecido en el proyecto.

Segunda.- Fortalecer e impulsar el desarrollo y crecimiento de la Subsecretaría de Competencia y Defensa del Consumidor, manteniendo y ampliando sus facultades tanto investigadoras como sancionatorias, más allá de las facultades limitadas otorgadas por la Decisión 608 y del Decreto Ejecutivo 1614.

Mediante lo establecido dentro de la Recomendación Primera, es necesario que en dicho proyecto se mantenga la estructura actual, pero se amplíe sus facultades en todos los sentidos, inclusive para conocer actos de competencia

desleal, que actualmente no le es permitido por mandato de la Decisión 608, lo ideal sería que sea reconocida como la Única Autoridad Máxima para conocer cualquier tema relacionado con derecho de la competencia.

Tercera.- Una vez puestas las bases y pilares fundamentales de la ley de competencia y de su autoridad, es necesario ir creando directrices enfocadas a encaminar los diversos sectores económicos en materia de competencia, sea mediante acuerdos o resoluciones interinstitucionales, especialmente en el ámbito del presente trabajo acerca del mercado de transporte aéreo.

Cuarta.- Aplicar y reformular los principios de Política Aeronáutica, con concordancia con la ley de competencia, una vez que sea publicada en el Registro Oficial, así como la creación de una comisión adscrita a la Subsecretaría de Competencia y Defensa del Consumidor, para prestar asesoría permanente en lo relacionado al sector aeronáutico, considerando la importancia de este sector en la economía nacional. .

Quinta.- Una vez mencionadas y ojalá puestas en práctica las anteriores recomendaciones, es considerable que el cambio a nivel nacional sea evidente en un mercado con reglas del juego claras, auto regulándose mediante la oferta y demanda sin necesidad de intervención estatal al desenvolvimiento normal de las actividades comerciales, pero sin menoscabar los derechos de los consumidores o demás agentes de mercado.

En virtud que hay autoridades dispuestas a intervenir y sancionar cuando se presuman y demuestren siguiendo el debido proceso los actos de competencia desleal y las prácticas restrictivas a la competencia del mercado de bienes y servicios del Ecuador.

BIBLIOGRAFIA

LIBROS:

ARANEDA, Hugo, Curso de Economía Política. Santiago de Chile: Editorial Jurídica Chile.1967.

AREEDA, Philip, y TURNER, Donald, Predatory Pricing and Practices Under Section 2 of the Sherman Act, Harvard Law Review, vol. 88.

COGLIOLO, Pietro, y CACOPARDO, Salvatore, Manuale di Diritto Aeronáutico, 1937.

COLOMA, Germán. Defensa de la Competencia. Buenos Aires: Editorial Ciudad Argentina, 2003.

DROMI, Roberto. Competencia y Monopolio Argentina, Mercosur y OMC. Buenos Aires: Editorial Ciudad Argentina, 1999.

FRAGALI, Michele, Principi di Diritto Aeronautico, Milano, 1939.

GARCÍA, Ernesto Rengifo. del ABUSO del DERECHO al ABUSO de la POSICIÓN DOMINANTE. Bogotá: Editorial Universidad Externado de Colombia, 2004.

GAY DE MONTELLA, Rafael, Principios de Derecho Aeronáutico, Editorial De Palma, Buenos Aires, 1950.

GELLHORN, Ernest, KOVACIC, William, CALKINS Sthephen. Antitrust Law and Economics. St. Paul: Editorial Thomson West, 2004.

GUESTRIN, Sergio G. Fundamentos para un nuevo análisis económico del derecho. Buenos Aires: Editorial Ábaco de Rodolfo Depalma, 2004.

MANKIW, Gregory. Principios de Economía Cuarta Edición. México D.F.: Editorial Cenage Learning, 2007.

NORDHAUS, y SAMUELSON. Economía. Madrid: Editorial McGraw Hill, 1999.

PALACIN FERNANDEZ, Julian, Curso de Post Grado de Derecho Aéreo y Espacial, Tomo II, Editorial CIJEDAE, Lima, 1991.

PITOFISKY, Robert, Vertical Restraints and Vertical Aspects of Mergers: a U.S. Perspective, XXIV Annual Conference on International Antitrust Law and Policy, Nueva York, Fordham Corporate Law Institute, 1997.

VÁSQUEZ, Víctor Cevallos. Derecho de la Competencia. Loja: Editorial Universidad Técnica Particular de Loja, 2005.

VIDELA ESCALADA, Federico, Manual de Derecho Aeronáutico, Editorial Zavalia, Buenos Aires 1978.

YANEZ, Luis, Derecho Aeronáutico Ecuatoriano, Editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito.1983.

ARTÍCULOS Y DOCUMENTOS DE INTERNET:

DAC, Dirección General de Aviación Civil del Ecuador ,Historia de la Dirección General de Aviación Civil,
<http://www.dgac.gov.ec/Espa%c3%b1ol/Paginas/Historia.aspx>, última consulta 19 de junio de 2010.

FAE, Fuerza Aérea Ecuatoriana, Historia de la FAE y Breve Historia de la Aviación Ecuatoriana,
http://www.fuerzaaereaecuadoriana.org/pages/2_historia_fae.php, última consulta el 19 de Junio de 2010.

GRAU ARNAU, Susana, y MERINO CASTELLO, Anna, Precios Predatorios: Análisis Legal y Económico,
http://www.gencat.cat/economia/doc/doc_66955304_1.pdf, 2005, última consulta 31 de mayo de 2010.

TAME ,Página Oficial

http://www.tame.com.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=155&Itemid=91&lang=es última fecha consultada el 10 de julio de 2010.

TOMASSETTI, Zulema, Los costos marginales en el Transporte Aéreo, aspectos teóricos y prácticos,
www.aaep.org.ar/espa/anales/PDF_02/tomaddetti.pdf, P. 21, última consulta 10-07-2010.

VARELA, José, Precios Predatorios y Competencia,
http://www.tgdcompetencia.org/publicaciones/medios/precios_predatorios.pdf,
2009, última consulta 31 de mayo de 2010.

NORMATIVA LEGAL NACIONAL E INTERNACIONAL.

Acuerdo 026-2009, del Consejo de Aviación Civil de 6 de mayo de 2009.

Codificación del Código Aeronáutico, publicado en el Registro Oficial Suplemento Nro. 435, con fecha 11 de enero del año 2007.

Constitución de la República del Ecuador, publicada en el Registro Oficial Nro. 449, con fecha 20 de octubre del año 2008.

Decisión 608 de la Comunidad Andina de Naciones, suscrita el 29 de marzo de 2005.

Decisión 616 de la Comunidad Andina de Naciones, suscrita el 15 de julio de 2005.

Ley de Propiedad Intelectual Codificada, publicada en el Registro Oficial Suplemento Nro. 426, de fecha 28 de Diciembre de 2006.

Resolución 014-2009, publicada en el Registro Oficial Nro. 559, de fecha 30 de Marzo de 2009.

ANEXO

**“EXTRACTO DEL BOLETIN ESTADÍSTICO DE TRÁFICO AÉREO DE LA
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS AÑOS 2008 Y 2009”**

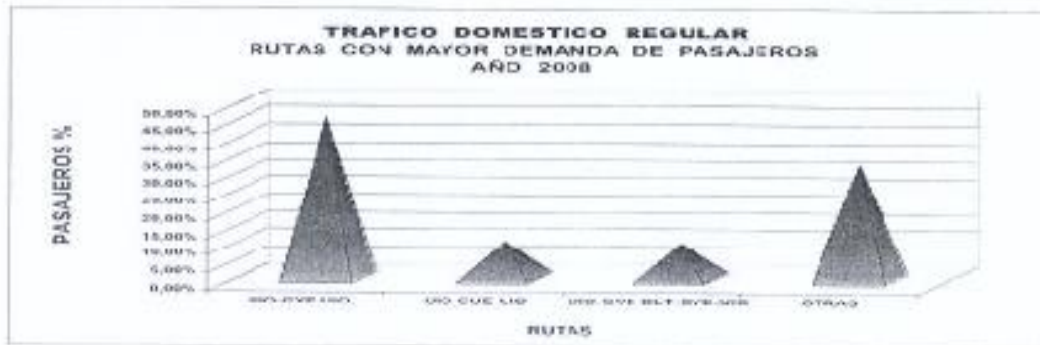
TRAFICO DOMÉSTICO

SERVICIO AEREO REGULAR

PASAJEROS

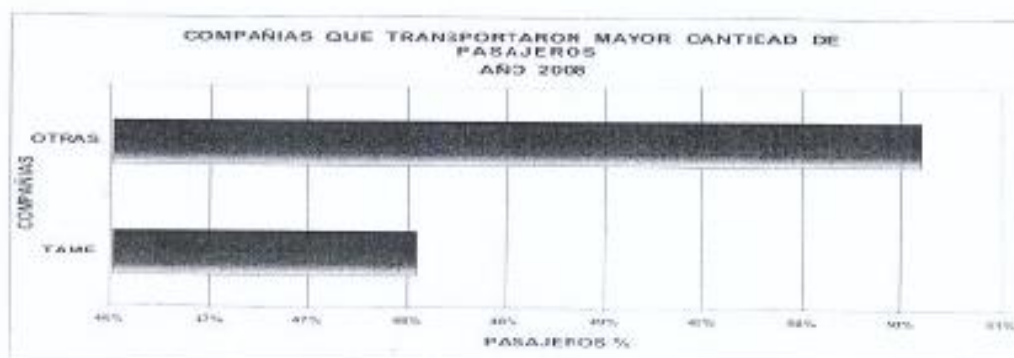
En el 2008 se transportaron, 3'027.534 pasajeros. Si relacionamos con el año 2007 podemos observar un crecimiento del 7,05 %; porcentaje inferior al crecimiento obtenido en el 2007 (8,79%).

Las 3 rutas con mayor demanda de pasajeros en el año 2008 fueron: QUITO-GUAYAQUIL-QUITO; QUITO-CUENCA-QUITO; y, QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA-GUAYAQUIL-QUITO. En cuanto a la participación del mercado observamos que: la ruta QUITO-GUAYAQUIL-QUITO representa el 45,98 %; QUITO-CUENCA-QUITO representa el 13,80 % y la ruta QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA-GUAYAQUIL-QUITO representa el 9,96 %; mientras que las otras 17 rutas en conjunto representan el 33,24 % del transporte nacional de pasajeros.



En cuanto al crecimiento por ruta se observa que GUAYAQUIL-LOJA-GUAYAQUIL lo hizo en 173,49 %, seguida por GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL que lo hizo en 157,35 %, QUITO-SAN CRISTOBAL-QUITO en 153,48 % y QUITO MACAS-QUITO en 660,12 %, entre las principales. En cambio el tráfico a SALINAS decreció en -79,56 % y el de TULCAN en -48,67 %; el Aeropuerto de TENA no tuvo operaciones en el tráfico doméstico regular de este año.

El tráfico doméstico regular de pasajeros en el año 2008 lo realizaron 4 aerolíneas; siendo la más importante por su volumen de participación TAME, con el 47,54 % seguida por AEROGAL, e ICARO, en ese orden, que representan el 52,46 % restante; Así mismo la que más creció porcentualmente fue la compañía TAME (12,58%), seguida por AEROGAL (10,33%). Cabe destacar que SAEREO no operó durante el año 2008 en el Servicio Regular, en Código Compartido con la compañías TAME; con un porcentaje de participación del 0,34%.

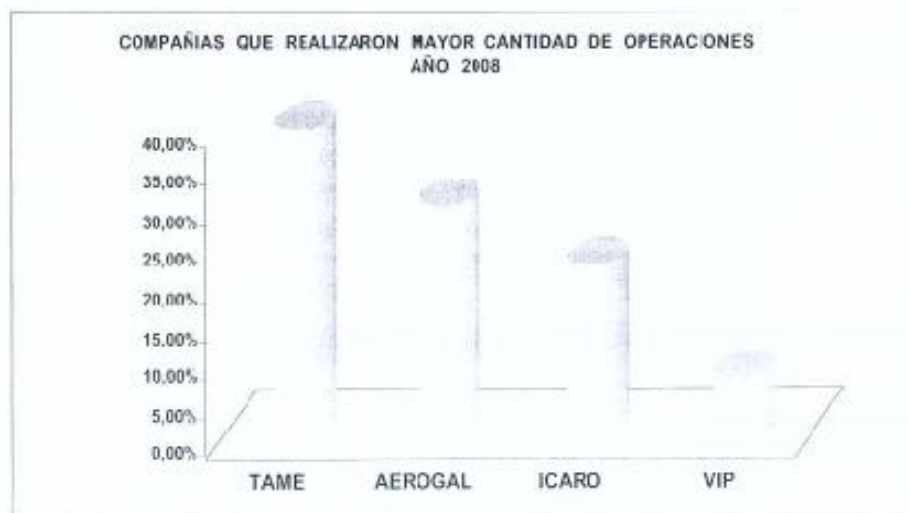


MOVIMIENTOS O VUELOS

En el año 2008 se efectuaron 41.176 vuelos; que con respecto al año 2007 experimenta un decrecimiento del -2.77%. Las rutas con mayor participación en el mercado fueron **QUITO-GUAYAQUIL-QUITO**, **QUITO-CUCA-QUITO** y **QUITO-CUENCA-QUITO** que representan en términos relativos el 38.22 %, 11.83 %, y el 11.16 % respectivamente. Las demás rutas en conjunto equivalen al 33.79 %.



De las cuatro operadoras de este servicio, fue **TAME** la que realizó el mayor número de movimientos, con un 39.57% seguida por **AEROGAL** (25.07%), **ICARO** (22.19%) y **VIP** (7.25%). Los aeropuertos que tuvieron el mayor crecimiento con respecto al año 2007 fueron **SAN CRISTOBAL** (185.61 %), **MANTA** (16.55%).



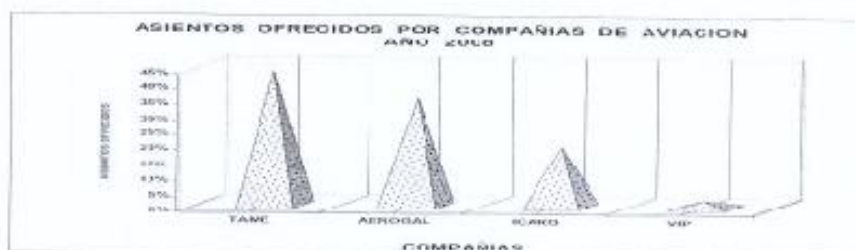
OFERTA DE ASIENTOS O CAPACIDAD OFRECIDA

Las Aerolíneas ofertaron en el 2008, 4'126.253 asientos; esto es, un 0,36 % más que en el 2007. Los rutas de mayor oferta fueron: QUITO-GUAYAQUIL-QUITO, QUITO-MANTA-QUITO y QUITO-CUENCA-QUITO; sin embargo, los puntos que tuvieron una mayor oferta de asientos con respecto al año 2007 fueron: MACAS, SAN CRISTOBAL, PORTOVIEJO, LUJA y MANTA.

Así en términos relativos las rutas antes mencionadas que ofrecen la mayor cantidad de asientos, representan el 43,45%, 11,78 % y 10,78 % respectivamente, y las demás rutas en conjunto representan el 33,99 %.



En lo que respecta a su clasificación por compañías transportadoras, tenemos a TAME con la mayor oferta de asientos, que en términos relativos representa un 43,48 %; seguida por AEROGAL (34,79%), ICARO (19,05%) y VIP (2,36%).



OFERTA, DEMANDA Y COEFICIENTE DE OCUPACION

En el año 2008 las Aerolíneas Nacionales que realizaron servicio aéreo regular de pasajeros ofertaron: 4'126.253 asientos; utilizándose 3'027.534; que en términos relativos representa el 73,37 % de utilización.

Por el aeropuerto de QUITO la oferta fue de: 1'991.753 asientos, utilizándose 1'362.299 que representan el 68,40%. Por el aeropuerto de GUAYAQUIL se ofertó 1'013.075 asientos, se utilizaron 842.700 que equivale al 83,18 % de utilización.

AEROPUERTOS	OFERTA	DEMANDA	COEFICIENTE OCUPACION
QUITO	1'991.753	1'362.299	68,40%
GUAYAQUIL	1'013.075	842.700	83,18%
OTROS	1'121.425	822.535	73,35%

ANÁLISIS POR RUTA DOMÉSTICA

Quito-Guayaquil-Quito.- Esta ruta en el transporte de pasajeros tuvo un **crecimiento** del **10.57 %**; el transporte de carga creció en un **6.58 %**. Es servida por 4 Aerolíneas (**TAME, AEROGAL, ICARO y VIP**) en conjunto realizaron **15.739** vuelos; se autorizaron 9.464 frecuencias, esto quiere decir que se efectuaron **6.275** vuelos especiales durante el año **2008**. Los asientos ofrecidos fueron **1'792.703**, utilizándose **1'391.930** es decir el **77.64 %**.

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **85**.

Quito-Cuenca-Quito.- Esta ruta en el transporte de pasajeros tuvo un **decrecimiento** del **-0.48 %**; el transporte de carga decreció en un **-6.23 %**. Es servida por las compañías **TAME, AEROGAL, e ICARO**; las mismas que en conjunto realizaron **4.594** vuelos. Se autorizaron por la autoridad **4.212** frecuencias. Esto indica que se realizaron **382** vuelos especiales durante el presente año. Los asientos ofrecidos fueron **444.694**; se utilizaron **326.836**, es decir el **73.50%**.

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **71**.

Guayaquil-Cuenca-Guayaquil.- Esta ruta en el transporte de pasajeros tuvo un **decrecimiento** del **-1.82 %**; mientras que en el transporte de carga experimentó un **decrecimiento** del **-6.84 %**. Esta servida por las compañías **TAME, AEROGAL Y TAME-SAFREO**; las tres compañías en conjunto realizaron **2.383** vuelos. Se autorizaron **2.756**, es decir no se realizaron **373** vuelos durante el año **2008**. La oferta fue de **200.734** asientos, utilizándose **125.959**, equivalente al **62.75 %**.

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **53**.

Quito-Esmeraldas-Quito - El transporte de pasajeros presenta un **decrecimiento** del **-12.36%**; el transporte de carga decreció en **-20.92 %**. Esta servida por las compañías (**TAME e ICARO**). Estas Aerolíneas en conjunto efectuaron **742** vuelos. Se autorizaron por la autoridad **1.612**, se realizaron **870** vuelos. Se ofrecieron **91'512**, utilizándose **69.429** es decir el **75.87%**

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **93**.

Quito-Marta-Quito - Esta ruta, en el transporte de pasajeros tuvo un **crecimiento** del **15.11 %**; el transporte de carga **decreció** en un **16.20 %**. Es servida por las compañías **TAME, AEROGAL e ICARO**; las mismas que en conjunto realizaron **4.591** vuelos. Se autorizaron **4.628** en base a lo concesionado, esto indica que no se realizaron **37** vuelos durante este año. Los asientos ofrecidos fueron **486.195**, utilizándose **273.618**, equivalente al **56.20%**

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **60**.

Quito-Portoviejo-Quito.- En esta ruta el transporte de pasajeros creció en **27.66%**; la carga en un **35.66%**. El año **2008** en esta ruta operó la compañía (**TAME**) realizando **581** vuelos. Se autorizaron **675** frecuencias, no se realizaron **95** vuelos. Los asientos ofrecidos fueron **52.172**, utilizándose **31.432**, es decir el **60.25%**

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **54**.

Quito-Salinas-Quito.- El tráfico de pasajeros **creció** en un **9.35%**, mientras que la carga **creció** en un **30.91%**. La única compañía (**VIP**) realizó **234** vuelos; teniendo autorización para realizar **2.080** operaciones; no se realizaron **1.846** vuelos. Se ofrecieron **7.746** asientos de los cuales se utilizaron **5.298**, equivalente al **68.40 %**.

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **23**.

Quito-Guayaquil-Dalra-Guayaquil-Quito.- El transporte de pasajeros tuvo un crecimiento del **10.19 %**. El transporte de carga decreció en un **-10.19 %**. El servicio realiza las compañías **TAME y AEROGAL** efectuaron **2.453** vuelos. Se autorizaron **1.820**; no se realizaron **633** vuelos durante el periodo. Fueron ofrecidos **365.520** asientos, utilizándose **302.093**, es decir el **82.65 %**.

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **123**.

Quito-Guayaquil-San Cristóbal-Guayaquil-Quito.- En el transporte de pasajeros tuvo un crecimiento del **155.35 %**. El transporte de carga decreció en **169.48 %**. Las compañías (**AEROGAL**) en conjunto realizaron **754** vuelos. Fueron autorizados **1.456**, no se realizaron **702** vuelos. Fueron ofrecidos **98.480** asientos, utilizándose **72.066**, es decir el **73.18 %**.

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **96**.

Quito-Lago Agrio-Quito.- El transporte de pasajeros tuvo un crecimiento del **6.35 %**. Esta servida por las compañías **TAME y VIP**, que en conjunto hicieron **1.866** vuelos. Se autorizaron **1.866** vuelos, se realizaron **679** vuelos. Se ofrecieron **112.186** asientos, utilizándose **77.967**, es decir el **69.49 %**.

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **42**.

Quito-Macas-Quito.- Esta ruta en el transporte de pasajeros tuvo un crecimiento del **10.19 %**. En lo que respecta a la carga, creció en **292.40 %**. Operan en **Código Compartido** las compañías **TAME y AEROGAL** punto realizó **180** vuelos siendo autorizados **312**; no se realizaron **132** vuelos durante el periodo. Fueron ofrecidos **3.945** asientos de los cuales se utilizaron **3.945**, es decir el **73.66 %**.

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **22**.

Quito-Coca-Quito.- En el servicio de pasajeros presenta un crecimiento del **8.35 %**. El transporte de carga decreció en **-1.17 %**. **TAME, ICARO y VIP** son las compañías que en conjunto realizaron **5.824** vuelos, se autorizaron **5.824**, no se realizaron **951** vuelos. La oferta fue de **292.342** asientos; se utilizaron **202.342**, es decir el **69.20 %**.

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **42**.

Quito-Loja-Quito. - En el transporte de pasajeros esta ruta presenta un crecimiento del **10.19 %**. El transporte de carga creció en **22.36 %**. Las compañías que explotan estos puntos son: **TAME y AEROGAL**.

Quito-Guayaquil-Dalra-Guayaquil-Quito.- El transporte de pasajeros tuvo un decrecimiento del **-12.42 %**; el transporte de carga decreció en un **-10.19 %**. El servicio realiza las compañías **TAME e ICARC**, que en conjunto efectuaron **2.453** vuelos. Se autorizaron **1.820**; no se realizaron **633** vuelos durante el año. Los asientos ofrecidos fueron **365.520**, utilizándose **302.093**, es decir el **82.65 %**.

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de 123.

Quito-Guayaquil-San Cristóbal-Guayaquil-Quito.- En el transporte de pasajeros se observa un crecimiento del **155.35 %**. El transporte de carga decreció en **169.48 %**. Las compañías operadoras (**TAME y AEROGAL**) en conjunto realizaron **754** vuelos. Fueron autorizados **1.456**, no se realizaron **702** vuelos. Los asientos ofrecidos fueron **98.480**, utilizándose **72.066**, es decir el **73.18 %**.

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de 96.

Quito-Lago Agrio-Quito.- El transporte de pasajeros tuvo un crecimiento del **1.53 %**; la carga decreció en **-6.35 %**. Esta servida por las compañías **TAME y VIP**, que en conjunto hicieron **1.869**; fueron autorizados 2.540, no se realizaron **679** vuelos. Se ofrecieron **112.186** asientos, utilizándose **77.967**, es decir el **69.50 %**.

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de 42.

Quito-Macas-Quito.- Esta ruta en el transporte de pasajeros tuvo un considerable crecimiento del **660.12 %**; en lo que respecta a la carga, creció en **292.40 %**. Operan en **Código Compartido (TAME-SAEREO)** en este punto realizó **180** vuelos siendo autorizados **312**; no se realizaron **132** vuelos durante el año. La oferta fue de **5.356** asientos de los cuales se utilizaron **3.945**, es decir el **73.66 %**.

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de 22.

Quito-Coca-Quito.- En el servicio de pasajeros presenta un crecimiento del **8.55 %**; en el transporte de carga decreció en **-1.17 %**. **TAME, ICARO y VIP** son las compañías que en conjunto realizaron **4.873** vuelos; se autorizaron **5.824**, no se realizaron **951** vuelos. La oferta fue de **292.342** asientos; se utilizaron **202.298**, es decir el **69.20 %**.

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de 42.

Quito-Loja-Quito.- En el transporte de pasajeros esta ruta presenta un crecimiento del **11.06 %** el transporte de carga creció en **22.36 %**. Las compañías que explotan estos puntos son: **TAME e ICARO** que en conjunto realizaron **1.746** vuelos. Se autorizaron **3.224** operaciones; no se realizaron **1.478** vuelos. Se ofreció **155.096** asientos; se utilizó **133.961** equivalente a **86.37 %**.

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **77**.

Quito-Tulcán-Quito.- Presenta un decrecimiento del **-48.67 %**, en el transporte de pasajeros; mientras que el transporte de carga cecreó en un **-51.87 %**. La compañía operadora **TAME**, realizó **164** vuelos; la Autoridad concedió **196**; no se realizaron **32**. La oferta fue de **13.276** asientos; utilizándose **4.888**, es decir el **33.82 %**. Cabe destacar que esta ruta operó en Servicio Regular hasta Julio del 2008.

El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de 30.

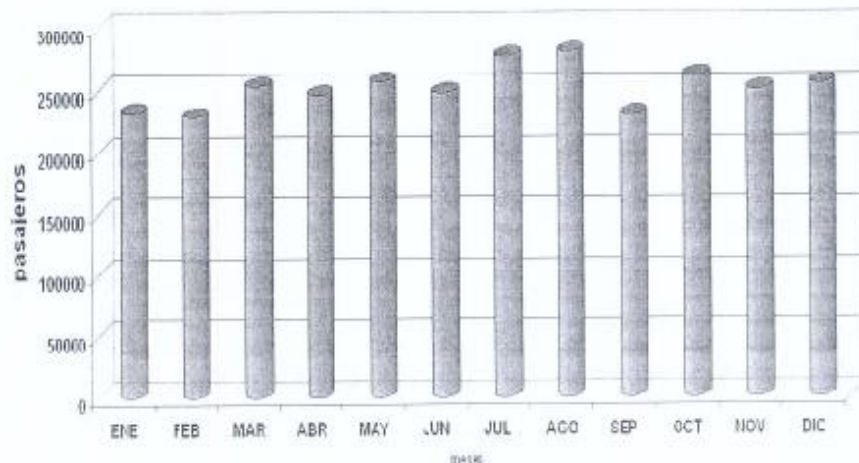
TRAFICO DOMESTICO REGULAR**PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL ECUADOR POR RUTAS Y MESES****AÑO 2004**

RUTAS / MESES	TOTAL	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
TOTAL	3027534	233132	223112	253509	246471	257499	248198	277839	281478	231400	262634	250577	255867
QUITO-GUAYAQUIL	695081	30663	49028	54844	58780	58473	58040	60798	62068	60639	65044	58001	61578
GUAYAQUIL-QUITO	688849	32099	49443	56714	55283	58883	55323	61030	62629	61180	64454	54433	58474
QUITO-GUAYAQUIL-QUITO	1383930	149567	98471	111668	120663	117356	111362	121328	124727	121819	129498	118738	120052
QUITO Y/O GUAYAQUIL	1397930	104957	93471	111558	112063	117356	111362	121328	124727	121819	129498	118738	120052
QUITO-CUENCA	164446	12526	12273	13361	14314	14154	14850	16141	16188	7254	15064	13731	14696
CUENCA-QUITO	162380	12767	12420	13785	14037	13933	14388	15918	16136	7374	1420	1439	13054
QUITO-CUENCA-QUITO	326826	35293	24693	27146	28351	28087	29218	32069	32325	14628	29258	28129	27649
GUAYAQUIL-CUENCA	65411	5822	5882	6734	6633	5890	5815	6065	6102	2004	5251	475	5164
CUENCA-GUAYAQUIL	60548	4906	6187	5896	5853	5293	4519	5700	5724	2886	4778	4708	4366
GUAYAQUIL-CUENCA-GUAYAQUIL	125959	10730	12069	12630	11386	10940	10334	12565	11916	5670	10031	9457	8530
CUENCA	452795	31823	26762	38776	39737	39027	39552	44624	44241	20198	39291	37583	37179
QUITO-LOJA	67402	5176	5426	5848	5857	5880	5902	5783	5707	5545	5669	5478	6259
LOJA-QUITO	68549	5327	5514	5883	5300	5566	5252	5623	5707	5505	5638	5518	5888
QUITO-LOJA-QUITO	135951	10503	10940	11831	10657	11232	10754	11406	11414	11060	11300	10996	11868
GUAYAQUIL-LOJA	599	0	138	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LOJA-GUAYAQUIL	443	0	0	0	0	0	0	0	0	443	0	0	0
GUAYAQUIL-LOJA-GUAYAQUIL	1042	0	116	0	0	0	0	0	0	926	0	0	0
LOJA	134993	10503	11056	11831	10657	11232	10754	11406	11414	11976	11300	10996	11868
QUITO-TULCAN	2514	346	328	386	397	412	382	344	0	0	0	0	0
TULCAN-QUITO	2514	350	449	290	376	451	388	212	0	0	0	0	0
QUITO-TULCAN-QUITO	4888	695	777	656	773	863	768	356	0	0	0	0	0
TULCAN	4888	695	777	656	773	863	768	356	0	0	0	0	0
QUITO-BALTRA	82677	8671	6735	7411	6772	7412	7980	7911	7028	4900	5084	5500	6854
BALTRA-QUITO	82488	8480	6718	7395	6903	7081	7682	7913	7952	5453	5026	6370	6440
QUITO-BALTRA-QUITO	165166	17151	13453	14806	12772	14493	14691	15824	14980	10353	11580	11968	13294
GUAYAQUIL-BALTRA	64270	6134	6052	6261	5343	4802	4151	5557	5475	4787	5845	5088	4768
BALTRA-GUAYAQUIL	71657	6889	7358	6531	5119	6434	5428	6748	6798	5241	6088	5736	5213
GUAYAQUIL-BALTRA-QUITO	135927	13023	13416	12792	10462	11036	9580	11400	12241	10028	12043	10824	9982
BALTRA	302093	31274	26869	27408	23234	25487	24571	27224	27221	20381	23553	22792	23079
QUITO-SAN CRISTOBAL	11109	0	1419	2162	1884	1929	1973	1548	1357	1380	1774	1838	1888
SAN CRISTOBAL-QUITO	17821	0	1107	1595	1551	1670	1799	1983	1823	1448	1735	1672	1643
QUITO-SAN CRISTOBAL-QUITO	38930	0	2526	3747	3435	3601	3772	3531	2980	2838	3507	3510	3531
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL	15213	0	1158	1496	1351	1050	1241	1308	1461	1477	1654	1703	1315
SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	11923	0	1817	2108	1905	1757	1390	1859	2100	1609	1982	1658	1771
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	31136	0	2976	3665	2966	2807	2531	3165	3561	3086	3636	3561	3091
SAN CRISTOBAL	72366	0	5502	7412	6371	6408	6403	6696	6541	5924	7143	7071	6595
QUITO-COCA	99027	7737	7588	8086	8889	8297	8937	8904	8802	7798	8086	8329	9111
COCA-QUITO	103271	8183	8131	8628	8728	8763	8190	8780	8538	7898	7886	8885	10194
QUITO-COCA-QUITO	202298	15920	15719	16714	17697	17060	16227	17684	18123	15429	15812	17194	19305
COCA	202298	15930	15719	16714	17097	17060	16227	17684	18123	15429	15812	17194	19305
QUITO-LAGO AGRIO	36473	3529	3881	3517	3867	3173	3359	3782	3562	3244	3594	3382	3281
LAGO AGRIO-QUITO	35484	3085	3746	3384	3698	3214	3451	4052	3655	3376	3892	3695	3612
QUITO-LAGO AGRIO-QUITO	71957	6614	7627	6901	7565	6387	6810	7781	7227	6640	7486	7087	6893
LAGO AGRIO	71957	6614	7627	6901	7565	6387	6810	7781	7227	6640	7486	7087	6893

RUTAS / MESES	TOTAL	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
QUITO-MACAS	1885	0	0	0	0	0	0	0	0	272	588	668	524
MACAS-QUITO	1980	0	0	0	0	0	0	0	0	250	615	560	525
QUITO-MACAS-QUITO	3865	0	0	0	0	0	0	0	0	522	1204	1163	1049
MACAS	3945	0	0	0	0	0	0	0	0	532	1201	1163	1049
QUITO-MANTA	136750	1037	9873	12465	11894	13616	11497	4302	14086	9520	9209	9934	11199
MANTA-QUITO	136666	11031	10573	13029	10946	10520	11356	4187	15091	10269	9018	9849	9531
QUITO-MANTA-QUITO	273416	21558	20542	24494	22820	25136	22845	8489	29067	19789	18227	19557	20674
MANTA	273618	21558	20542	24494	22820	25136	22845	23909	29007	19700	18227	19557	20674
QUITO-MACHALA	1601	0	0	0	0	0	0	0	0	299	530	450	322
MACHALA-QUITO	246	0	0	0	0	0	0	0	0	351	632	557	606
QUITO-MACHALA-QUITO	417	0	0	0	0	0	0	0	0	640	1162	1007	1228
MACHALA	4847	0	0	0	0	0	0	0	0	640	1162	1007	1228
QUITO-PORTOVEJO	1569	117	1304	1655	1414	1267	1397	1642	1463	1211	1230	1633	96
PORTOVEJO-QUITO	15643	1473	1423	1473	1239	1316	1361	1531	1829	1561	1354	1648	77
QUITO-PORTOVEJO-QUITO	31432	2429	2747	3128	2653	2583	2748	3173	3290	2471	2584	2081	1745
PORTOVEJO	31432	2429	2747	3128	2653	2583	2748	3173	3290	2471	2584	2081	1745
QUITO-ESMERALDAS	35078	2393	2572	2355	2251	2549	2804	4002	4581	3401	2723	2446	329
ESMERALDAS-QUITO	34351	3081	2882	2832	2651	2765	2955	3747	4340	2512	2296	2678	2609
QUITO-ESMERALDAS-QUITO	69429	4674	4454	5087	4908	5314	5699	7749	8921	4014	5000	5124	5908
GUAYAQUIL-ESMERALDAS	323	0	0	0	0	0	0	0	0	323	0	0	0
ESMERALDAS-GUAYAQUIL	356	0	0	0	0	0	0	0	0	356	0	0	0
GUAYAQUIL-ESMERALDAS-GUAYAQUIL	578	0	0	0	0	0	0	0	0	578	0	0	0
ESMERALDAS	70007	4874	4954	5387	5408	5314	5699	7749	8921	3492	5020	5124	5908
QUITO-SALINAS	2907	168	193	188	217	268	230	304	386	400	121	115	150
SALINAS-QUITO	2291	136	159	136	264	290	250	325	400	199	149	198	140
QUITO-SALINAS-QUITO	5208	304	352	324	481	558	480	629	686	599	261	281	290
GUAYAQUIL-SALINAS	35	12	22	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
SALINAS-GUAYAQUIL	22	29	75	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GUAYAQUIL-SALINAS-GUAYAQUIL	57	41	95	20	1	0	0	0	0	0	0	0	0
SALINAS	5405	475	489	644	592	588	497	629	686	199	261	281	290

TOTAL DE TODAS LAS RUTAS CON RELACION A LOS AEROPUERTOS DE QUITO Y GUAYAQUIL

PASAJEROS ENTRADOS QUITO	136540	10755	10085	11364	10834	11486	11682	12520	12082	10746	11770	14525	11324
PASAJEROS SALIDOS QUITO	136229	10187	9945	11175	11232	11230	11389	12524	12518	10486	11922	12210	12089
PASAJEROS ENTRADOS GUAYAQUIL	84929	6284	6463	6980	6957	7194	6738	7360	7688	7083	7793	7159	7293
PASAJEROS SALIDOS GUAYAQUIL	84200	6577	6260	7025	6751	7125	6629	7488	7575	7154	7730	7096	6972

Pasajeros transportados en el Ecuador por Meses
Año 2008

TRAFICO DOMESTICO REGULAR**PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL ECUADOR POR AEROPUERTOS Y MESES****AÑO 2008**

AEROPUERTOS/MESES	TOTAL	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
TOTAL	3027534	233132	229112	253519	246471	257499	248196	277639	281478	231400	262634	210577	155887
QUITO Y/O GUAYAQUIL	1391930	104957	98471	111558	112063	117356	111362	121328	124727	121619	129498	118739	20052
CUENCA	452795	35823	36762	38776	39737	39027	39552	44624	44241	20198	39291	37595	37179
BALTRA	302093	30274	26869	27408	23234	25487	24571	27224	27221	20381	23553	22792	23079
SAN CRISTOBAL	72066	0	5502	742	6371	6408	6403	6696	6541	5524	7143	7071	6595
COCA	202298	15930	15719	1674	17097	17060	16227	17684	18123	15429	16812	17194	19309
LAGO AGRIO	77967	5614	5427	4911	5656	6447	6810	7781	7227	6640	7582	6987	6895
LOJA	134993	10503	11056	11831	10857	11232	10754	11406	11414	11576	11300	10996	11868
MACIS	3945	0	0	0	0	0	0	0	0	532	1201	1163	1049
MANTA	273618	21556	20542	24894	22320	25136	22845	28989	29057	19789	18227	19557	20674
MACHALA	4047	0	0	0	0	0	0	0	0	640	1162	1007	1238
TULCAN	4888	695	777	656	773	863	768	356	0	0	0	0	0
PORTOVIEJO	31432	2429	2547	3128	2653	2583	2748	3173	3250	2471	2584	2081	1745
ESMERALDAS	70007	4874	4954	5587	5408	5314	5659	7749	8921	5492	5020	5124	5905
SALINAS	5455	475	486	644	502	586	497	629	666	109	261	281	299

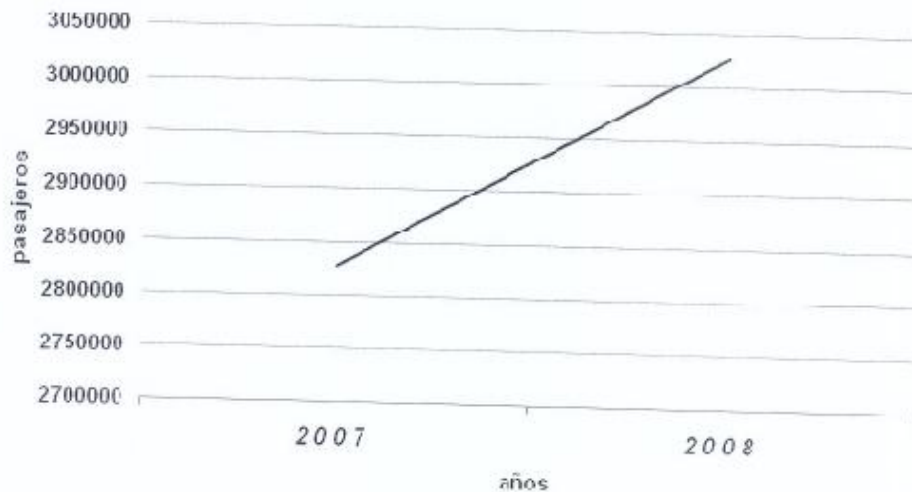
TOTAL DE TODAS LAS RUTAS CON RELACION A LOS AEROPUERTOS DE QUITO Y GUAYAQUIL

QUITO	2727735	209438	200440	225402	221866	232716	225651	250509	253760	211212	236923	226735	233283
GUAYAQUIL	1691729	128651	127143	139665	136868	142139	133907	148458	152445	142007	155209	142581	142656

LOS TOTALES DE LOS AEROPUERTOS DE QUITO Y GUAYAQUIL NO CONSTAN EN EL TOTAL GENERAL
POR SER PUNTOS O RUTAS CONVERGENTES DESDE Y HACIA LOS DEMAS AEROPUERTOS

TRAFICO DOMESTICO REGULAR			
PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL ECUADOR POR RUTAS PRINCIPALES			
PERIODO 2007-2008			
RUTAS	2007	2008	VARIACION*
TOTAL	2828032	3027534	7,05
QUITO-GUAYAQUIL	632317	696081	9,93
GUAYAQUIL-QUITO	626596	696849	11,21
QUITO-GUAYAQUIL-QUITO	1258913	1391930	10,57
QUITO Y/O GUAYAQUIL	1258913	1391930	10,57
QUITO-CUENCA	163397	164446	0,64
CUENCA-QUITO	165005	162390	-1,58
QUITO-CUENCA-QUITO	328402	326836	-0,48
GUAYAQUIL-CUENCA	65601	65411	-0,29
CUENCA-GUAYAQUIL	62688	60548	-3,41
GUAYAQUIL-CUENCA-GUAYAQUIL	128289	125959	-1,82
CUENCA	456691	452795	-0,85
QUITO-BALTRA	100071	82677	-17,38
BALTRA-QUITO	96793	82489	-14,78
QUITO-BALTRA-QUITO	196864	165166	-16,10
GUAYAQUIL-BALTRA	71157	64270	-9,68
BALTRA-GUAYAQUIL	76910	72057	-5,53
GUAYAQUIL-BALTRA-QUITO	148067	136927	-7,52
BALTRA	344931	302093	-12,42
QUITO-SAN CRISTOBAL	7569	19109	152,46
SAN CRISTOBAL-QUITO	7000	17321	154,59
QUITO-SAN CRISTOBAL-QUITO	14569	36930	153,48
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL	6243	15213	143,68
SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	7410	19973	168,87
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	13653	35136	157,35
SAN CRISTOBAL	28222	72066	155,35
QUITO-COCA	91320	99327	8,44
COCA-QUITO	95036	103771	8,67
QUITO-COCA-QUITO	186356	202298	8,55
COCA	186356	202298	8,55
QUITO-LAGO AGRIO	31317	38473	2,93
LAGO AGRIO-QUITO	39415	39494	0,20
QUITO-LAGO AGRIO-QUITO	76792	77967	1,53
LAGO AGRIO	76792	77967	1,53
QUITO-LOJA	61711	67402	9,22
LOJA-QUITO	58895	66549	13,00
QUITO-LOJA-QUITO	120606	133951	11,06
GUAYAQUIL-LOJA	80	539	648,75
LOJA-GUAYAQUIL	301	443	47,18
GUAYAQUIL-LOJA-GUAYAQUIL	381	1042	173,49
LOJA	120987	134993	11,58
QUITO-MACAS	241	1985	723,65
MACAS-QUITO	270	1960	605,04
QUITO-MACAS-QUITO	519	3545	660,12
MACAS	519	3945	660,12

RUTAS	2007	2008	VARIACION %
QUITO-MANTA	117906	136750	15,98
MANTA-QUITO	117740	136888	16,25
QUITO-MANTA-QUITO	235646	273638	16,11
MANTA	235646	273618	16,11
QUITO-MACHALA	0	1901	0,00
MACHALA-QUITO	0	2146	0,00
QUITO-MACHALA-QUITO	0	4047	0,00
MACHALA	0	4047	0,00
QUITO-TULCAN	4446	2374	-46,60
TULCAN-QUITO	5077	2514	-50,48
QUITO-TULCAN-QUITO	9523	4888	-48,67
TULCAN	9523	4888	-48,67
QUITO-PORTOVIEJO	11662	15489	32,82
PORTOVIEJO-QUITO	12960	15943	23,02
QUITO-PORTOVIEJO-QUITO	24622	31432	27,66
PORTOVIEJO	24622	31432	27,66
QUITO-ESMERALDAS	39246	35078	-10,62
ESMERALDAS-QUITO	39671	34351	-14,06
QUITO-ESMERALDAS-QUITO	79217	69429	-12,36
GUAYAQUIL-ESMERALDAS	0	323	0,00
ESMERALDAS-GUAYAQUIL	0	255	0,00
GUAYAQUIL-ESMERALDAS-GUAYAQUIL	0	578	0,00
ESMERALDAS	79217	70007	-11,63
QUITO-SALINAS	2595	2507	-3,39
SALINAS-QUITO	2250	2791	24,04
QUITO-SALINAS-QUITO	4845	5298	9,35
GUAYAQUIL-SALINAS	120	35	-76,83
SALINAS-GUAYAQUIL	648	122	-81,17
GUAYAQUIL-SALINAS-GUAYAQUIL	768	157	-79,56
SALINAS	5613	4455	-2,81

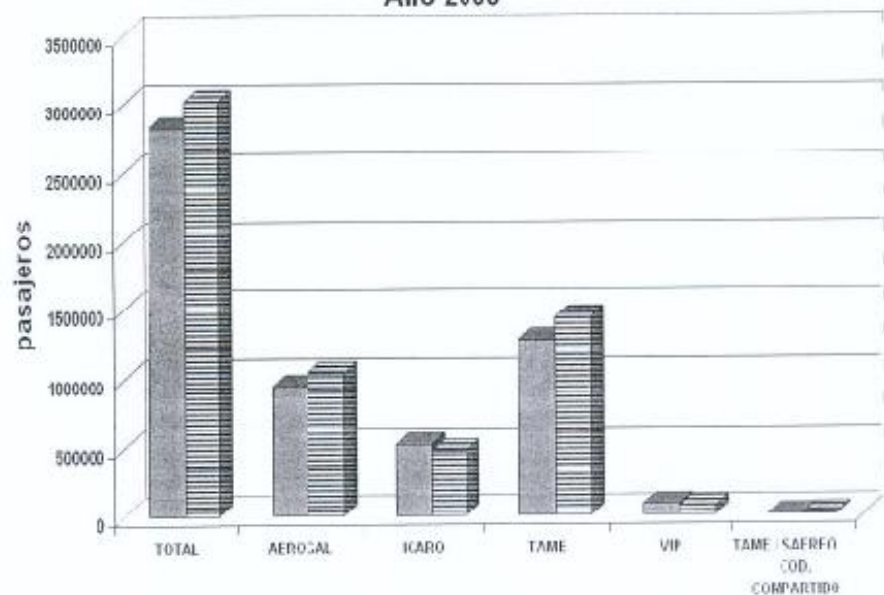


TRAFICO DOMESTICO REGULAR

**PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL ECUADOR
POR COMPAÑÍAS DE AVIACION
PERIODO 2007-2008**

COMPAÑÍAS	2007	2008	PARTICIP. %	VARIACION
TOTAL	2828032	3027534	100,00	7,05
AEROGAL	945981	1043741	34,47	10,35
ICARO	524358	472870	15,62	-9,87
TAME	1278576	1439381	47,54	12,50
VIP	79117	61396	2,03	-22,40
TAME / SAEREO COD. COMPARTIDO	0	10146	0,34	0,00

**Pasajeros Transportados en el Ecuador por Cias. de Aviación
Año 2008**



Compañías

■ 2007	▨ 2008
--------	--------

TRAFICO DOMESTICO REGULAR													
MOVIMIENTOS REALIZADOS EN EL ECUADOR POR RUTAS Y MESES													
AÑO 2008													
RUTAS / MESES	TOTAL	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT	OCT	NOV	DIC
TOTAL	41176	3385	3338	3429	3617	3469	3374	3464	3457	3135	3505	3430	3571
QUITO-GUAYAQUIL	3872	662	641	659	714	652	642	652	654	640	683	625	645
GUAYAQUIL-QUITO	3867	658	637	658	711	654	641	653	651	642	683	625	647
QUITO-GUAYAQUIL-QUITO	15739	1330	1278	1317	1425	1306	1283	1305	1311	1282	1366	1251	1291
QUITO Y/O GUAYAQUIL	15739	1320	1278	1317	1425	1306	1283	1305	1311	1282	1366	1251	1291
QUITO-CUENCA	1900	184	182	203	208	213	211	219	221	113	191	177	173
CUENCA-QUITO	1294	184	180	203	208	213	209	219	221	115	187	177	173
QUITO-CUENCA-QUITO	4594	368	362	408	416	420	420	438	442	228	378	354	366
GUAYAQUIL-CUENCA	197	103	100	96	105	104	99	103	104	71	105	98	100
CUENCA-GUAYAQUIL	191	106	100	97	104	103	97	103	104	70	106	99	101
GUAYAQUIL-CUENCA-GUAYAQUIL	3383	213	200	193	209	207	196	206	208	141	211	197	202
CUENCA	6777	581	562	599	625	633	616	644	650	369	589	551	551
QUITO-LOJA	870	90	104	90	99	75	96	50	60	57	58	58	66
LOJA-QUITO	870	90	103	94	99	75	96	50	59	56	58	57	61
QUITO-LOJA-QUITO	1746	180	207	190	198	150	112	116	119	113	116	115	130
GUAYAQUIL-LOJA	25	0	3	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0
LOJA-GUAYAQUIL	25	0	3	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0
GUAYAQUIL-LOJA-GUAYAQUIL	50	0	6	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0
LOJA	1796	180	213	190	198	150	112	116	119	157	116	115	130
QUITO-TULCAN	82	13	13	12	13	13	13	5	0	0	0	0	0
TULCAN-QUITO	82	13	13	12	13	13	13	5	0	0	0	0	0
QUITO-TULCAN-QUITO	164	26	26	24	26	26	26	10	0	0	0	0	0
TULCAN	164	26	26	24	26	26	26	10	0	0	0	0	0
QUITO-BALTRA	7	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BALTRA-QUITO	7	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
QUITO-BALTRA-QUITO	14	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA	1218	122	98	103	98	107	100	101	103	94	99	100	101
BALTRA-GUAYAQUIL-QUITO	1230	122	97	103	98	102	100	101	103	94	99	100	101
QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA Y VV.	2439	244	193	206	196	204	200	202	206	188	198	200	202
BALTRA	2453	252	199	206	196	204	200	202	206	188	198	200	202
QUITO-GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL	177	0	25	37	34	35	33	34	37	34	35	35	38
SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL-QUITO	177	0	25	37	34	35	33	34	37	34	35	35	38
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	754	0	50	74	68	70	66	68	74	68	70	70	76
SAN CRISTOBAL	754	0	50	74	68	70	66	68	74	68	70	70	76
QUITO-COCA	2437	180	185	190	203	201	191	196	194	180	195	253	270
COCA-QUITO	2436	180	185	190	203	201	197	196	189	180	195	253	270
QUITO-COCA-QUITO	4873	360	370	396	406	402	394	392	379	320	390	506	558
COCA	4873	360	370	396	406	402	394	392	379	320	390	506	558
QUITO-LAGO AGRIO	135	74	69	52	70	76	76	87	84	81	82	84	94
LAGO AGRIO-QUITO	134	74	69	52	70	75	76	87	84	81	82	84	94
QUITO-LAGO AGRIO-QUITO	1699	148	138	104	140	151	152	174	168	162	184	168	190
LAGO AGRIO	1699	148	138	104	140	151	152	174	168	162	184	168	190

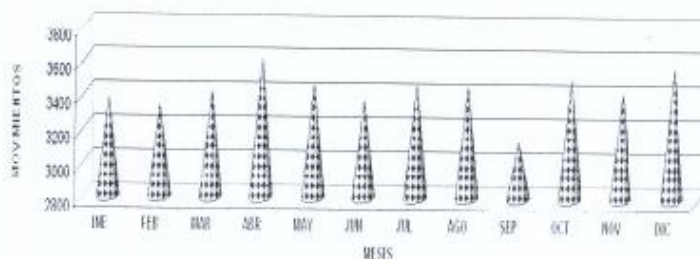
Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo

RUTAS / MESES	TOTAL	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DI
QUITO-MACAS	80	0	0	0	0	0	0	0	0	13	25	28	
MACAS-QUITO	40	0	0	0	0	0	0	0	0	13	25	28	
QUITO-MACAS-QUITO	120	0	0	0	0	0	0	0	0	26	50	56	
MACAS	120	0	0	0	0	0	0	0	0	26	50	56	
QUITO-MANTA	2245	195	185	196	193	196	195	205	203	197	181	174	
MANTA-QUITO	2286	193	188	196	199	197	194	205	203	196	183	171	
QUITO-MANTA-QUITO	4531	388	373	392	392	393	389	411	406	393	364	345	
MANTA	4531	388	373	392	392	393	389	411	406	393	364	345	
QUITO-MACHALA	27	0	0	0	0	0	0	0	0	13	25	22	
MACHALA-QUITO	27	0	0	0	0	0	0	0	0	13	25	22	
QUITO-MACHALA-QUITO	174	0	0	0	0	0	0	0	0	26	50	44	
MACHALA	174	0	0	0	0	0	0	0	0	26	50	44	
QUITO-PORTOVIEJO	298	27	23	21	25	24	26	27	26	26	28	22	
PORTOVIEJO-QUITO	280	27	23	20	25	24	26	27	26	26	28	22	
QUITO-PORTOVIEJO-QUITO	581	54	46	41	50	48	52	54	52	52	56	44	
PORTOVIEJO	581	54	46	41	50	48	52	54	52	52	56	44	
QUITO-ESMERALDAS	37	35	32	33	30	30	30	31	33	30	29	30	
ESMERALDAS-QUITO	37	35	30	30	30	30	30	31	33	30	29	30	
QUITO-ESMERALDAS-QUITO	74	70	64	63	60	60	60	62	66	60	58	60	
GUAYAQUIL-ESMERALDAS	9	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	
ESMERALDAS-GUAYAQUIL	9	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	
GUAYAQUIL-ESMERALDAS-GUAYAQUIL	18	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	
ESMERALDAS	74	70	64	63	60	60	60	62	66	60	58	60	
QUITO-SALINAS	117	0	0	11	12	13	12	13	13	0	9	9	
SALINAS-QUITO	117	0	0	11	12	13	12	13	13	0	9	9	
QUITO-SALINAS-QUITO	234	0	0	22	24	26	24	26	26	0	18	18	
QUITO-GUAYAQUIL-SALINAS	8	4	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	
SALINAS-GUAYAQUIL-QUITO	8	4	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	
QUITO-GUAYAQUIL-SALINAS Y VV	17	8	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	
SALINAS	251	28	19	26	25	26	24	26	26	0	18	18	

TOTAL DE TODAS LAS RUTAS CON RELACION A LOS AEROPUERTOS DE QUITO Y GUAYAQUIL

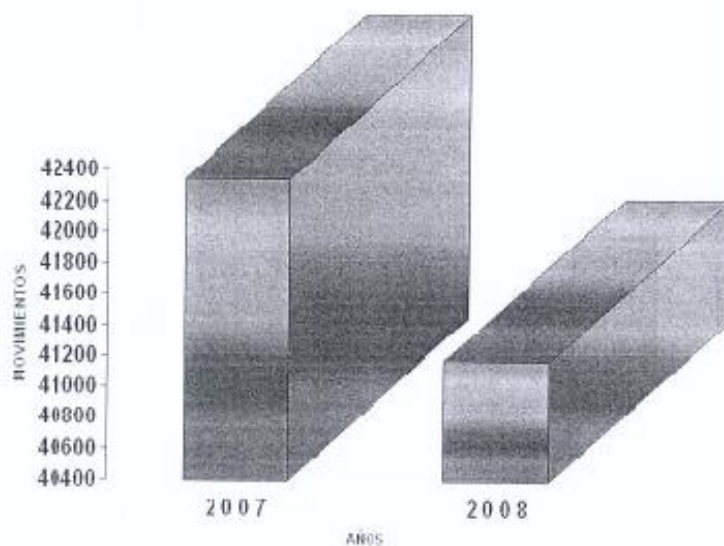
VUELOS ENTRADOS QUITO	19347	1583	1565	1616	1703	1622	1517	1629	1325	1460	1646	1616	168
VUELOS SALIDOS QUITO	19364	1589	1567	1620	1706	1620	1591	1629	1324	1458	1648	1617	168
VUELOS ENTRADOS GUAYAQUIL	9104	768	744	756	811	755	739	755	758	748	789	724	79
VUELOS SALIDOS GUAYAQUIL	9100	765	740	754	816	758	740	756	761	751	788	724	74

TRAFICO DOMESTICO REGULAR
MOVIMIENTOS REALIZADOS POR RUTAS Y MESES
AÑO 2009



TRAFICO DOMESTICO REGULAR			
MOVIMIENTOS REALIZADOS EN EL ECUADOR POR RUTAS PRINCIPALES			
PERIODO 2007-2008			
RUTAS	2007	2008	VARIACION %
TOTAL	42347	41176	2,77
QUITO-GUAYAQUIL	7376	7972	2,55
GUAYAQUIL-QUITO	7369	7867	2,58
QUITO-GUAYAQUIL-QUITO	15345	15739	2,57
QUITO Y/O GUAYAQUIL	15345	15739	2,57
QUITO-CUENCA	2308	2300	-11,81
CUENCA-QUITO	2523	2294	-12,54
QUITO-CUENCA-QUITO	5231	4594	-12,18
QUITO-GUAYAQUIL-CUENCA	4	0	100,00
GUAYAQUIL-CUENCA	1432	1192	-16,76
CUENCA-GUAYAQUIL	1422	1191	-16,24
GUAYAQUIL-CUENCA-GUAYAQUIL	2854	2383	-16,50
CUENCA	8089	6977	-13,75
QUITO-LOJA	1230	876	-28,78
LOJA-QUITO	1226	870	-29,04
QUITO-LOJA-QUITO	2456	1746	-28,91
GUAYAQUIL-LOJA	3	25	733,33
LOJA-GUAYAQUIL	6	25	316,67
GUAYAQUIL-LOJA-GUAYAQUIL	9	50	455,56
LOJA	2465	1796	-27,14
QUITO-TULCAN	157	82	-47,77
TULCAN-QUITO	157	82	-47,77
QUITO-TULCAN-QUITO	314	164	-47,77
TULCAN	314	164	-47,77
QUITO-BALTRA	50	7	-86,00
BALTRA-QUITO	50	7	-86,00
QUITO-BALTRA-QUITO	130	14	-86,00
QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA	1387	1219	-12,11
BALTRA-GUAYAQUIL-QUITO	1387	1219	-12,11
QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA Y VV.	2774	2439	-12,08
BALTRA	2874	2453	-14,65
QUITO-GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL	139	377	245,87
SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL-QUITO	139	377	245,87
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	218	754	245,87
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL	23	0	-100,00
SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	23	0	-100,00
GUAYAQUIL-S. CRISTOBAL-GUAYAQUIL	46	0	-100,00
SAN CRISTOBAL	264	754	185,61
QUITO-COCA	2505	2437	-2,71
COCA-QUITO	2508	2436	-2,87
QUITO-COCA-QUITO	5013	4873	-2,79
COCA	5013	4873	-2,79
QUITO-LAGO AGRIO	937	935	0,86
LAGO AGRIO-QUITO	936	934	0,86
QUITO-LAGO AGRIO-QUITO	1853	1869	0,86
LAGO AGRIO	1853	1869	0,86

RUTAS	2007	2008	VARIACION %
QUITO-MACAS	12	90	650,00
MACAS-QUITO	12	90	650,00
QUITO-MACAS-QUITO	24	180	650,00
MACAS	24	180	650,00
QUITO-MANTA	1969	2295	16,55
MANTA-QUITO	1970	2295	16,55
QUITO-MANTA-QUITO	3939	4591	16,55
MANTA	3939	4591	16,55
QUITO-MACHALA	0	87	0,00
MACHALA-QUITO	0	87	0,00
QUITO-MACHALA-QUITO	0	174	0,00
MACHALA	0	174	0,00
QUITO-PORTOVIEJO	297	231	-2,02
PORTOVIEJO-QUITO	297	230	-2,03
QUITO-PORTOVIEJO-QUITO	594	531	-2,13
PORTOVIEJO	594	531	-2,13
QUITO-ESMERALDAS	647	371	-42,66
ESMERALDAS-QUITO	647	371	-42,66
QUITO-ESMERALDAS-QUITO	1294	742	-42,66
GUAYAQUIL-ESMERALDAS	0	16	0,00
ESMERALDAS-GUAYAQUIL	0	16	0,00
GUAYAQUIL-ESMERALDAS-GUAYAQUIL	0	32	0,00
ESMERALDAS	1294	774	-40,19
QUITO-SALINAS	82	117	42,68
SALINAS-QUITO	84	117	39,29
QUITO-SALINAS-QUITO	166	234	40,96
QUITO-GUAYAQUIL-SALINAS	57	8	-85,96
SALINAS-GUAYAQUIL-QUITO	56	9	-83,93
QUITO-GUAYAQUIL-SALINAS Y VV.	113	17	-84,95
SALINAS	279	251	-10,04



TRAFICO DOMESTICO REGULAR

CAPACIDAD OFRECIDA DE ASIENTOS EN EL ECUADOR POR RUTAS Y MESES

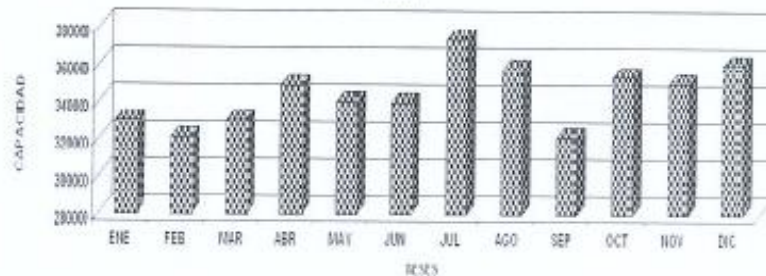
AÑO 2008

RUTAS / MESES	TOTAL	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
TOTAL	4125253	333163	329024	333179	348849	340478	319896	273538	257710	221142	253608	249875	259891
QUITO-GUAYAQUIL	886797	70943	67453	69796	75631	70167	74740	85984	75153	76018	79527	75345	78040
GUAYAQUIL-QUITO	840900	70357	67097	69624	75409	70397	74709	81440	75409	76242	79580	75500	78040
QUITO-GUAYAQUIL-QUITO	1727703	141300	134550	139420	151040	140564	149448	167424	150642	152260	159120	150845	156080
QUITO Y/O GUAYAQUIL	1792703	141300	131550	133430	151040	140564	149448	167424	150642	152260	159120	150845	156080
QUITO-CUENCA	254330	19731	8173	30681	21604	21571	24079	24565	24675	12368	22700	22015	21968
CUENCA-QUITO	180364	14832	4345	15585	18889	17053	17462	18472	18359	9031	18805	18378	18093
QUITO-CUENCA-QUITO	414694	34624	12518	16466	37992	38624	41541	43037	43034	21399	39305	38393	38061
GUAYAQUIL-CUENCA	117868	10535	9849	9445	10250	10055	10004	10282	9834	6023	10639	10601	10105
CUENCA-GUAYAQUIL	32896	6897	6843	5767	7968	7129	7352	7157	7179	4242	7947	8086	7099
GUAYAQUIL-CUENCA-GUAYAQUIL	290734	17432	16692	15212	17418	17224	17356	17439	17013	10271	18586	18687	17204
CUENCA	645428	52056	43210	51678	55110	55848	58897	60476	60047	31670	57891	57280	55265
QUITO-LOJA	78022	6656	7212	7314	7448	6585	5816	6004	6184	5828	6032	6083	6788
LOJA-QUITO	77074	6736	6980	7085	7365	6473	5781	5876	6153	5805	6024	5913	6788
QUITO-LOJA-QUITO	156096	13392	14206	14409	14813	13058	11597	11980	12337	11733	12056	11996	13520
GUAYAQUIL-LOJA	821	0	161	0	0	0	0	0	0	660	0	0	0
LOJA-GUAYAQUIL	886	0	161	0	0	0	0	0	0	535	0	0	0
GUAYAQUIL-LOJA-GUAYAQUIL	1517	0	322	0	0	0	0	0	0	1195	0	0	0
LOJA	156613	13392	14527	14409	14813	13058	11597	11980	12337	12928	12056	11996	13520
QUITO-TULCAN	6638	1026	1044	940	889	1044	1155	490	0	0	0	0	0
TULCAN-QUITO	6638	1026	1044	940	889	1044	1155	490	0	0	0	0	0
QUITO-TULCAN-QUITO	13276	2052	2088	1880	1878	2088	2310	980	0	0	0	0	0
TULCAN	13276	2052	2088	1880	1878	2088	2310	980	0	0	0	0	0
QUITO-BALTRA	1016	588	428	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BALTRA-QUITO	1016	588	428	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
QUITO-BALTRA-QUITO	2032	1176	856	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA	131883	17377	14138	14724	14419	15307	14880	14838	15806	14428	14877	15026	15818
BALTRA-GUAYAQUIL-QUITO	131885	17377	14280	14724	14410	15307	14880	14838	15806	14428	14877	15026	15818
QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA Y VV.	334888	35554	38388	29448	28838	30614	29320	29636	31392	28846	29754	30052	31636
BALTRA	365520	36730	29254	28448	28838	30614	29320	29636	31392	28846	29754	30052	31636
QUITO-GUAYAQUIL-SANCRISTOBAL	49240	0	3293	4780	4420	4482	4145	4354	5101	4129	4641	4669	5216
SANCRISTOBAL-GUAYAQUIL-QUITO	49240	0	3293	4780	4420	4482	4145	4354	5101	4129	4641	4669	5216
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	98480	0	6586	9560	8840	8964	8290	8708	10200	8258	9282	9338	10432
SAN CRISTOBAL	98480	0	6586	9560	8840	8964	8290	8708	10202	8258	9282	9338	10432
QUITO-COCA	186208	11416	11678	11887	12655	12582	13159	12717	12341	10482	10528	12760	13864
COCA-QUITO	186133	11416	11678	11887	12655	12582	13159	12717	12265	10482	10528	12760	13864
QUITO COCA QUITO	292342	22832	23356	23774	25310	25164	26318	25434	24606	20964	21056	25520	27968
COCA	292342	22832	23356	23774	25310	25164	26318	25434	24606	20964	21056	25520	27968
QUITO-LAGO ACEJO	56145	4214	4771	3272	4130	4787	4600	4936	4635	4738	5314	5432	5385
LAGO ACEJO-QUITO	56041	4214	4771	3272	4130	4689	4600	4936	4635	4738	5314	5432	5385
QUITO-LAGO ACEJO-QUITO	112186	8428	9542	6544	8260	9470	9200	9832	9270	9478	10628	10864	10670
LAGO ACEJO	112186	8428	9542	6544	8260	9470	9200	9832	9270	9478	10628	10864	10670

Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo

RUTAS / MESES	TOTAL	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
QUITO-MACAS	2678	0	0	0	0	0	0	0	0	390	750	818	120
MACAS-QUITO	2678	0	0	0	0	0	0	0	0	390	750	818	120
QUITO-MACAS-QUITO	5356	0	0	0	0	0	0	0	0	780	1500	1636	1440
MACAS	5356	0	0	0	0	0	0	0	0	780	1500	1636	1440
QUITO-MANTA	23090	20396	19990	20674	21094	21263	11376	22334	21761	21294	19664	19298	19323
MANTA-QUITO	247805	20909	20 95	20630	21890	21375	2072	22222	21701	21227	19517	19464	19323
QUITO-MANTA-QUITO	488195	40407	40 85	41704	42884	42638	3148	44556	43462	42452	39881	38432	38646
MANTA	488195	40407	40185	41734	42884	42638	32148	44556	43462	42452	39881	38432	38646
QUITO-MACHALA	2610	0	0	0	0	0	0	0	0	390	750	660	610
MACHALA-QUITO	2610	0	0	0	0	0	0	0	0	390	750	660	610
QUITO-MACHALA-QUITO	5220	0	0	0	0	0	0	0	0	780	1500	1320	1620
MACHALA	5220	0	0	0	0	0	0	0	0	780	1500	1320	1620
QUITO-PORTOVIÑO	20710	3472	3094	2044	2152	2066	2248	2612	2340	2200	2320	2092	1480
PORTOVIÑO-QUITO	26052	3472	2894	1996	2152	2066	2248	2612	2340	2200	2320	2092	1480
QUITO-PORTOVIÑO-QUITO	52172	4944	4158	4040	4304	4132	4496	5224	4680	4400	4640	4184	2960
PORTOVIÑO	52172	4944	4168	4040	4304	4132	4496	5224	4680	4400	4640	4184	2960
QUITO-ESMERALDAS	45736	3595	3424	3440	3470	3697	3532	4228	5120	3491	3362	3916	4561
ESMERALDAS-QUITO	45736	3595	3424	3440	3470	3697	3532	4228	5120	3491	3362	3916	4561
QUITO-ESMERALDAS-QUITO	91512	7190	6848	6880	6940	7394	7104	8456	10240	6982	6724	7832	9122
GUAYAQUIL-ESMERALDAS	480	0	0	0	0	0	0	0	0	480	0	0	0
ESMERALDAS-GUAYAQUIL	480	0	0	0	0	0	0	0	0	480	0	0	0
GUAYAQUIL-ESMERALDAS-GUAYAQUIL	960	0	0	0	0	0	0	0	0	960	0	0	0
ESMERALDAS	92472	7190	6848	6880	6940	7394	7104	8456	10240	7942	6724	7832	9122
QUITO-SALINAS	3673	268	257	382	394	352	384	416	416	192	288	266	256
SALINAS-QUITO	3673	268	257	382	394	352	384	416	416	192	288	266	256
QUITO-SALINAS-QUITO	7346	536	514	764	788	704	768	832	832	384	576	532	512
QUITO-GUAYAQUIL-SALINAS	256	128	128	64	32	0	0	0	0	0	0	0	0
SALINAS-GUAYAQUIL-QUITO	256	128	128	64	32	0	0	0	0	0	0	0	0
QUITO-GUAYAQUIL-SALINAS Y VV.	512	256	256	128	64	0	0	0	0	0	0	0	0
SALINAS	8298	832	610	832	832	734	768	832	832	384	576	532	512
TOTAL DE TODAS LAS RUTAS CON RELACION A LOS AEROPUERTOS DE QUITO Y GUAYAQUIL													
AS. OFRECIDOS ENTRADOS QUITO	1031289	153509	149933	154509	162843	159431	162626	172661	167275	152736	164564	162616	163405
AS. OFRECIDOS SALIDOS QUITO	1991753	159132	153977	160369	168568	163823	159914	183438	173422	155380	170458	168372	171281
AS. OFRECIDOS ENTRADOS GUAYAQUIL	982839	77848	74457	75563	82769	77246	82032	93141	82132	81275	83474	85431	85139
AS. OFRECIDOS SALIDOS GUAYAQUIL	1013073	80892	77107	79073	85659	80482	84712	91722	85123	83411	92322	86301	88145

TRAFICO DOMESTICO REGULAR
CAPACIDAD OFRECIDA DE AGENTES EN EL ECUADOR POR MESES Y MESES
AÑO 2006



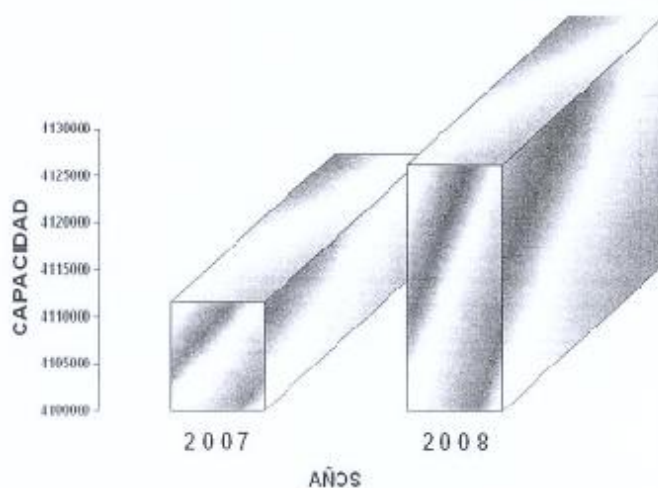
TRAFICO DOMESTICO REGULAR**CAPACIDAD OFRECIDA DE ASIENTOS EN EL ECUADOR POR AEROPUERTOS Y MESES****AÑO 2008**

AEROPUERTOS / MESES	TOTAL	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
TOTAL	4126253	330163	329924	330179	348849	340478	339895	373538	357710	321142	353608	349875	359891
QUITO Y/O GUAYAQUIL	1792703	141300	134550	139430	151040	140564	149443	167424	151642	152260	159120	150845	156083
CUENCA	645428	52056	49210	51678	55110	55848	58897	60476	61047	31670	57891	57280	55265
LOJA	156613	13392	14527	14409	14813	13050	11597	11590	12337	12928	12056	11996	13520
TULCAN	13276	2052	2088	1890	1878	2091	2310	990	0	0	0	0	0
BAHIA	365320	36730	29254	29448	28838	30614	29320	29636	31392	28846	29754	30052	31636
SAN CRISTOBAL	98480	0	6566	9560	8840	8984	8290	8708	10202	8258	9282	9338	10432
COCA	292342	22832	23356	23774	25310	25184	26318	25434	24606	20964	21056	25520	27988
LAGO AGRIO	112186	6428	9542	6544	8260	9470	9200	9132	9270	9478	10628	10864	10670
MACAS	5356	0	0	0	0	0	0	0	0	780	1500	1636	1440
MANTA	486195	40407	40185	41704	42684	42638	32148	44556	43462	42452	38881	38432	38646
MACHALA	5120	0	0	0	0	0	0	0	0	780	1500	1320	1620
PORTOVIJO	52172	4944	4168	4040	4304	4132	4456	5224	4880	4400	4640	4184	2960
ESMERALDAS	92472	7190	3848	6880	6940	7194	7164	8456	10240	7942	6724	7832	9132
SALINAS	8290	832	610	832	832	704	768	832	832	384	576	576	512
TOTAL DE TODAS LAS RUTAS CON RELACION A LOS AEROPUERTOS DE QUITO Y GUAYAQUIL													
QUITO	3923042	312731	303910	314967	331431	323254	322540	356199	343697	308716	335022	330988	342667
GUAYAQUIL	1995914	158732	151564	154642	168458	157783	166804	184363	167655	164686	177706	169732	173284

LOS TOTALES DE LOS AEROPUERTOS DE QUITO Y GUAYAQUIL NO CONSTAN EN EL TCTAL GENERAL
POR SER PUNTOS O RUTAS CONVERGENTES DESDE Y HACIA LOS DEMAS AEROPUERTOS

TRAFICO DOMESTICO REGULAR			
CAPACIDAD OFRECIDA DE ASIENTOS EN EL ECUADOR			
POR RUTAS PRINCIPALES			
PERIODO 2007-2008			
RUTAS	2007	2008	VARIACION %
TOTAL	4111501	4126253	0,36
QUITO-GUAYAQUIL	853650	898797	5,29
GUAYAQUIL-QUITO	851908	893906	4,81
QUITO-GUAYAQUIL-QUITO	1705558	1792703	5,05
QUITO Y/O GUAYAQUIL	1705558	1792703	5,05
QUITO-CUENCA	281870	254330	-11,65
CUENCA-QUITO	210655	190364	-9,63
QUITO-CUENCA-QUITO	492525	444694	-10,80
QUITO-GUAYAQUIL-CUENCA	590	0	-100,00
GUAYAQUIL-CUENCA	134316	117868	-12,25
CUENCA-GUAYAQUIL	93566	82966	-11,44
GUAYAQUIL-CUENCA-GUAYAQUIL	227882	200734	-11,91
CUENCA	726997	645428	-11,22
QUITO-LOJA	75408	78022	3,40
LOJA-QUITO	69165	77074	11,27
QUITO-LOJA-QUITO	144573	155096	7,17
GUAYAQUIL-LOJA	221	921	271,49
LOJA-GUAYAQUIL	379	696	83,64
GUAYAQUIL-LOJA-GUAYAQUIL	600	1517	152,83
LOJA	145323	166613	7,77
QUITO-TULCAN	12687	8638	-47,68
TULCAN-QUITO	12687	8638	-47,68
QUITO-TULCAN-QUITO	25374	13276	-47,68
TULCAN	25374	13276	-47,68
QUITO-BALTRA	7955	1016	-87,23
BALTRA-QUITO	7955	1016	-87,23
QUITO-BALTRA-QUITO	15910	2032	-87,23
QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA	198883	181683	-8,65
BALTRA-GUAYAQUIL-QUITO	198880	181805	-8,59
QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA Y VV.	397763	363488	-8,62
BALTRA	413673	365520	-11,64
QUITO-GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL	14632	49240	235,15
SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL-QUITO	14632	49240	235,15
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	29264	98480	235,15
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL	3038	0	-100,00
SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	3038	0	-100,00
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	6076	0	-100,00
SAN CRISTOBAL	35450	94480	171,72
QUITO-COCA	146224	146200	-0,01
COCA-QUITO	146424	146133	-0,20
QUITO-COCA-QUITO	292648	292342	-0,10
COCA	292648	292342	-0,10
QUITO-LAGO AGRIO	61805	56145	-9,16
LAGO AGRIO-QUITO	61650	56041	-9,10
QUITO-LAGO AGRIO-QUITO	123455	112186	-9,13
LAGO AGRIO	123455	112186	-9,13

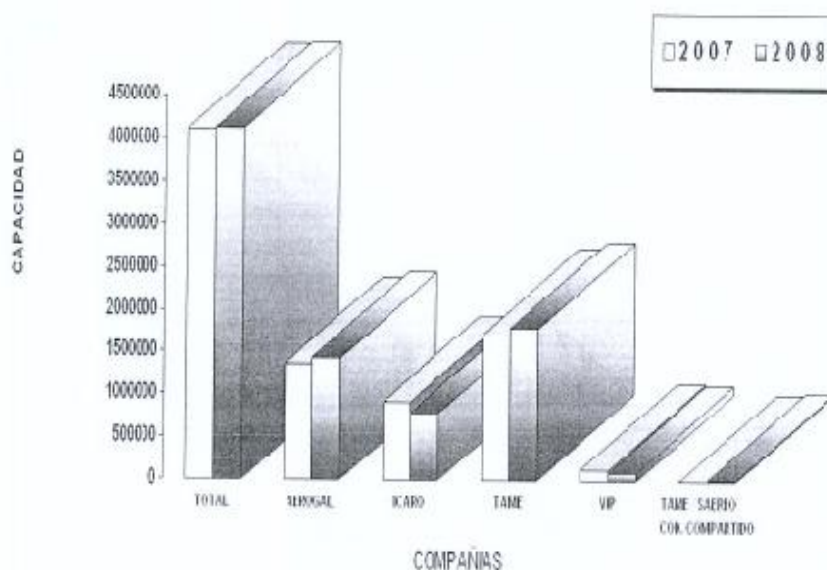
RUTAS	2007	2008	VARIACION %
QUITO-MACAS	816	2673	228,19
MACAS-QUITO	816	2673	228,19
QUITO-MACAS-QUITO	1632	5355	228,19
MACAS	1632	5356	228,19
QUITO-MANTA	227449	238390	4,81
MANTA-QUITO	227344	247895	9,00
QUITO-MANTA-QUITO	454793	486195	6,90
MANTA	454793	486195	6,90
QUITO-MACHALA	0	2610	0,00
MACHALA-QUITO	0	2610	0,00
QUITO-MACHALA-QUITO	0	5220	0,00
MACHALA	0	5220	0,00
QUITO-PORTOVIEJO	22170	26110	17,77
PORTOVIEJO-QUITO	22170	26062	17,56
QUITO-PORTOVIEJO-QUITO	44340	52172	17,66
PORTOVIEJO	44340	52172	17,66
QUITO-ESMERALDAS	86159	45756	-30,84
ESMERALDAS-QUITO	86161	45756	-30,84
QUITO-ESMERALDAS-QUITO	172320	91512	-30,84
GUAYAQUIL-ESMERALDAS	0	488	0,00
ESMERALDAS-GUAYAQUIL	0	488	0,00
GUAYAQUIL-ESMERALDAS-GUAYAQUIL	0	960	0,00
ESMERALDAS	172320	92472	-30,11
QUITO-SALINAS	2624	3873	47,60
SALINAS-QUITO	2688	3873	44,08
QUITO-SALINAS-QUITO	5312	7746	45,82
QUITO-GUAYAQUIL-SALINAS	1824	256	-85,96
SALINAS-GUAYAQUIL-QUITO	1792	288	-83,93
QUITO-GUAYAQUIL-SALINAS Y VV.	3616	544	-84,96
SALINAS	8928	8290	-7,15



TRAFICO DOMESTICO REGULAR**CAPACIDAD OFRECIDA DE ASIENTOS EN EL ECUADOR****POR COMPAÑÍAS DE AVIACION****PERIODO 2007-2008**

COMPAÑÍAS	2007	2008	PARTICIP. %	VARIACION %
TOTAL	4111501	4126253	100,00	0,36
AEROGAL	1359806	1435388	34,79	5,56
ICARO	916275	785912	19,05	-14,23
TAME	1711977	1793978	43,48	4,79
VIP	123443	97419	2,36	-21,08
TAME / SAEREO COD. COMPARTIDO	0	13556	0,33	0,00

**CAPACIDAD DE ASIENTOS OFRECIDOS EN EL ECUADOR POR CIAS DE AVIACION
AÑO 2008**



TRAFICO DOMESTICO REGULAR			
OFERTA, DEMANDA Y SU COEFICIENTE DE OCUPACION			
AÑO 2008			
RUTAS	DEMANDA	OFERTA	% COEF. OCUPACION
TOTAL	3027534	4126253	73.37
QUITO-GUAYAQUIL	695081	898797	77.33
GUAYAQUIL-QUITO	688849	893900	77.28
QUITO-GUAYAQUIL-QUITO	1381930	1792703	77.64
QUITO Y/O GUAYAQUIL	1381930	1792703	77.64
QUITO-CUENCA	164446	254330	64.68
CUENCA-QUITO	162399	190304	95.29
QUITO-CUENCA-QUITO	326836	444634	73.50
GUAYAQUIL-CUENCA	85411	117868	55.50
CUENCA-GUAYAQUIL	60548	82866	73.07
GUAYAQUIL-CUENCA-GUAYAQUIL	125959	200734	62.73
CUENCA	452785	645428	70.15
QUITO-LOJA	67402	78922	86.39
LOJA-QUITO	60549	77874	89.34
QUITO-LOJA-QUITO	133951	156096	86.37
GUAYAQUIL-LOJA	939	811	72.35
LOJA-GUAYAQUIL	443	696	63.65
GUAYAQUIL-LOJA-GUAYAQUIL	1042	1517	68.63
LOJA	134953	156613	86.20
QUITO-TULCAN	2374	688	26.75
TULCAN-QUITO	2514	638	37.87
QUITO-TULCAN-QUITO	4888	1326	36.82
TULCAN	4888	1326	36.82
QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA	146947	187699	80.43
BALTRA-GUAYAQUIL-QUITO	155146	182821	84.96
QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA Y VV.	302093	368520	82.68
BALTRA	302093	368520	82.65
QUITO-GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL	19109	49140	38.81
SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL-QUITO	1782	49340	38.19
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	36930	98480	37.50
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL	9213	0	0.00
SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	19321	0	0.00
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	25136	0	0.00
SAN CRISTOBAL	72066	98480	73.18
QUITO-COCA	89027	146200	67.33
COCA-QUITO	103271	146133	70.67
QUITO-COCA-QUITO	202298	292342	69.20
COCA	202298	292342	69.20
QUITO-LAGO AGRIO	39473	56146	68.52
LAGO AGRIO-QUITO	39494	56341	70.87
QUITO-LAGO AGRIO-QUITO	77967	112186	69.50
LAGO AGRIO	77967	112186	69.50
QUITO-MACAS	1905	2678	74.12
MACAS-QUITO	1991	2625	74.19
QUITO-MACAS-QUITO	3946	5306	73.66
MACAS	3946	5306	73.66
QUITO-MANTA	136750	234390	57.36
MANTA-QUITO	136668	247605	59.20
QUITO-MANTA-QUITO	273618	486195	56.28
MANTA	273618	486195	56.29
QUITO-MACHALA	1901	2610	72.84
MACHALA-QUITO	2146	2610	82.22
QUITO-MACHALA-QUITO	4047	5220	77.53
MACHALA	4047	5220	77.53
QUITO-PORTOVIJO	15483	26110	59.32
PORTOVIJO-QUITO	15835	26062	61.77
QUITO-PORTOVIJO-QUITO	31432	52172	60.25
PORTOVIJO	31432	52172	60.25
QUITO-ESMERALDAS	35073	45756	76.66
ESMERALDAS-QUITO	34351	45756	75.67
QUITO-ESMERALDAS-QUITO	69423	91512	79.87
GUAYAQUIL-ESMERALDAS	323	480	67.29
ESMERALDAS-GUAYAQUIL	265	480	63.33
GUAYAQUIL-ESMERALDAS-GUAYAQUIL	578	960	60.21
ESMERALDAS	70007	92472	75.71
QUITO-SALINAS	2507	3573	64.73
SALINAS-QUITO	2791	3573	72.80
QUITO-SALINAS-QUITO	5298	7146	68.40
QUITO-GUAYAQUIL-SALINAS	35	256	13.67
SALINAS-GUAYAQUIL-QUITO	122	280	42.96
QUITO-GUAYAQUIL-SALINAS Y VV.	167	544	28.86
SALINAS	5455	8290	65.80

**COMPAÑÍAS QUE REALIZARON TRANSPORTE AEREO
PUBLICO DOMESTICO REGULAR
AÑO 2008**

COMPAÑÍA/ RUTAS QUE OPERARON

TAME

Quito - Coca - Quito
 Quito-Cuenca-Quito
 Quito-Esmeraldas-Quito
 Quito - Guayaquil - San Cristóbal y vv.
 Quito - Guayaquil - Baltra y vv.
 Quito - Guayaquil - Quito
 Quito-Loja-Quito
 Quito - Manta -Quito
 Quito - Portoviejo - Quito
 Quito-Tulcán-Quito
 Quito-Lago Agrio-Quito
 Guayaquil - Cuenca - Guayaquil

ICARO

Quito-Coca-Quito
 Quito-Cuenca-Quito
 Quito-Esmeraldas-Quito
 Quito-Guayaquil-Quito
 Quito-Loja-Quito
 Quito-Manta-Quito

VIP

Quito-Coca-Quito
 Quito-Guayaquil-Quito
 Quito - Lago Agrio - Quito
 Quito - Salinas- Quito
 Quito - Guayaquil - Salinas y vv.

AEROGAL

Quito-Cuenca-Quito
 Quito-Guayaquil-Baltra y vv.
 Quito-Guayaquil-San Cristóbal y vv.
 Quito-Guayaquil-Quito
 Quito-Manta-Quito
 Guayaquil-Cuenca-Guayaquil

TAME-SAEREO

(Cod. Compartido)

Guayaquil-Cuenca-Guayaquil
 Guayaquil-Los-Guayaquil
 Quito-Macas-Quito
 Quito-Machala-Quito
 Guayaquil-Esmeraldas-Guayaquil

TRAFICO DOMÉSTICO

SERVICIO AEREO REGULAR

PASAJEROS

En el 2009 se transportaron 3'329.457 pasajeros. Si relacionamos con el año 2008 en el cual se movilizaron 3'027.534, podemos observar un crecimiento del 9,97%.

Se puede observar que son los aeropuertos de Quito y Guayaquil, donde el tráfico de pasajeros tiene un crecimiento sostenido, tanto de pasajeros entrados como de pasajeros salidos.

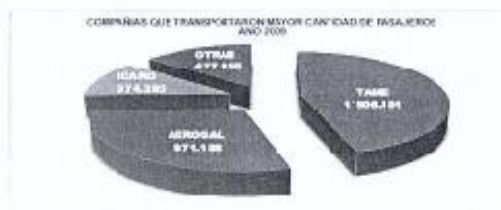
Las 3 rutas con mayor demanda de pasajeros en el año 2009 fueron: QUITO-GUAYAQUIL-QUITO; con el 47,49%; QUITO-CUENCA-QUITO con el 10,59% y QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA Y VV. con el 9,12%, mientras que las otras 15 rutas en conjunto representan el 32,80% del transporte nacional de pasajeros.

PASAJEROS / ARPTOS	2008	2009
PAX ENTRADOS QUITO	1.365.436	1.490.873
PAX SALIDOS QUITO	1.362.299	1.487.541
PAX ENTRADOS GUAYAQUIL	849.029	968.213
PAX SALIDOS GUAYAQUIL	842.700	963.827



Las 3 rutas con mayor crecimiento en el 2009 fueron: GUAYAQUIL-LOJA-GUAYAQUIL con el 1.113,63%, seguida por QUITO-MACHALA-QUITO que lo hizo con el 635,98%, y la ruta QUITO-MACAS-QUITO con el 3,57%.

El tráfico doméstico regular de pasajeros en el año 2009 lo realizaron 6 aerolíneas; siendo la más importante por su volumen de participación TAME con el 45,24% seguida por AEROGAL con el 29,17% e ICARO con el 11,24%, en ese orden, que representan el 85,65%, mientras que el resto de compañías transportaron el 14,35%. Cabe destacar que SAEREO-TAME operaron durante el año 2009 en el Servicio Regular, en Código Compartido transportando 10.185 pasajeros. Así también operó en Código Compartido AEROGAL VIP, que transportaron 10.142 pasajeros.

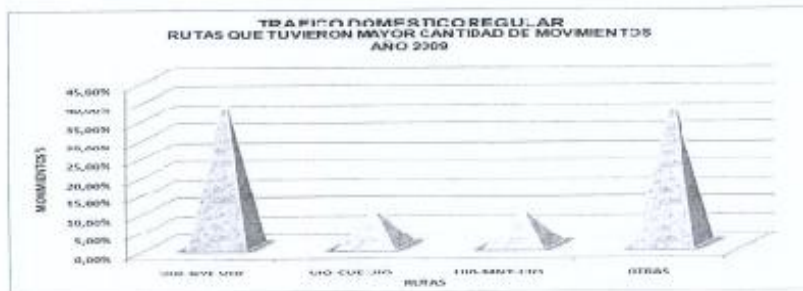


MOVIMIENTOS O VUELOS

En el año 2009 se efectuaron **45.393** vuelos, que con respecto al año 2008 en el cual se registró un total de 41.176 vuelos, experimentó un **crecimiento del 10,24%**. Las rutas con mayor participación en el mercado fueron: **QUITO-GUAYAQUIL-QUITO**, **QUITO-CUENCA-QUITO** y **QUITO-MANTA-QUITO** que representan en términos relativos el **40,57%**; **10,02%**; y el **9,80%** respectivamente. Las demás rutas en conjunto realizaron el **39,61%** de vuelos restantes.

Se puede observar que son los aeropuertos de Quito y Guayaquil, donde el tráfico de vuelos, tiene un crecimiento sostenido, tanto de vuelos entrados como de vuelos salidos.

VUELOS / ARPTOS	2008	2009
VUELOS ENTRADOS QUITO	19.347	21.060
VUELOS SALIDOS QUITO	19.364	21.069
VUELOS ENTRADOS GUAYAQUIL	9.104	10.842
VUELOS SALIDOS GUAYAQUIL	9.100	10.840



De las **SEIS** operadoras de este servicio, **TAME** fue la que realizó el mayor número de movimientos, con un **39,69%** seguida por **AEROGAL** con el **26,88%**, e **ICARO** con el **12,70%**. Las rutas que tuvieron el mayor crecimiento con respecto al año 2008 fueron **QUITO-MACHALA-QUITO** con el **702,30%**, **GUAYAQUIL-LOJA-GUAYAQUIL** con el **554%** y **QUITO-MACAS-QUITO** con el **181,11%**.

En **Código Compartido** las operaciones realizadas por **TAME-SAEREO** fueron **484** vuelos, mientras que **AEROGAL-VIP** realizaron **589** vuelos.



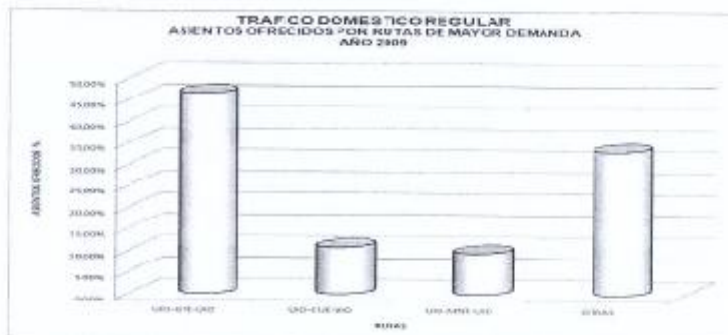
OFERTA DE ASIENTOS O CAPACIDAD OFRECIDA

Las Aerolíneas en servicio doméstico regular ofertaron en el 2009, 4'743.155 asientos; esto es, un 14,95% más que en el 2008 año en el que se ofertó 4'126.253 asientos. Las rutas de mayor oferta fueron: QUITO-GUAYAQUIL, QUITO-QUITO, QUITO-CUENCA-QUITO y QUITO-MANTA-QUITO;

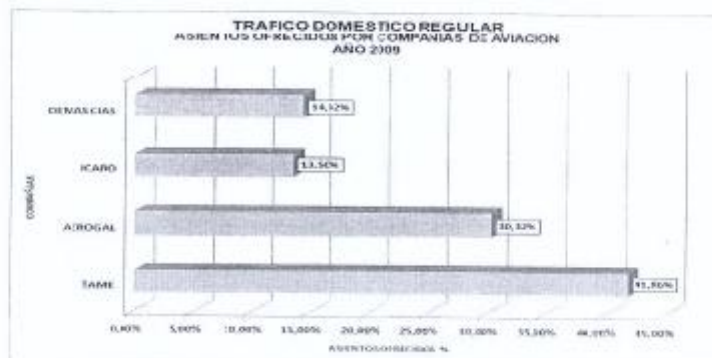
Así en términos relativos las rutas antes mencionadas que ofrecieron la mayor cantidad de asientos, representan 45,53 %, 10,02 % y 9,55 % respectivamente, y las demás rutas en conjunto ofertaron el 33,10 %.

Se puede observar que son los aeropuertos de Quito y Guayaquil, donde la capacidad ofrecida de asientos tiene un crecimiento sostenido, tanto de entrada como de salida.

VUELOS / ARPTOS	2008	2009
CAP. OFRECIDA ENTRADA QUITO	1.931.289	2.193.779
CAP. OFRECIDA SALIDA QUITO	1.991.753	2.261.696
CAP. OFRECIDA ENTRADA GUAYAQUIL	982.839	1.230.020
CAP. OFRECIDA SALIDA GUAYAQUIL	1.013.075	1.264.650



En lo que respecta a la participación por compañías transportadoras, tenemos a TAME con la mayor oferta de asientos, que en términos relativos representa un 41,86%; seguida por AEROGAL con el 30,32% e ICARO con 13,50% y el restante de compañías operadoras ofrecieron el 14,32% de asientos.

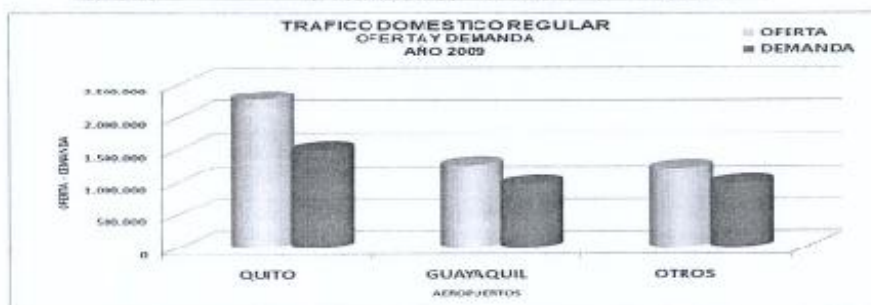


OFERTA, DEMANDA Y COEFICIENTE DE OCUPACION

En el año 2009 las Aerolíneas Nacionales que realizaron servicio aéreo regular de pasajeros ofertaron: 4'743.155 asientos; utilizándose 3'329.457; que en términos relativos representa el 70,19% de utilización.

Por el aeropuerto de QUITO la oferta fue de: 2'261.696 asientos, utilizándose 1'487.541 que representan el 65,77%. Por el aeropuerto de GUAYAQUIL se ofertó 1'264.650 asientos, se utilizaron 963.827 que equivale al 76,21% de utilización.

AEROPUERTOS	OFERTA	DEMANDA	COEFICIENTE OCUPACION
QUITO	2.261.695	1.487.541	65,77%
GUAYAQUIL	1.264.650	963.827	76,21%
OTROS	1.216.809	878.089	72,16%



La diferencia de asientos (1'216.809) fueron ofertados por el resto de aeropuertos del país. Gráficamente podemos observar la oferta frente a la demanda; en cada una de las rutas que son servidas en el servicio aéreo regular.

SERVICIO AEREO NO REGULAR

PASAJEROS

Los equipos de vuelo de las compañías aéreas que ofrecen el servicio no regular de pasajeros, son pequeñas. En el año 2009 operaron en nuestro país, 16 aerolíneas que transportaron: 129.072 pasajeros; respecto al año anterior en el que operaron 17 empresas; y transportaron 286.447 pasajeros, lo que nos arroja un decrecimiento del 54,94%.

En este servicio se destaca el aeropuerto de BALTRA que participa con el 18,76%; COCA que transportó con el 18,20% del mercado, seguido por MANTA (13,37%) y por el resto de aeropuertos participan con el 49,67%.

En el año 2009 los aeropuertos experimentaron un decrecimiento de su tráfico en la mayoría de rutas.

VIP, AEROGAL e ICARO fueron las Aerolíneas que transportaron mayor volumen de pasajeros, que en términos relativos representan el 40,50%, 20,75% y 10,65% respectivamente. Las 13 compañías restantes en conjunto, transportaron el 28,10% restante, del total de pasajeros transportados durante el año.

LOCALES. – Por este tipo de servicio se contabilizaron: **544** movimientos; destacando al aeropuerto de la ciudad de **GUAYAQUIL** con el mayor número de operaciones **194**; que equivale al **30,12%** del total de movimientos, seguida por **IBARRA (17,70%)**, **COCA (16,46%)**, **SAN CRISTOBAL (10,87%)**; el complemento lo forman los vuelos efectuados en otras ciudades que figuran con menor número de operaciones y porcentajes de los antes citados..

ANALISIS POR RUTA DOMESTICA

Quito-Guayaquil-Quito. Esta ruta en el transporte de **pasajeros** tuvo un **crecimiento** del **13,58%**; el transporte de **carga** creció en un **7,25%**. Es servida por 4 Aerolíneas (**TAME, AEROLANE, AEROGAL e ICARO**) en los 2 tramos realizaron **18.418** operaciones es decir en ruta completa se hicieron **9.209** vuelos en ruta completa. Los asientos ofrecidos fueron **2.206.990**, utilizándose **1.580.997** es decir el **71,64%**. El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **66**.

Quito-Cuenca-Quito. – Esta ruta en el transporte de **pasajeros** experimentó un **crecimiento** del **7,92%**; el transporte de **carga** creció en un **1,52%**. Está servida por las compañías **TAME, AEROLANE, AEROGAL y VIP**; las mismas que en los dos tramos realizaron **4.550** vuelos. Los asientos ofrecidos fueron **513.438**; se utilizaron **352.730**, es decir el **68,70%**. El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **78**.

Guayaquil-Cuenca-Guayaquil. Esta ruta en el transporte de **pasajeros** tuvo un **crecimiento** del **26,14%**; mientras que en el transporte de **carga** experimentó un **crecimiento** del **14,07%**. Esta servida por las compañías **TAME, AEROLANE, AEROGAL y VIP**; las 4 compañías en los 2 tramos realizaron **2.915** vuelos es decir **1.457** operaciones en ruta completa. La oferta fue de **260.966** asientos, utilizándose **158.885**, equivalente al **60,88%**. El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **55**.

Quito-Esmeraldas-Quito. – El transporte de **pasajeros** presenta un **crecimiento** del **14,64%**; el transporte de **carga** creció en un **1,22%**. Está servida por la compañía **TAME**. Esta Aerolínea efectúa **343** vuelos. Se ofrecieron **105.839**, utilizándose **79.595**, es decir el **75,20%**. El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **94**.

Quito-Manta-Quito. Esta ruta, en el transporte de **pasajeros** tuvo un **crecimiento** del **1,22%**; el transporte de **carga** decreció en un **-25,18%**. Es servida por las compañías **TAME, AEROGAL e ICARO**; las mismas que en conjunto realizaron **2.225** vuelos. Los asientos ofrecidos fueron **452.334**, utilizándose **276.951**, equivalente al **61,15%**. El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **62**.

Quito-Portoviejo-Quito. En esta ruta el transporte de **pasajeros** decreció en **-75,64%**; la **carga** decreció en un **-60,29%**. El año **2009** en esta ruta operó la compañía **TAME** realizando **86** vuelos. Los asientos ofrecidos fueron **12.650**, utilizándose **7.658**, es decir el **60,54%**. El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de **45**.

Quito-Salinas-Quito.–. El tráfico de **pasajeros** decreció en un **-00,09%**, mientras que la **carga** decreció en un **-94,61%**. La única compañía (**VIP**) realizó **16** vuelos; teniendo autorización para realizar **2.080** operaciones.

Se ofrecieron 1.024 asientos de los cuales se utilizaron 631, equivalente al 61,62%. El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de 20.

Quito-Guayaquil-Baltra-Guayaquil-Quito.— El transporte de pasajeros tuvo un crecimiento del 0,56%; el transporte de carga decreció en un -0,12%. El servicio realiza las compañías TAME y AEROGAL, que en conjunto efectuaron 1.302 vuelos. Los asientos ofrecidos fueron 388.218, utilizándose 303.797, es decir el 78,25%. El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de 117.

Quito-Guayaquil-San Cristóbal-Guayaquil-Quito.— En el transporte de pasajeros se observa un crecimiento del 19,14%. El transporte de carga creció en 1,87%. Las compañías operadoras (TAME y AEROGAL) en conjunto realizaron 430 vuelos. Los asientos ofrecidos fueron 113.994, utilizándose 85.856, es decir el 75,32%. El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de 100.

Quito-Lago Agrio-Quito.— El transporte de pasajeros tuvo un crecimiento del 28%; la carga creció en 7,23%. Esta servida por las compañías TAME y VIP, que en conjunto hicieron 1.146 vuelos. Se ofrecieron 141.444 asientos, utilizándose 99.800, es decir el 70,56%. El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de 44.

Quito-Macas-Quito.— Esta ruta en el transporte de pasajeros tuvo un considerable crecimiento del 139,57%; en lo que respecta a la carga creció en 168,35%. Operan en Código Compartido (TAME-SAEREO) en este punto realizó 253 vuelos. La oferta fue de 16.448 asientos de los cuales se utilizaron 9.451, es decir el 57,46%. El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de 19.

Quito-Coca-Quito. — En el servicio de pasajeros presenta un decrecimiento del -13,67%; en el transporte de carga decreció en -16,77%. TAME, ICARO y VIP son las compañías que en conjunto realizaron 1.960 vuelos. La oferta fue de 260.202 asientos, se utilizaron 174.045, es decir el 67,12%. El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de 45.

Quito-Loja-Quito. — En el transporte de pasajeros esta ruta presenta un crecimiento del 13,85% el transporte de carga creció en 18,09%. La compañía que explota este punto es TAME que realizó 974 vuelos. Se ofreció 194.308 asientos, se utilizó 152.500 equivalente al 78,48%. El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de 78.

Quito-Tuleán-Quito.— Presenta un decrecimiento del -31,22%, en el transporte de pasajeros; mientras que el transporte de carga decreció en un -10,90%. La compañía operadora TAME, realizó 70 vuelos. La oferta fue de 5.572 asientos, utilizándose 3.362, es decir el 60,34%. Cabe destacar que esta ruta operó en Servicio Regular hasta Julio del 2009. El promedio de pasajeros embarcados por vuelo fue de 24.

TRAFICO DOMESTICO REGULAR

PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL ECUADOR POR RUTAS Y MESES

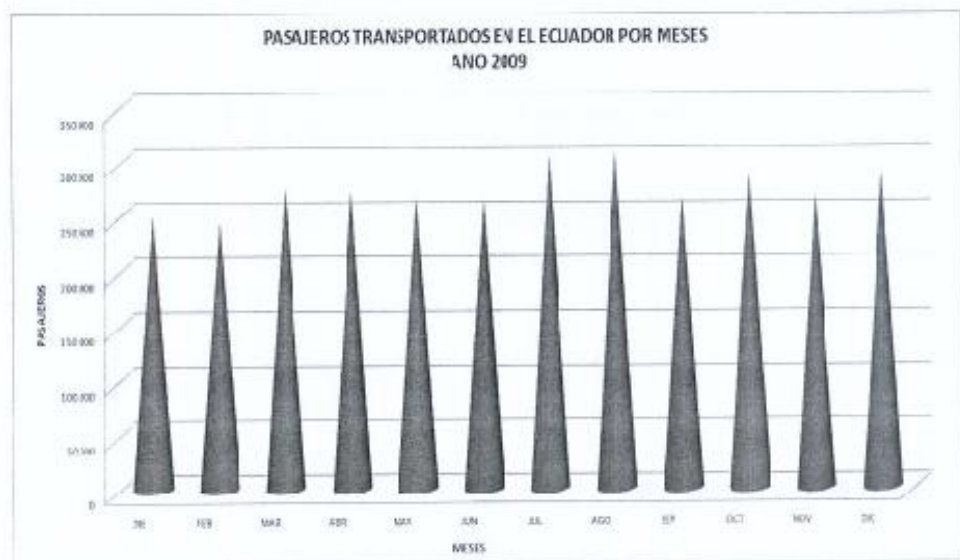
AÑO 2009

RUTAS / MESES	TOTAL	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
TOTAL	3 329 457	350 887	246 552	277 732	275 701	268 075	268 321	307 636	312 167	269 477	291 466	270 960	251 793
QUITO-GUAYAQUIL	791 343	56 278	55 908	62 435	67 613	65 960	65 128	74 820	70 025	66 102	71 937	64 174	72 912
GUAYAQUIL-QUITO	788 604	57 344	64 755	62 823	66 600	66 230	64 940	72 356	71 436	62 585	72 745	65 979	68 000
QUITO-GUAYAQUIL-QUITO	1580 997	113 622	110 563	125 260	134 273	132 190	129 966	146 382	141 463	131 697	144 683	130 153	140 912
QUITO Y/O GUAYAQUIL	1 580 997	113 622	110 563	125 260	134 273	132 190	129 966	146 382	141 463	131 697	144 683	130 153	140 912
QUITO-CUENCA	476 169	11 916	12 150	15 512	14 300	14 117	10 024	17 969	14 962	14 330	16 194	14 618	15 841
CUENCA-QUITO	176 628	12 622	12 525	14 700	14 411	14 162	15 030	16 730	15 834	14 632	15 526	15 791	14 645
QUITO-CUENCA-QUITO	353 736	24 538	24 681	30 212	28 711	28 279	25 054	33 129	30 826	28 962	31 720	30 409	30 486
GUAYAQUIL-CUENCA	88 678	5 119	5 215	6 147	5 086	6 142	8 411	9 119	7 347	6 862	7 188	6 194	7 349
CUENCA-GUAYAQUIL	78 287	5 395	4 509	5 520	5 173	5 660	7 131	8 913	8 360	6 908	8 240	6 126	5 969
GUAYAQUIL-CUENCA-GUAYAQUIL	158 965	10 514	9 724	11 667	10 261	12 122	15 612	18 032	16 297	13 770	15 420	12 320	13 317
CUENCA	611 615	35 051	34 404	41 879	38 971	40 431	45 546	51 881	47 833	42 732	47 143	42 729	43 803
QUITO-BALTRA	81 295	6 782	6 516	7 197	7 049	7 799	6 257	8 195	7 340	4 502	3 751	6 547	7 389
BALTRA-QUITO	86 144	8 079	6 869	8 728	7 771	7 845	7 422	9 364	8 317	6 322	5 348	6 408	6 578
QUITO-BALTRA-QUITO	167 439	14 860	13 384	15 925	14 811	15 638	13 679	17 539	15 657	9 824	1 099	12 955	13 765
GUAYAQUIL-BALTRA	66 300	5 270	6 288	6 892	6 598	6 274	4 913	6 236	6 119	4 701	5 096	5 144	4 940
BALTRA-GUAYAQUIL	70 035	6 768	6 789	6 636	5 601	5 397	5 146	5 954	7 373	4 704	3 226	5 624	4 713
GUAYAQUIL-BALTRA-GUAYAQUIL	136 335	12 038	13 077	13 668	11 131	10 671	10 019	12 190	13 182	9 405	10 312	10 768	9 653
BALTRA	303 797	26 896	26 681	27 583	25 952	26 309	23 749	29 720	29 549	19 229	21 411	21 723	20 418
QUITO-SAN CRISTOBAL	22 322	1 670	1 954	1 982	2 285	1 929	1 516	2 218	1 920	1 454	1 718	1 717	2 062
SAN CRISTOBAL-QUITO	20 546	1 870	1 645	1 528	1 893	1 812	1 989	2 624	2 638	1 174	1 456	1 493	1 670
QUITO-SAN CRISTOBAL-QUITO	42 870	3 546	3 499	3 511	4 178	3 801	3 445	4 342	4 158	2 628	2 174	3 210	3 732
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL	28 515	2 045	2 027	2 387	1 769	1 721	1 384	1 557	1 698	1 512	1 528	1 684	1 444
SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	23 371	2 845	2 249	2 272	1 891	1 799	1 686	1 689	1 676	1 496	1 642	1 679	1 694
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	42 985	4 890	4 273	4 599	3 661	3 511	3 090	3 245	3 474	3 007	3 170	3 363	3 138
SAN CRISTOBAL	85 858	6 230	7 772	8 110	7 831	7 312	6 455	7 447	7 432	6 530	6 344	6 573	5 870
QUITO-COCA	88 493	8 148	7 273	8 162	7 872	565	0	1 099	9 92	9 201	11 218	11 530	1 485
COCA-QUITO	88 152	8 328	7 915	8 413	8 531	651	0	1 584	9 803	8 798	10 728	11 656	2 542
QUITO-COCA-QUITO	174 645	16 474	15 188	16 575	16 403	1 216	0	3 233	18 006	17 999	21 947	21 100	14 227
COCA	174 645	16 474	15 188	16 575	16 403	1 216	0	3 233	18 006	17 999	21 947	21 100	14 227
QUITO-LAGO AGRIO	48 363	3 365	3 095	3 189	3 173	9 068	9 800	10 095	3 371	1 491	0	0	1 727
LAGO AGRIO-QUITO	51 437	3 581	3 309	3 243	3 133	9 603	10 464	10 710	3 160	1 577	0	0	2 062
QUITO-LAGO AGRIO-QUITO	99 800	6 946	6 405	6 432	6 304	18 741	20 264	20 795	6 531	3 113	0	0	3 789
LAGO AGRIO	99 800	6 946	6 405	6 432	6 304	18 741	20 264	20 795	6 531	3 113	0	0	1 789
QUITO-LOJA	78 265	5 351	5 375	8 506	5 841	6 368	6 512	7 284	7 253	6 280	6 374	6 184	8 969
LOJA-QUITO	74 235	5 934	5 438	6 190	5 529	6 329	6 027	6 894	7 143	6 365	6 192	6 100	5 894
QUITO-LOJA-QUITO	150 500	11 285	10 813	14 696	11 370	12 697	12 539	14 018	14 396	12 646	12 566	12 284	14 863
GUAYAQUIL-LOJA	6 478	413	612	570	530	641	519	568	339	336	663	242	342
LOJA-GUAYAQUIL	6 100	201	544	601	467	521	493	669	374	369	598	235	316
GUAYAQUIL-LOJA-GUAYAQUIL	12 646	674	1 156	1 231	1 017	1 112	982	1 177	1 013	1 205	1 281	537	720
LOJA	166 346	11 969	11 969	15 917	12 393	13 862	13 521	15 265	15 939	14 160	13 327	12 801	12 573
QUITO-MACAS	4 777	492	376	691	881	602	403	482	340	320	390	319	315
MACAS-QUITO	4 674	550	417	452	155	442	467	478	398	377	362	343	230
QUITO-MACAS-QUITO	9 451	1 042	793	1 043	336	954	930	940	738	703	748	662	545
MACAS	9 451	1 042	797	1 043	336	954	951	940	738	703	748	662	545
QUITO-MANTA	138 951	7 935	10 005	11 252	9 701	10 393	11 572	14 165	15 919	11 537	12 557	10 262	11 353
MANTA-QUITO	138 090	9 975	9 771	10 043	9 218	10 943	11 349	13 002	17 142	12 603	12 142	11 327	13 612
QUITO-MANTA-QUITO	276 951	17 911	19 806	21 295	18 919	21 236	22 921	27 147	33 121	24 140	24 699	21 689	24 925
MANTA	276 951	17 911	19 806	21 295	18 919	21 236	22 921	27 187	33 121	24 140	24 699	21 689	24 025

RUTAS / MESES	TOTAL	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
QUITO-MACHALA	14.531	960	900	1.223	1.550	1.596	1.249	1.239	1.173	1.179	1.308	1.192	1.06
MACHALA-QUITO	13.291	1.211	1.115	1.389	1.767	1.801	1.299	1.196	1.085	1.147	1.252	1.055	996
QUITO-MACHALA-QUITO	29.781	2.207	2.015	2.412	3.317	3.397	2.548	2.435	2.258	2.325	2.560	2.247	2.06
GUAYAQUIL-MACHALA	79	0	0	5	19	0	0	0	0	0	0	55	0
MACHALA-GUAYAQUIL	88	0	0	10	21	0	0	0	0	0	0	58	0
GUAYAQUIL-MACHALA-GUAYAQUIL	168	0	0	15	40	0	0	0	0	0	0	113	0
MACHALA	29.951	2.207	2.015	2.427	3.357	3.397	2.548	2.435	2.258	2.326	2.560	2.360	2.061
QUITO-TULCAN	1.537	304	320	244	94	84	154	247	0	0	0	0	0
TULCAN-QUITO	1.829	496	562	436	105	134	223	297	0	0	0	0	0
QUITO-TULCAN-QUITO	3.366	800	882	482	199	218	377	544	0	0	0	0	0
TULCAN	3.366	800	882	482	199	218	377	544	0	0	0	0	0
QUITO-PORTOVIEJO	3.744	936	949	974	926	59	0	0	0	0	0	0	0
PORTOVIEJO-QUITO	3.914	981	1.051	956	878	38	0	0	0	0	0	0	0
QUITO-PORTOVIEJO-Q-QUITO	7.658	1.817	2.000	1.940	1.804	97	0	0	0	0	0	0	0
PORTOVIEJO	7.658	1.817	2.000	1.940	1.804	97	0	0	0	0	0	0	0
QUITO-ESMERALDAS	39.640	3.535	4.016	4.139	4.723	900	0	1.052	5.218	3.800	4.158	3.333	4.671
ESMERALDAS-QUITO	39.952	4.029	4.115	4.350	4.433	1.290	0	835	5.200	3.923	3.929	3.748	3.911
QUITO-ESMERALDAS-QUITO	79.592	7.564	8.131	8.489	9.156	2.190	0	1.887	10.418	7.723	8.088	7.081	8.582
ESMERALDAS	79.592	7.564	8.131	8.489	9.156	2.190	0	1.887	10.418	7.723	8.088	7.081	8.582
QUITO-SALINAS	266	139	147	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SALINAS-QUITO	368	293	362	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
QUITO-SALINAS-QUITO	634	322	309	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SALINAS	634	322	309	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

TOTAL DE TODAS LAS RUTAS CON RELACION A LOS AEROPUERTOS DE QUITO Y GUAYAQUIL

PAX ENTRADOS QUITO	1.490.873	115.219	109.538	121.566	124.469	121.314	119.010	136.280	141.478	122.858	129.682	123.900	126.911
PAX SALIDOS QUITO	1.487.541	107.755	108.815	125.406	126.310	115.274	117.708	137.712	136.803	119.232	131.602	119.958	137.911
PAX ENTRADOS GUAYAQUIL	568.213	71.346	69.836	77.104	80.608	76.607	79.524	81.190	88.308	78.778	87.643	77.956	85.661
PAX SALIDOS GUAYAQUIL	563.827	70.190	68.827	78.736	79.590	80.000	80.047	89.736	87.741	80.306	87.211	79.298	82.071



TRAFICO DOMESTICO REGULAR

PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL ECUADOR POR AEROPUERTOS Y MESES

AÑO 2009

AEROPUERTOS / MESES	TOTAL	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
TOTAL	3.321.457	250.887	246.552	277.732	275.701	268.075	266.321	307.636	312.667	269.477	291.455	270.959	291.793
QUITO Y/O GUAYAQUIL	1.581.987	113.627	110.563	125.260	134.274	132.120	129.368	146.282	111.463	131.697	141.663	130.153	140.812
CUEVCA	511.615	35.051	34.404	41.879	38.978	40.411	45.366	51.861	47.033	42.732	47.348	42.729	43.903
BALTRA	305.797	26.896	26.461	27.583	26.951	26.389	23.748	24.720	29.349	19.229	21.411	23.725	23.118
SANCRISTOBAL	85.856	8.236	7.772	8.110	7.630	7.322	6.165	7.487	7.432	5.695	6.344	6.575	6.070
COCA	174.645	16.474	15.188	16.575	16.402	12.266	0	3.233	18.195	17.999	21.947	23.189	24.227
LAGO AGRIO	93.800	5.946	6.465	6.432	6.304	18.741	20.264	20.795	6.951	3.113	0	3	3.189
LOJA	165.146	11.969	11.969	15.017	12.302	13.862	13.321	13.265	15.909	14.109	13.027	12.801	13.573
MACAS	9.451	1.042	787	1.043	336	954	853	940	738	703	748	662	545
MANTA	276.951	17.911	19.806	21.295	18.915	21.238	22.821	21.187	33.121	24.140	24.099	21.683	24.025
MACHALA	29.963	2.207	2.015	2.427	3.307	3.367	2.348	2.435	2.258	2.326	2.560	2.360	2.053
TULCAN	3.362	860	582	482	199	216	177	544	0	0	0	4	0
PORTOVIEJO	7.658	1.817	2.000	1.940	1.804	97	0	0	0	0	0	8	0
ESMERALDAS	79.595	7.544	8.131	8.780	9.156	2.180	0	1.887	10.419	7.753	8.060	7.002	8.038
SALINAS	631	322	309	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0

TOTAL DE TODAS LAS RUTAS CON RELACION A LOS AEROPUERTOS DE QUITO Y GUAYAQUIL

QUITO	2.978.414	222.974	218.323	246.582	249.779	240.589	236.718	272.907	278.281	242.090	261.284	243.856	264.945
GUAYAQUIL	1.952.140	147.330	138.192	136.430	160.198	159.697	159.571	180.926	176.049	159.084	174.854	157.254	167.710

LOS TOTALES DE LOS AEROPUERTOS DE QUITO Y GUAYAQUIL NO CONSTAN EN EL TCTAL GENERAL POR SER PUNTOS O RUTAS CONVERGENTES DESDE HACIA LOS DEMAS AEROPUERTOS

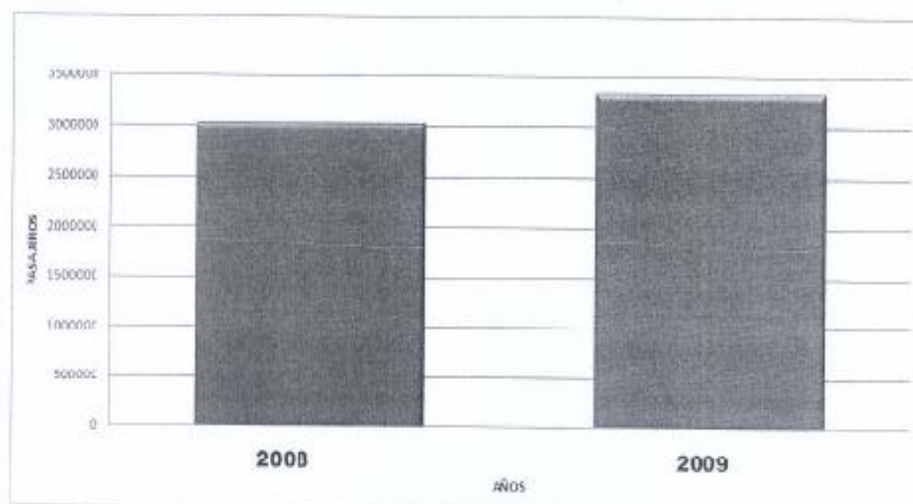
TRAFICO DOMESTICO REGULAR

PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL ECUADOR POR RUTAS PRINCIPALES

PERIODO 2008-2009

RUTAS	2008	2009	VARIACION %
TOTAL	3027534	3329457	9,97
QUITO-GUAYAQUIL	695061	791343	13,85
GUAYAQUIL-QUITO	696849	789654	13,32
QUITO-GUAYAQUIL-QUITO	1391930	1580997	13,58
QUITO Y/O GUAYAQUIL	1391930	1580997	13,58
QUITO-CUENCA	164446	176102	7,09
CUENCA-QUITO	162390	176628	8,77
QUITO-CUENCA-QUITO	326836	352730	7,92
GUAYAQUIL-CUENCA	65411	30678	23,34
CUENCA-GUAYAQUIL	60548	78207	29,17
GUAYAQUIL-CUENCA-GUAYAQUIL	125959	168886	26,14
CUENCA	452795	511615	12,99
QUITO-BALTRA	82677	81295	-1,67
BALTRA-QUITO	82489	96144	4,43
QUITO-BALTRA-QUITO	165166	167439	1,38
GUAYAQUIL-BALTRA	64270	56323	3,19
BALTRA-GUAYAQUIL	72657	70035	-3,61
GUAYAQUIL-BALTRA-QUITO	136927	136358	-0,42
BALTRA	332093	303791	0,56
QUITO-SAN CRISTOBAL	19109	22322	16,81
SAN CRISTOBAL-QUITO	17821	20548	15,30
QUITO-SAN CRISTOBAL-QUITO	36930	42870	16,08
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL	15213	20615	35,51
SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	19923	22371	12,29
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	35136	42986	22,34
SAN CRISTOBAL	72066	85856	19,14
QUITO-COCA	99027	86493	-12,66
COCA-QUITO	103271	88152	-14,64
QUITO-COCA-QUITO	202298	174645	-13,67
COCA	202298	174645	-13,67
QUITO-LAGO AGRIO	38473	48303	25,71
LAGO AGRIO-QUITO	39494	51437	30,24
QUITO-LAGO AGRIO-QUITO	77967	99800	28,00
LAGO AGRIO	77967	99800	28,00
QUITO-LOJA	57402	78265	16,12
LOJA-QUITO	36549	74235	11,55
QUITO-LOJA-QUITO	133951	152500	13,85
GUAYAQUIL-LOJA	599	6478	981,47
LOJA-GUAYAQUIL	443	6168	1292,33
GUAYAQUIL-LOJA-GUAYAQUIL	1042	12646	1113,63
LOJA	134993	165146	22,34
QUITO-MACAS	1985	4777	140,65
MACAS-QUITO	1960	4674	138,47
QUITO-MACAS-QUITO	3945	9451	139,57
MACAS	3945	9451	139,57

RUTAS	2008	2009	VARIACION %
QUITO-MANTA	136750	138861	1,54
MANTA-QUITO	158868	138090	0,89
QUITO-MANTA-QUITO	273618	276951	1,22
MANTA	273618	276951	1,22
QUITO-MACHALA	1901	14530	664,33
MACHALA-QUITO	2146	15255	610,86
QUITO-MACHALA-QUITO	4047	29785	635,98
GUAYAQUIL-MACHALA	0	79	0,00
MACHALA-GUAYAQUIL	0	89	0,00
QUITO-MACHALA-QUITO	4047	168	-95,85
MACHALA	4047	29953	640,13
QUITO-TULCAN	2374	1537	-35,26
TULCAN-QUITO	2514	1825	-27,41
QUITO-TULCAN-QUITO	4888	3362	-31,22
TULCAN	4888	3362	-31,22
QUITO-PORTOVIEJO	13489	3744	-75,33
PORTOVIEJO-QUITO	15943	2914	-75,45
QUITO-PORTOVIEJO-QUITO	31432	7658	-75,64
PORTOVIEJO	31432	7658	-75,64
QUITO-ESMERALDAS	35078	39643	13,01
ESMERALDAS-QUITO	34351	39952	16,31
QUITO-ESMERALDAS-QUITO	66429	79595	14,64
GUAYAQUIL-ESMERALDAS	323	0	-100,00
ESMERALDAS-GUAYAQUIL	255	0	-100,00
GUAYAQUIL-ESMERALDAS-GUAYAQUIL	578	0	-100,00
ESMERALDAS	70007	79595	13,70
QUITO-SALINAS	2507	290	-89,39
SALINAS-QUITO	2791	365	-86,92
QUITO-SALINAS-QUITO	5298	631	-88,09
GUAYAQUIL-SALINAS	35	0	-100,00
SALINAS-GUAYAQUIL	122	0	-100,00
GUAYAQUIL-SALINAS-GUAYAQUIL	157	0	-100,00
SALINAS	5455	631	-88,43



QUITO-MACHALA	699	54	45	53	99	97	60	53	45	51	50	49	45
MACHALA-QUITO	699	54	45	53	100	97	60	53	45	51	50	48	45
QUITO-MACHALA-QUITO	1.398	108	90	106	199	194	120	106	90	102	100	97	90
GUAYAQUIL-MACHALA	11	0	0	2	7	0	0	0	0	0	0	2	0
MACHALA-GUAYAQUIL	11	0	0	2	7	0	0	0	0	0	0	2	0
GUAYAQUIL-MACHALA-GUAYAQUIL	22	0	0	4	14	0	0	0	0	0	0	4	0
MACHALA	1.419	108	90	110	213	194	120	106	90	102	100	101	94
QUITO-TULCAN	70	19	16	11	4	5	7	0	0	0	0	0	0
TULCAN-QUITO	70	19	16	11	4	5	7	0	0	0	0	0	0
QUITO-TULCAN-QUITO	140	38	32	22	8	10	14	0	0	0	0	0	0
TULCAN	140	38	32	22	8	10	14	0	0	0	0	0	0
QUITO-PORTOVIJEJO	86	23	20	20	22	1	0	0	0	0	0	0	0
PORTOVIJEJO-QUITO	86	23	20	20	22	1	0	0	0	0	0	0	0
QUITO-PORTOVIJEJO-QUITO	172	46	40	40	44	2	0	0	0	0	0	0	0
PORTOVIJEJO	172	46	40	40	44	2	0	0	0	0	0	0	0
QUITO-ESMERALDAS	422	44	44	44	46	12	0	0	48	43	45	43	45
ESMERALDAS-QUITO	421	44	43	44	46	12	0	0	48	43	45	43	45
QUITO-ESMERALDAS-QUITO	843	88	87	88	92	24	0	0	96	86	90	86	90
ESMERALDAS	843	88	87	88	92	24	0	0	96	86	90	86	90
QUITO-SALINAS	16	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SALINAS-QUITO	16	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
QUITO-SALINAS-QUITO	32	16	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SALINAS	32	16	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

TOTAL DE TODAS LAS RUTAS CON RELACION A LOS AEROPUERTOS DE QUITO Y GUAYAQUIL

VUELOS ENTRADOS QUITO	21.360	1.700	1.530	1.585	1.791	1.803	1.703	1.805	1.930	1.824	1.802	1.704	1.783
VUELOS SALIDOS QUITO	21.369	1.696	1.531	1.683	1.796	1.801	1.703	1.804	1.933	1.824	1.806	1.708	1.784
VUELOS ENTRADOS GUAYAQUIL	10.342	766	682	788	920	973	972	1.011	964	976	949	891	943
VUELOS SALIDOS GUAYAQUIL	10.340	769	680	789	920	974	973	1.011	963	975	945	888	946



TRAFICO DOMESTICO REGULAR

MOVIMIENTOS REALIZADOS EN EL ECUADOR POR AEROPUERTOS Y MESES

AÑO 2009

AEROPUERTOS / MESES	TOTAL	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DC
TOTN	45393	3626	3258	3604	3636	3966	3701	3913	4149	3935	3912	3692	3901
QUITO Y/O CUAYAQUIL	18418	1305	1165	1341	1531	1385	1650	1732	1641	1664	1590	1499	1555
CUENCA	7465	568	502	574	570	903	631	666	659	641	613	679	703
BALTRA	2604	204	210	230	232	224	222	226	236	184	236	210	226
SAN CRISTOBAL	860	80	72	80	38	70	70	70	72	68	70	70	70
COCA	3919	398	334	384	356	25	0	66	500	444	536	458	454
LAGO AGRIQ	2293	208	186	166	150	134	114	122	164	74	0	0	89
LOJA	2274	174	170	180	137	168	190	196	192	198	196	172	227
MACAS	506	50	42	40	14	74	50	48	38	36	40	38	34
MANA	4449	343	312	339	321	333	340	359	471	444	441	381	369
MACHALA	1418	108	90	110	219	164	120	106	90	100	100	101	84
TULCAN	140	38	32	21	6	10	14	16	0	4	0	0	0
PORTOVIEJO	172	46	40	40	44	2	0	0	0	4	0	0	0
ESMERALDAS	843	88	87	80	32	24	0	16	96	84	90	88	90
SALINAS	32	16	16	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0

TOTAL DE TODAS LAS RUTAS CON RELACION A LOS AEROPUERTOS DE QUITO Y CUAYAQUIL

QUITO	42129	3396	3061	3361	3587	3604	3406	3609	3863	3641	3608	3412	3567
CUAYAQUIL	11682	1535	1362	1571	1810	1947	1945	2036	1927	1951	1884	1779	1889

LOS TOTALES DE LOS AEROPUERTOS DE QUITO Y CUAYAQUIL NO CONSTAN EN EL TOTAL GENERAL POR SER PUNTOS O RUTAS CONVERGENTES DESDE HACIA LOS DEMAS AEROPUERTOS

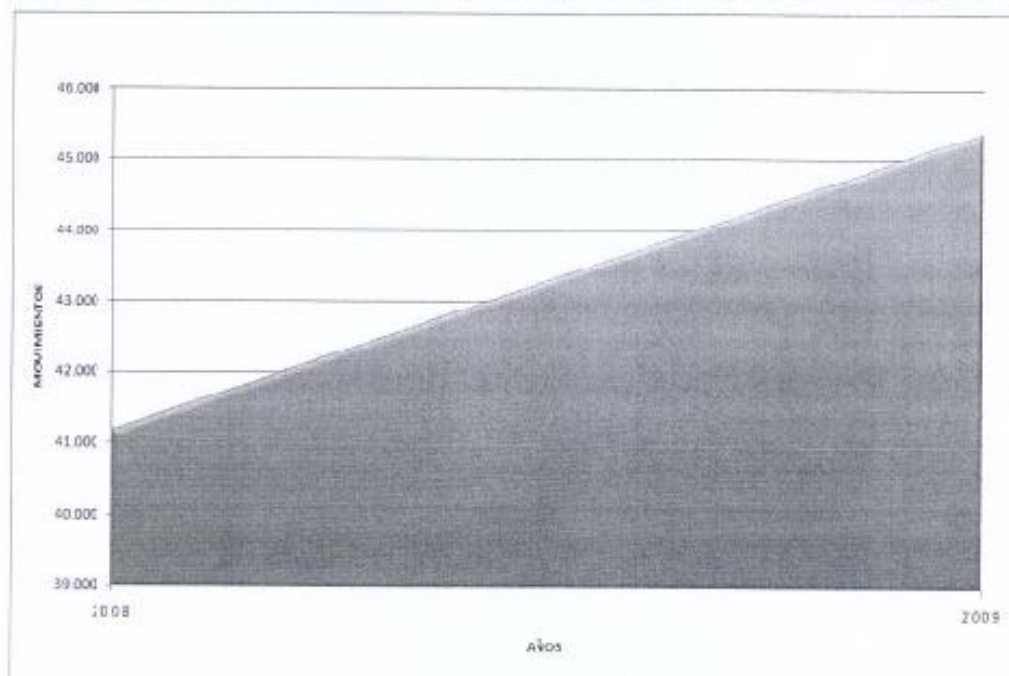
TRAFICO DOMESTICO REGULAR

MOVIMIENTOS REALIZADOS EN EL ECUADOR POR RUTAS PRINCIPALES

PERIODO 2008-2009

RUTAS	2008	2009	VARIACION %
TOTAL	41.176	45.393	10,24
QUITO-GUAYAQUIL	7.872	9.212	17,02
GUAYAQUIL-QUITO	7.067	9.206	17,02
QUITO-GUAYAQUIL-QUITO	15.739	18.418	17,02
QUITO Y/O GUAYAQUIL	15.739	18.418	17,02
QUITO-CUENCA	2.300	2.275	-1,09
CUENCA-QUITO	2.294	2.275	-0,03
QUITO-CUENCA-QUITO	4.594	4.550	-0,96
GUAYAQUIL-CUENCA	1.192	1.457	22,23
CUENCA-GUAYAQUIL	1.191	1.458	22,42
GUAYAQUIL-CUENCA-GUAYAQUIL	2.383	2.915	22,32
CUENCA	5.977	7.465	12,50
QUITO-LOJA	876	972	10,96
LOJA-QUITO	870	975	12,07
QUITO-LOJA-QUITO	1.746	1.947	11,51
GUAYAQUIL-LOJA	25	166	584,00
LOJA-GUAYAQUIL	25	161	544,00
GUAYAQUIL-LOJA-GUAYAQUIL	50	327	554,00
Loja	1.796	2.274	26,61
QUITO-TULCAN	82	70	-14,63
TULCAN-QUITO	82	70	-14,63
QUITO-TULCAN-QUITO	164	140	-14,63
TULCAN	164	140	-14,63
QUITO-BALTRA	7	93	1228,57
BALTRA-QUITO	7	93	1228,57
QUITO-BALTRA-QUITO	14	186	1228,57
QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA	1.219	1.209	-0,82
BALTRA-GUAYAQUIL-QUITO	1.220	1.209	-0,90
QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA Y VV.	2.439	2.418	-0,86
BALTRA	2.453	2.604	6,16
QUITO-GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL	377	430	14,06
SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL-QUITO	377	430	14,06
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	754	860	14,06
SAN CRISTOBAL	754	860	14,06
QUITO-COCA	2.437	1.959	-19,61
COCA-QUITO	2.436	1.960	-19,54
QUITO-COCA-QUITO	4.873	3.919	-19,58
COCA	4.873	3.919	-19,58
QUITO-LAGO AGRIO	935	1.147	22,67
LAGO AGRIO-QUITO	934	1.146	22,70
QUITO-LAGO AGRIO-QUITO	1.869	2.293	22,69
LAGO AGRIO	1.869	2.293	22,69
QUITO-MACAS	90	253	181,11
MACAS-QUITO	90	253	181,11
QUITO-MACAS-QUITO	180	506	181,11
MACAS	180	506	181,11
QUITO-MANTA	2.295	2.227	-2,96
MANTA-QUITO	2.296	2.222	-3,22
QUITO-MANTA-QUITO	4.591	4.449	-3,09
MANTA	4.591	4.449	-3,09

RUTAS	2008	2009	VARIACION %
QUITO-MACHALA	87	698	702,30
MACHALA-QUITO	87	698	702,30
QUITO-MACHALA-QUITO	174	1.396	702,30
GUAYAQUIL-MACHALA	0	11	0,00
MACHALA-GUAYAQUIL	0	11	0,00
GUAYAQUIL-MACHALA-GUAYAQUIL	0	22	0,00
MACHALA	174	1.418	714,94
QUITO-PORTOVIEJO	291	86	-73,45
PORTOVIEJO-QUITO	290	86	-73,34
QUITO-PORTOVIEJO-QUITO	581	172	-73,40
PORTOVIEJO	581	172	-73,40
QUITO-ESMERALDAS	371	422	13,75
ESMERALDAS-QUITO	371	421	13,48
QUITO-ESMERALDAS-QUITO	742	843	13,61
GUAYAQUIL-ESMERALDAS	16	0	-100,00
ESMERALDAS-GUAYAQUIL	16	0	-100,00
GUAYAQUIL-ESMERALDAS-GUAYAQUIL	32	0	-100,00
ESMERALDAS	774	843	8,91
QUITO-SALINAS	117	16	-86,32
SALINAS-QUITO	117	16	-86,32
QUITO-SALINAS-QUITO	234	32	-86,32
QUITO-GUAYAQUIL-SALINAS	8	0	-100,00
SALINAS-GUAYAQUIL-QUITO	9	0	-100,00
QUITO-GUAYAQUIL-SALINAS Y VV.	17	0	-100,00
SALINAS	251	32	-87,25



TRAFICO DOMESTICO REGULAR
MOVIMIENTOS REALIZADOS EN EL ECUADOR
POR COMPAÑIAS DE AVIACION
PERIODO 2008-2009

COMPAÑIAS	2008	2009	PARTICID. %	VARIACION %
TOTAL	41.176	45.393	100,00	10,24
AEROGAL	12.301	12.202	26,88	-0,80
AEROLANE	0	4.119	9,07	0,00
ICARO	9.136	5.767	12,70	-36,88
SAEREO	0	1.295	2,85	0,00
TAME	16.294	18.018	39,69	10,53
VIP	2.385	2.919	6,43	-2,21
AEROGAL / VIP COD. COMPARTIDO	0	589	1,30	0,00
TAME / SAEREO COD. COMPARTIDO	460	484	1,07	5,22



RUTAS / MESES	TOTAL	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
QUITO-MACHALA	21.208	1.620	1.273	1.641	3.074	3.004	1.779	1.609	1.360	1.530	1.500	1.568	1.260
MACHALA-QUITO	21.206	1.620	1.271	1.641	3.104	3.004	1.779	1.609	1.360	1.530	1.500	1.536	1.200
QUITO-MACHALA-QUITO	42.414	3.240	2.546	3.282	6.178	6.008	3.558	3.218	2.720	3.060	3.000	3.104	2.460
GUAYAQUIL-MACHALA	363	0	0	60	229	0	0	0	0	0	0	0	0
MACHALA-GUAYAQUIL	363	0	0	60	229	0	0	0	0	0	0	0	0
GUAYAQUIL-MACHALA-GUAYAQUIL	706	0	0	120	458	0	0	0	0	0	0	0	0
MACHALA	43.120	3.240	2.546	3.402	6.636	6.008	3.558	3.218	2.720	3.060	3.000	3.232	2.460
QUITO-TULCAN	2.786	538	480	321	127	152	532	636	0	0	0	0	0
TULCAN-QUITO	2.786	538	480	321	127	152	532	636	0	0	0	0	0
QUITO-TULCAN-QUITO	5.572	1.076	960	642	254	304	1.064	1.272	0	0	0	0	0
TULCAN	5.572	1.076	960	642	254	304	1.064	1.272	0	0	0	0	0
QUITO-PORTOVIJEJO	6.326	1.602	1.499	1.528	1.620	76	0	0	0	0	0	0	0
PORTOVIJEJO-QUITO	6.326	1.602	1.499	1.528	1.620	76	0	0	0	0	0	0	0
QUITO-PORTOVIJEJO-QUITO	12.652	3.204	2.998	3.056	3.240	152	0	0	0	0	0	0	0
PORTOVIJEJO	12.652	3.204	2.998	3.056	3.240	152	0	0	0	0	0	0	0
QUITO-ESMERALDAS	12.962	5.095	5.071	5.891	6.318	1.767	0	1.183	6.008	5.451	5.640	5.401	5.080
ESMERALDAS-QUITO	12.874	5.095	4.980	5.891	6.318	1.767	0	1.183	6.008	5.451	5.640	5.401	5.080
QUITO-ESMERALDAS-QUITO	115.839	11.190	11.051	11.782	12.636	3.534	0	2.366	12.016	10.902	11.280	10.822	10.160
ESMERALDAS	115.839	11.190	11.051	11.782	12.636	3.534	0	2.366	12.016	10.902	11.280	10.822	10.160
QUITO-SALINAS	512	256	256	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SALINAS-QUITO	512	256	256	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
QUITO-SALINAS-QUITO	1.024	512	512	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SALINAS	1.024	512	512	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

TOTAL DE TODAS LAS RUTAS (CON RELACION A LOS AEROPUERTOS DE QUITO Y GUAYAQUIL)

CAP.OFRECIDA ENTRADA QUITO	2.191.779	169.749	151.200	171.429	189.938	189.010	111.139	110.421	116.666	136.765	118.765	182.289	189.419
CAP.OFRECIDA SALIDA QUITO	2.261.696	174.146	161.703	181.039	194.881	190.976	115.898	114.756	211.018	191.834	195.186	189.028	186.429
CAP.OFRECIDA ENTRADA GUAYAQUIL	1.239.820	84.716	0.495	91.540	107.633	112.372	110.743	113.082	108.188	118.967	144.975	99.773	104.616
CAP.OFRECIDA SALIDA GUAYAQUIL	1.284.650	91.038	79.863	94.596	119.220	115.814	114.188	115.708	108.279	112.676	169.070	133.504	109.664



TRAFICO DOMESTICO REGULAR

CAPACIDAD OFRECIDA DE ASIENTOS EN EL ECUADOR POR AEROPUERTOS Y MESES

AÑO 2009

AEROPUERTOS / MESES	TOTAL	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OC	NOV	DIC
TOTAL	4.743.155	362.575	334.109	381.986	407.354	401.336	334.328	411.497	422.794	404.408	409.448	394.826	411.494
QUITO Y/O GUAYAQUIL	2.206.990	157.074	144.152	165.618	194.308	201.839	137.640	202.392	189.356	195.834	188.348	179.768	188.664
CUENCA	774.404	56.274	51.562	63.002	63.383	61.122	37.085	68.476	67.185	66.117	69.333	61.530	70.635
BALTRA	388.218	30.974	31.486	34.926	33.456	31.224	31.706	33.948	33.142	27.674	31.292	31.910	34.466
SAN CRISTOBAL	113.994	10.616	9.078	10.986	9.376	1.222	8.610	9.224	9.340	9.066	9.786	3.218	9.472
COCA	288.202	21.728	18.688	21.270	19.752	1.460	0	4.824	34.024	27.216	37.688	37.520	35.432
LAGO AGRIO	141.444	11.720	9.548	9.678	9.334	21.682	28.204	26.408	9.330	4.320	0	0	5.220
LOJA	220.316	17.501	16.514	19.908	19.294	19.010	18.105	18.649	19.689	18.637	18.098	15.162	18.549
MACAS	16.448	1.500	1.258	2.116	776	2.266	1.508	1.440	1.148	1.030	1.200	1.148	1.020
MANTA	452.934	36.968	34.734	35.570	35.109	37.514	36.846	39.260	44.072	40.540	40.523	36.424	35.356
MACHALA	43.120	3.240	2.546	3.402	6.636	3.006	3.558	3.218	2.708	3.080	3.000	3.232	2.520
TULCAN	5.572	1.070	908	642	254	304	1.064	1.272	0	0	0	0	0
PORTOVIEJO	12.650	3.204	2.998	3.036	3.240	152	0	0	0	0	0	0	0
ESMERALDAS	105.839	10.190	10.051	11.732	12.636	3.534	0	2.386	12.016	10.902	11.280	10.922	10.160
SALINAS	1.024	512	512	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

TOTAL DE TODAS LAS RUTAS CON RELACION A LOS AEROPUERTOS DE QUITO Y GUAYAQUIL

QUITO	4.455.475	342.895	315.909	359.438	384.609	382.986	367.037	385.179	397.680	378.599	382.951	371.317	385.848
GUAYAQUIL	2.494.670	176.754	162.359	188.136	217.853	238.186	124.931	228.710	214.467	221.643	214.045	203.277	214.310

LOS TOTALES DE LOS AEROPUERTOS DE QUITO Y GUAYAQUIL NO CONSTAN EN EL TOTAL GENERAL POR SER PUNTOS O RUTAS CONVERGENTES DESDE HACIA LOS DEMAS AEROPUERTOS

TRAFICO DOMESTICO REGULAR

CAPACIDAD OFRECIDA DE ASIENTOS EN EL ECUADOR POR RUTAS PRINCIPALES

PERIODO 2008-2009

RUTAS	2 0 0 8	2 0 0 9	VARIACION %
TOTAL	4.126.253	4.743.155	14,95
QUITO-GUAYAQUIL	898.797	1.105.334	23,08
GUAYAQUIL-QUITO	893.906	1.100.656	23,13
QUITO-GUAYAQUIL-QUITO	1.792.703	2.206.990	23,11
QUITO Y/O GUAYAQUIL	1.792.703	2.206.990	23,11
QUITO-CUENCA	254.330	286.806	12,79
CUENCA-QUITO	190.364	226.572	19,02
QUITO-CUENCA-QUITO	444.694	513.438	15,46
GUAYAQUIL-CUENCA	117.988	150.400	27,68
CUENCA-GUAYAQUIL	82.666	110.467	33,31
GUAYAQUIL-CUENCA-GUAYAQUIL	200.734	260.966	30,01
CUENCA	645.428	774.404	19,98
QUITO-LOJA	78.022	97.436	24,88
LOJA-QUITO	77.074	96.872	25,69
QUITO-LOJA-QUITO	155.096	194.308	25,28
GUAYAQUIL-LOJA	821	13.142	1500,73
LOJA-GUAYAQUIL	695	12.966	1748,56
GUAYAQUIL-LOJA-GUAYAQUIL	1.517	26.008	1614,44
Loja	156.613	220.316	40,68
QUITO-TULCAN	6.638	2.786	-58,03
TULCAN-QUITO	6.638	2.786	-58,03
QUITO-TULCAN-QUITO	13.276	5.572	-58,03
TULCAN	13.276	5.572	-58,03
QUITO-BALTRA	1.010	14.248	1302,38
BALTRA-QUITO	1.016	14.372	1285,04
QUITO-BALTRA-QUITO	2.032	28.320	1293,70
QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA	181.583	179.861	-1,00
BALTRA-GUAYAQUIL-QUITO	181.305	180.037	-0,97
QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA Y VV.	362.888	359.898	-0,95
BALTRA	365.520	388.218	6,21
QUITO-GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL	49.240	56.397	15,75
SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL-QUITO	49.240	56.397	15,75
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL	98.480	113.994	15,75
SAN CRISTOBAL	98.480	113.994	15,75
QUITO-COCA	146.209	130.063	-11,04
COCA-QUITO	146.133	130.139	-10,94
QUITO COCA QUITO	292.342	260.202	-10,99
COCA	292.342	260.202	-10,99
QUITO-LAGO AGRIO	56.145	70.738	25,99
LAGO AGRIO-QUITO	56.041	70.706	26,17
QUITO-LAGO AGRIO-QUITO	112.186	141.444	26,08
LAGO AGRIO	112.186	141.444	26,08
QUITO-MACAS	2.678	8.224	207,09
MACAS-QUITO	2.678	8.224	207,09
QUITO-MACAS-QUITO	5.356	16.448	207,09
MACAS	5.356	16.448	207,09

RUTAS	2008	2009	VARIACION %
QUITO-MANTA	238.390	227.133	-4,72
MANTA-QUITO	247.805	225.801	-9,86
QUITO-MANTA-QUITO	486.195	452.934	-6,84
MANTA	486.195	452.934	-6,84
QUITO-MACHALA	2.610	21.208	712,57
MACHALA-QUITO	2.610	21.208	712,49
QUITO-MACHALA-QUITO	5.220	42.414	712,53
GUAYAQUIL-MACHALA	0	353	0,00
MACHALA-GUAYAQUIL	0	353	0,00
GUAYAQUIL-MACHALA-GUAYAQUIL	0	706	0,00
MACHALA	5.220	43.120	726,05
QUITO-PORTOVIEJO	26.110	6.325	-75,73
PORTOVIEJO-QUITO	26.062	6.325	-75,73
QUITO-PORTOVIEJO-QUITO	52.172	12.650	-75,75
PORTOVIEJO	52.172	12.650	-75,75
QUITO-ESMERALDAS	45.756	52.965	15,76
ESMERALDAS-QUITO	45.756	52.874	15,56
QUITO-ESMERALDAS-QUITO	91.512	105.839	16,64
GUAYAQUIL-ESMERALDAS	460	0	-100,00
ESMERALDAS-GUAYAQUIL	460	0	-100,00
GUAYAQUIL-ESMERALDAS-GUAYAQUIL	960	0	-100,00
ESMERALDAS	92.472	105.839	14,46
QUITO-SALINAS	3.873	512	-86,78
SALINAS-QUITO	3.873	512	-86,78
QUITO-SALINAS-QUITO	7.746	1.024	-86,78
QUITO-GUAYAQUIL-SALINAS	268	0	-100,00
SALINAS-GUAYAQUIL-QUITO	268	0	-100,00
QUITO-GUAYAQUIL-SALINAS Y VV.	544	0	-100,00
SALINAS	8.290	1.024	-87,65

