



INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES
LA UNIVERSIDAD DE POSGRADO DEL ESTADO

REPÚBLICA DEL ECUADOR

INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES
UNIVERSIDAD DE POSTGRADO DEL ESTADO

I PROMOCIÓN MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA

Título de la Tesis:

**“EVALUACIÓN DEL IMPACTO EN LA APLICACIÓN DEL 2% DE
LOS INGRESOS BRUTOS COMO BASE IMPONIBLE DE LAS
SOCIEDADES EXTRANJERAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL
DE PASAJEROS Y DE CARGA, CONSTITUIDAS AL AMPARO DE
LEYES EXTRANJERAS DURANTE EL PERÍODO 2009-2013.”**

Tesis para optar

Al título de Magíster en Administración Tributaria

Autor: Xavier Fernando Martínez Urdiales

Director: Juan Carlos Campuzano Sotomayor

Guayaquil, Mayo 2016

Autoría

Yo, Xavier Fernando Martínez Urdiales con C.I. No. 0919740936 declaro que las ideas, juicios, valoraciones, interpretaciones, consultas bibliográficas, definiciones y conceptualizaciones expuestas en el presente trabajo; así cómo, los procedimientos y herramientas utilizadas en la investigación, son de absoluta responsabilidad del autor de la Tesis.

A handwritten signature in black ink, written over a horizontal line. The signature is cursive and appears to read 'Xavier Fernando Martínez Urdiales'.

Firma

0919740936

Autorización de publicación

Autorizo al Instituto de Altos Estudios Nacionales la publicación de esta Tesis, de su bibliografía y anexos, como artículo en publicaciones para lectura seleccionada o fuente de investigación, siempre dando a conocer el nombre del autor y respetando la propiedad intelectual del mismo.

Guayaquil, mayo del 2016

A handwritten signature in black ink, written over a horizontal line. The signature is cursive and appears to read 'Xavier Martínez Urdiales'.

Firma

XAVIER FERNANDO MARTINEZ URDIALES

0919740936

Resumen

En los últimos años las Administraciones Tributarias de los países en vías de desarrollo han enfocado sus estrategias hacia el control de las grandes empresas denominadas en muchos de los casos Grandes Contribuyentes y que, generalmente, pertenecen a reconocidos grupos económicos que ejercen sus actividades en varios países a escala mundial; de esta manera, se esperan significativos resultados en términos de recaudación tributaria y, por consiguiente, en mayores ingresos a sus presupuestos fiscales anuales.

Como parte de estos grupos de empresas se encuentran muchas aerolíneas importantes, que operan en los distintos países a través de sucursales. Y es precisamente que, por el tipo de operación que efectúan estas compañías, que se torna bastante compleja la obtención de información para la Administración Tributaria de un determinado país, dificultando establecer sus bases imponibles, el impuesto causado y su impuesto a pagar, sobretodo, para el caso de las aerolíneas constituidas como sucursales extranjeras.

Por otro lado, varias de las compañías de transporte aéreo constituidas como empresas ecuatorianas, muestran bajas presiones fiscales a pesar de obtener ingresos considerables, quizá por formar parte de una planificación fiscal agresiva –al pertenecer a grupos económicos extranjeros que cuentan con servicios de asesorías externas–, o simplemente por falta de mejores mecanismos por parte de la Administración Tributaria para un control óptimo y oportuno.

Por lo expuesto, el presente proyecto abarcará un análisis de la recaudación tributaria de las compañías de transporte aéreo nacionales y extranjeras en el Ecuador, tanto de pasajeros como de carga, durante el período 2009-2013, respecto a la determinación de la base imponible y, por consiguiente, del impuesto causado, impuesto a pagar y la presión fiscal.

Palabras clave: base imponible, impuesto causado, impuesto a pagar y presión fiscal.

Abstract

During the past years, the Tax Administration Services in developing countries have focused their strategies towards the control of big enterprises that have been identified as Major Taxpayers. Usually this group is comprised by large economic groups that have presence in different countries, and for that reason it is expected that these enterprises produce big amounts of tax collection.

As part of these big economic groups, we can find several important airlines, which are established in different countries. Particularly, because of their complex operation system when a country will audit an airline it becomes difficult to collect the necessary data that the Tax Administration will need in the audit process to establish tax bases, generated taxes and their payable tax.

Furthermore, some Airlines that are established as Ecuadorian enterprises show low tax burdens even though they obtained large income, maybe because these companies as part of a large international holding follow an aggressive fiscal planning designed by their foreign consulting services, or simply because the Tax Administration does not have enough mechanisms to perform a prompt and optimal control.

For these reasons, this project will cover an analysis of the tax collection process from 2009 to 2013. This analysis will include the establishment of the tax base and tax burden, the collected tax and the determination of payable tax in domestic and foreign airlines in Ecuador, also it will not only be focused on passengers but also on air freight.

Key words: tax base, tax caused, payable tax, tax burden.

Dedicatoria

Dedico el presente trabajo a mis Padres, quienes con su vocación de maestros han sabido inculcarme la constante preparación profesional, y han sido y son mis guías permanentes en el camino de mi vida.

Xavier Fernando Martínez Urdiales

Agradecimiento

Agradezco a Dios, quien siempre me ha cuidado y

bendecido en todo lo que me he propuesto;

A mis padres, por ser quienes me han apoyado durante todos

mis procesos de estudio;

Al Econ. Juan Carlos Campuzano Sotomayor por la

dirección de la presente tesis;

A ti.

Índice

Capítulo 1. El Sector Aeronáutico en el Ecuador	13
1.1 Antecedentes.....	13
1.2 Evolución del Sector Aeronáutico en el Ecuador.....	15
1.2.1 Breve Historia de la Aviación en el Ecuador	15
1.2.2 La Aviación Comercial en el Ecuador.....	18
1.3 Principales compañías de transporte aéreo que brindan el servicio desde y hacia el Ecuador.....	25
1.3.1 Principales compañías nacionales de transporte aéreo	25
1.3.2 Principales compañías extranjeras de transporte aéreo	30
1.4 Principales Rutas Operadas desde y hacia el Ecuador	36
1.4.1 Número de Pasajeros Entrados y Salidos por Ciudad de Origen y Destino	37
1.4.2 Comunidad Andina.....	37
1.4.3 Carga en TM, Entrada y Salida por los aeropuertos de Quito, Guayaquil y Latacunga	37
1.4.4 Pasajeros en Tránsito por los aeropuertos de Quito y Guayaquil.....	38
Capítulo 2. Marco Teórico y Metodológico.....	39
2.1 Impacto de los impuestos y demás cargos a las aerolíneas	39
2.1.1 Criterios de la OACI sobre Impuestos del Transporte Aéreo Internacional	41
2.2 El impacto del transporte aéreo en la economía.....	44
2.3 Marco Tributario de las Compañías de Transporte Aéreo Extranjeras y Nacionales.....	45
2.4 Metodología de la Investigación	47
2.4.1 Enfoque de la investigación.....	47
2.4.2 Tipo de Investigación	48
2.4.3 Población y Tamaño de la Muestra	48

2.4.4 Técnica de la Investigación	48
2.4.5 Instrumentos de la Investigación	48
2.4.6 Procedimiento para el procesamiento e interpretación de datos	49
Capítulo 3. Evaluación histórica-tributaria de las recaudaciones de las compañías de transporte aéreo durante el período 2009-2013	50
3.1 Evaluación de la recaudación tributaria de las empresas de transporte aéreo, que brindan el servicio desde y hacia el Ecuador, durante el período analizado.....	50
3.2 Evaluación de la recaudación tributaria de las principales empresas de transporte aéreo, tanto nacionales como sucursales extranjeras, durante el período analizado.....	55
Elaborado por: El Autor	63
3.3 Resultado Final.....	63
4.1 Conclusiones.....	64
4.2 Recomendaciones	65
Bibliografía	67

Índice de Tablas

Tabla 1. Resumen total.....	54
Tabla 2. Ingresos Promedio por Tipo de Empresa	56
Tabla 3. Utilidad Promedio por Tipo de Empresa	56
Tabla 4. IR Causado Promedio por Tipo de Empresa.....	56
Tabla 5. Ingresos, Costos y Gastos, Utilidad e Impuesto Causado Promedio por Tipo de Empresa IR Causado Promedio por Tipo de Empresa.....	57
Tabla 6. Ingreso Promedio por Tipo de Transporte	57
Tabla 7. Utilidad Promedio por Tipo de Transporte	58
Tabla 8. IR Causado Promedio por Tipo de Transporte	58
Tabla 9. Ingresos, Costos y Gastos, Utilidad e IR Causado Promedio por Tipo de Transporte	58
Tabla 10. Utilidad Promedio	59
Tabla 11. Impuesto Causado promedio.....	60
Tabla 12. Impuesto a pagar promedio.....	60
Tabla 13. Comparativo Final.....	61
Tabla 14. Impuesto causado promedio aplicando el 2% - Empresas Nacionales 2009-2013	62
Tabla 15. Impuesto causado reportado 2009-2013 – Empresas Nacionales.....	63
Tabla 16. Impuesto causado aplicando el 2% al período 2009-2013 – Empresas Nacionales	63

Índice de Figuras

Figura 1. Número de extranjeros que llegaron al Ecuador Período 2009-2013.....	14
Figura 2. Primera Aeronave Tripulada.....	15
Figura 3. Cosme Rennella Barbatto	16
Figura 4. PATRIA No. 1	16
Figura 5. TELEGRAFO I.....	17
Figura 6. Etiqueta de Equipaje - 1930.....	18
Figura 7. Mapa de Rutas e Itinerarios de Aerovías del Ecuador - 1936	20
Figura 8. Aeropuerto de Guayaquil – DC-2 de PANAGRA en 1940.....	21
Figura 9. Aeropuerto de Quito – DC-3 de PANAGRA en 1946	21
Figura 10. Boeing 307 de AREA Ecuador.....	23
Figura 11. Folleto Ecuatoriana de Aviación	24
Figura 12. Douglas DC-4 HC-AHJ de AREA en México en 1965	24
Figura 13. AERONAVE LAN	26
Figura 14. MODELO AIRBUS A320.....	28
Figura 15. AERONAVE AEROGAL	28
Figura 16. AERONAVE AVIANCA	30
Figura 17. AERONAVE KLM	31
Figura 18. AERONAVE AMERICAN AIRLINES INC.....	32
Figura 19. AERONAVE COPA.....	34
Figura 20. Empresas por quintil de ingresos	50
Figura 21. Ingreso promedio de las empresas	51
Figura 22. Costos y Gastos.....	52
Figura 23. Utilidad promedio de las empresas	52
Figura 24. Impuesto Causado promedio de las empresas	53

Figura 25. Comparativo Impuesto a la renta Causado e impuesto pagado	54
Figura 26. Porcentaje de Ingresos Brutos por Tipo de Empresa.....	55
Figura 27. Porcentaje de Ingresos Brutos por Tipo de Empresa.....	59
Figura 28. Media de Presión Fiscal.....	61

Índice de Anexos

Anexo 1. Pasajeros entrados y salidos por Quito, Guayaquil, Esmeraldas y Latacunga, según ciudades de origen y destino.....	70
Anexo 2. Pasajeros entrados y salidos por Quito, Guayaquil, Esmeraldas y Latacunga, desde y hacia la Comunidad Andina.....	72
Anexo 3. Carga en TM, Entrada y Salida por Quito y Guayaquil, según ciudades de origen y destino	73
Anexo 4. Pasajeros en Tránsito por los aeropuertos de Quito y Guayaquil, por mes	75
Anexo 5. Participación porcentual de las rutas con mayor movimiento de pasajeros entrados y salidos por el Aeropuerto Mariscal Sucre	76
Anexo 6. Participación porcentual de las rutas con mayor movimiento de pasajeros entrados y salidos por el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo	77
Anexo 7. Participación porcentual de las rutas con mayor movimiento de carga entrada y salida por el Aeropuerto Mariscal Sucre.....	78
Anexo 8. Participación porcentual de las rutas con mayor movimiento de carga entrada y salida por el José Joaquín de Olmedo	79

Introducción

La crisis del sistema financiero ecuatoriano a finales de la década de los noventa y la profunda inestabilidad política que vivía el Ecuador en ese entonces, tuvo serias repercusiones en varios sectores del país, de los cuales no pudo excluirse el sector de la transportación aérea, mismo que con cierres de operaciones y el ingreso de nuevos competidores, tuvo un proceso de modernización en su parte estructural administrativa que le permitió adaptarse a las nuevas necesidades y tendencias del mercado; en pocas palabras, ajustarse a la realidad.

Y como en toda crisis económica, muchos sufren las consecuencias mientras que otros, en cambio, a pesar de las circunstancias ven una oportunidad de expandirse o de ganar una proporción más grande de mercado. Es así que, varias aerolíneas ecuatorianas tuvieron serios problemas para resistir a los embates económicos de la época, y se pueden citar como claros ejemplos a los casos de las compañías SAETA y Ecuatoriana de Aviación (Amores, 2013), las cuales vieron suspendidas sus operaciones indefinidamente a inicios del nuevo milenio debido a factores de diversa índole; sin embargo, al quedar fuera del mercado dos de las principales aerolíneas que cubrían el mercado local e internacional, quedó una demanda alta de pasajeros por ser cubierta, situación que fue aprovechada por aerolíneas que decidieron incurrir en el mercado de la aviación comercial a mayor escala tales como: AMERICAN AIRLINES, AEROCONTINENTE –actual AVIANCA–, COMPAÑÍA PANAMEÑA DE AVIACIÓN –COPA–, AEROLANE LÍNEAS AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A., LAN AIRLINES S.A. –actual LATAM AIRLINES GROUP S.A. –, GRUPO TACA, DELTA AIRLINES, KLM, ICARO, AUSTRO AÉREO, entre los principales.

Toda esta compulsión suscitada a finales del milenio anterior en el Ecuador, conllevó a la dolarización de su economía en el año 2000, imposibilitando desde ese momento al Estado Ecuatoriano establecer políticas monetarias futuras en caso de ser necesarias, quedando

prácticamente como única opción el establecimiento de políticas fiscales. Y es justamente en estas políticas, donde la actuación de la Administración Tributaria se convirtió en el puntal de los gobiernos subsiguientes para la generación de ingresos que alimenten anualmente al Presupuesto General del Estado, donde cada sector productivo tomó relativa importancia y participación, entre estos, el sector de la transportación aérea.

Es por esta razón, que en la última década las Administraciones Tributarias de los países de América del Sur han apuntalado sus esfuerzos hacia mayores y mejores controles a los contribuyentes, sobre todo a las consideradas grandes empresas o grupos económicos, para así incrementar su recaudación tributaria y, por consiguiente, los ingresos en sus arcas fiscales.

Así también, dentro de estas grandes empresas reconocidas mundialmente se encuentran muchas de las aerolíneas más importantes, mismas que desarrollan sus actividades en países en vías de desarrollo a través de sucursales, establecimientos permanentes, agentes o representantes, entre otras formas. Sin embargo, para las Administraciones Tributarias es una tarea compleja la obtención de información de éstas para la determinación de sus bases imponibles, impuesto causado y su impuesto a pagar. Por otro lado, las compañías de transporte aéreo nacionales presumiblemente utilizan mecanismos que les permitirían erosionar la base imponible de sus ejercicios fiscales, con el objetivo de cancelar un mínimo o nada de impuesto a la renta.

Estas dificultades con las que se ha encontrado la Administración Tributaria ecuatoriana de establecer una sujeción tributaria de los ingresos de las compañías de transporte aéreo, y por la complejidad propia de la operación, se encuentran plasmadas en la normativa tributaria, al establecer un tratamiento distinto entre las compañías de transporte aéreo nacionales y extranjeras; sin embargo, la recaudación tributaria se ha visto mermada en los últimos años, a pesar de los importantes ingresos que han obtenido.

Y es este tratamiento aplicado por la norma tributaria, específicamente la Ley de Régimen Tributario Interno (LRTI 2007) y el Reglamento a la Ley de Régimen Tributario Interno (RLRTI 2008), la que distingue la forma de determinar la base imponible de las compañías de transporte aéreo extranjeras de las nacionales.

Por una parte, para las primeras se cita en el artículo 31 de la LRTI (2007), para el período de análisis [(LRTI), 2007], lo siguiente:

Ingresos de las compañías de transporte internacional.- Los ingresos de fuente ecuatoriana de las sociedades de transporte internacional de pasajeros, carga, empresas aéreo expreso, couriers o correos paralelos constituidas al amparo de leyes extranjeras y que operen en el país a través de sucursales, establecimientos permanentes, agentes o representantes, se determinarán a base de los ingresos brutos por la venta de pasajes, fletes y demás ingresos generados por sus operaciones habituales de transporte. Se considerará como base imponible el 2% de estos ingresos. Los ingresos provenientes de actividades distintas a las de transporte se someterán a las normas generales de esta Ley.

Como se puede observar, la normativa claramente menciona la forma única de determinar la base imponible de las compañías de transporte aéreo extranjeras, bajo un porcentaje del 2% sobre los ingresos brutos aplicado al servicio principalmente de pasajeros y de carga.

Por otra parte, el tratamiento tributario aplicado para las compañías de transporte aéreo nacionales está contemplado en los mismos artículos de la Ley de Régimen Tributario Interno y de su respectivo Reglamento, como si fuera cualquier sociedad constituida al amparo de las leyes ecuatorianas, con ciertas distinciones propias de la naturaleza de su actividad.

Esta distinción ha generado que en muchos de los casos, las más grandes compañías nacionales de transporte aéreo, a pesar de tener ingresos superiores, declaren un impuesto causado inferior a las de sus similares extranjeras y, por consiguiente, un impuesto a pagar

menor o nada de imposición (Revista EKOS, 2016); llegando en algunos casos a reportar pérdidas recurrentes. Es decir, se ha generado una distorsión para efectos tributarios que incluso podrían violar los principios de generalidad y equidad en los que se basa la norma legal.

Dada la distinción contemplada en la normativa tributaria ecuatoriana respecto del tratamiento tributario aplicado a las compañías de transporte aéreo extranjeras de las nacionales y, al potencial abuso de estas últimas en términos de la determinación de su base imponible y, por consiguiente, de su impuesto causado, impuesto a pagar y presión fiscal en general; es importante revisar las posibles causas que generan una suerte de inequidad al momento de la declaración y pago del impuesto a la renta.

Cabe mencionar que, si bien esta diferente forma de tratamiento plasmada en la Ley y su respectivo Reglamento se enmarca en un *principio de simplicidad* (Constitución de la República del Ecuador, 2008) para la Administración Tributaria, por el hecho de la dificultad de obtener información de las actividades de las compañías de transporte aéreo extranjeras y, en un *principio de generalidad* (Código Tributario, 2005) por incluir a las compañías de transporte aéreo nacionales dentro de las sociedades constituidas al amparo de las leyes ecuatorianas –compañía ecuatoriana–, no debería concebirse una brecha significativa entre sus bases imponibles.

De igual forma, en este estudio se demostrará las diferencias en la presión fiscal de los valores declarados durante el período 2009-2013 y, cuánto se hubiese incrementado la recaudación tributaria si todas las compañías de transporte aéreo tuviesen el mismo tratamiento del artículo 31 de la LRTI (2007).

Es por esto, que la *hipótesis* del presente trabajo investigativo es la aplicación del 2% a los ingresos brutos como base imponible a las empresas ecuatorianas de transporte aéreo,

generaría un incremento en sus bases fiscales, impuesto causado, impuesto a pagar y presión fiscal; por consiguiente, un aumento significativo en la recaudación tributaria.

- Ho: $(I*2\%) >$ presión fiscal EETA –empresas ecuatorianas de transporte aéreo—

Por consiguiente, de admitirse la hipótesis planteada, se elaborará una recomendación para la Administración Tributaria de modificar mediante una reforma tributaria, el tratamiento a aplicar para las compañías de transporte aéreo nacionales y extranjeras, respecto de la determinación de sus bases imponibles, lo cual conllevaría un aumento en la recaudación tributaria y una mayor y más justa presión fiscal.

Por otro lado, el *objetivo general* de la actual tesis es evaluar el impacto en la recaudación tributaria de las empresas de transporte aéreo tanto de las sociedades constituidas al amparo de leyes extranjeras y que operen en el país a través de sucursales, establecimientos permanentes, agentes o representantes como de las sociedades ecuatorianas, durante período 2009-2013.

Asimismo, los *objetivos específicos* son los siguientes:

1. Conocer los antecedentes del sector aeronáutico nacional e internacional.
2. Conocer las principales compañías de transporte aéreo nacionales y extranjeras que brindan sus servicios desde y hacia el Ecuador.
3. Examinar el marco normativo tributario del impuesto a la Renta aplicable a las empresas de transporte aéreo, tanto de las sociedades constituidas al amparo de leyes extranjeras y que operen en el país a través de sucursales, establecimientos permanentes, agentes o representantes como de las sociedades ecuatorianas, durante el período de análisis.
4. Evaluar el impacto en la recaudación tributaria de las sociedades constituidas al amparo de leyes extranjeras y que operen en el país a través de sucursales, establecimientos permanentes, agentes o representantes, durante el período de análisis.

5. Evaluar el impacto en la recaudación tributaria de las empresas ecuatorianas de transporte aéreo, durante el período de análisis.

De ser comprobada la hipótesis del presente estudio, las bases imponibles que podrían llegar a tener las empresas ecuatorianas de transporte aéreo serían muy superiores a las que actualmente reportan en sus declaraciones anuales de impuesto a la renta, conllevando a una recaudación tributaria significativa en términos cuantitativos para el país y, además, se disminuiría la brecha existente entre las bases imponibles determinadas entre este grupo de empresas ecuatorianas y aquellas constituidas como sucursales extranjeras.

Por lo tanto, el presente trabajo se desarrollará tomando en cuenta la información proveniente de las declaraciones del impuesto a la renta desde el ejercicio fiscal 2009 hasta el 2013 –período objeto de análisis–, de ambos grupos de empresas, tanto nacionales como extranjeras y, se establecerá una comparación entre las mismas, en términos de sus bases imponibles, impuesto causado, presión fiscal e impuesto pagado.

En conclusión, bajo el análisis a realizarse se pretenderá determinar, que actualmente las empresas de transporte aéreo constituidas como sucursales extranjeras tienen una mayor presión fiscal que aquellas constituidas al amparo de las leyes ecuatorianas, y que si a todo el sector aeronáutico se le aplicase una tarifa impositiva similar o única, en este caso, el 2% sobre una base de los ingresos brutos, la Administración Tributaria obtendría una recaudación tributaria importantísima para el Presupuesto General del Estado y que, además, disminuiría brechas de evasión o elusión presumiblemente existentes en las declaraciones de las compañías de transporte aéreo nacionales.

Capítulo 1. El Sector Aeronáutico en el Ecuador

1.1 Antecedentes

El crecimiento económico del Ecuador ha estado muy ligado a la evolución histórica que ha vivido el país desde hace casi un siglo el Sector Aeronáutico Ecuatoriano, mismo que data desde antes de la Segunda Guerra Mundial y que, actualmente, constituye un medio de transporte vital para el desarrollo económico y cultural del país.

No es posible hablar del crecimiento de un territorio determinado sin mencionar su desarrollo en los sectores de la transportación, puesto que tienen un impacto directamente relacionado con el comercio, los negocios, el ingreso de divisas y el turismo en general, dentro del ámbito nacional como en el internacional.

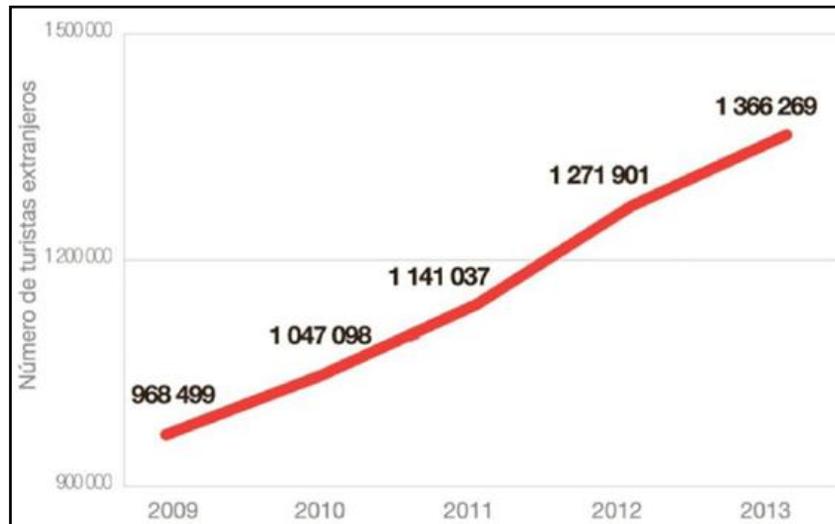
Y como todo negocio, el transporte aéreo obedece regularmente a las circunstancias del mercado en el que se desenvuelve, entendiéndose por ello a la situación económica de un país, determinaciones de los entes reguladores, conflictos políticos, falta de seguridad jurídica, entre las más importantes.

Asimismo, es importante mencionar que, la modernización de la infraestructura aeroportuaria, su concesión al sector privado, las renovaciones de flotas y la construcción de nuevos aeroportuarios de mayor capacidad y mejor tecnología, han hecho del sector aeronáutico un pilar fundamental del progreso alcanzado por el Ecuador.

Y es precisamente el turismo uno de los indicadores más evidentes de este progreso, puesto que existe una aumenta en la cantidad de extranjeros que han ingresado al país en los últimos años, eligiendo al Ecuador como lugar de destino; con gran demanda de países vecinos como Colombia, Perú, Venezuela, así como de otras nacionalidades. Según cifras oficiales del Ministerio de Turismo, el flujo de extranjeros que visitaron el Ecuador en el período 2009-2013 creció en más del 40%, llegando a ingresar en el año 2013 la cantidad de

1.366.269 extranjeros, mostrando un crecimiento del 7% con respecto al año anterior (Ministerio de Turismo, 2015), tal como se aprecia en la siguiente figura:

Figura 1. Número de extranjeros que llegaron al Ecuador Período 2009-2013



Fuente: Ministerio de Turismo, 2015
Elaborado por: Servicio de Rentas Internas

Adicionalmente, el mencionado Ministerio ha promovido varios proyectos a nivel nacional como internacional, con el objetivo de fomentar el turismo en el Ecuador, principalmente bajo su campaña promocional y publicitaria *ALL YOU NEEDED IS ECUADOR*, misma que motiva a el turismo interno y receptivo alrededor del mundo (Ministerio de Turismo, 2015).

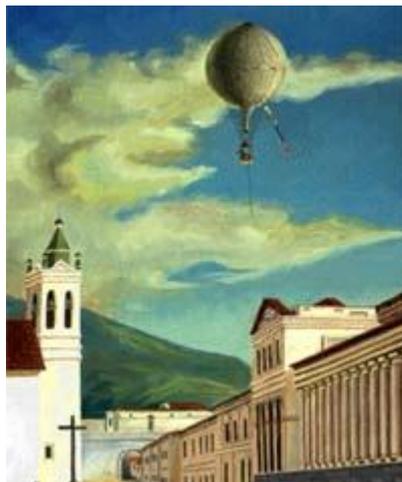
A continuación se abordará en un contexto histórico la evolución de este sector, partiendo desde los inicios de la aviación en nuestro país; así como también se mostrarán un detalle de las principales compañías extranjeras y nacionales de transporte aéreo que operan en la actualidad y de las rutas más importantes.

1.2 Evolución del Sector Aeronáutico en el Ecuador

1.2.1 Breve Historia de la Aviación en el Ecuador

La era de la aviación en el Ecuador empieza un 4 de diciembre de 1842, cuando por primera vez se elevó a los cielos ecuatorianos una aeronave tripulada por el aeronauta José María Flores, despegando del Convento de San Agustín, sobrevolando el centro de Quito en un globo de aire caliente. Posteriormente, el chileno Eduardo Molina Lawin, introdujo el 06 de noviembre del 1912 para una exhibición el primer avión a nuestro país, sobrevolando Guayaquil desde el Hipódromo del Jockey Club (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 2016).

Figura 2. Primera Aeronave Tripulada



Fuente: www.fuerzaaereaecuadorian.mil.ec

Elaborado por: Fuerza Aérea Ecuatoriana, 2016

Con la plena intención de promover y apoyar la actividad aérea en el Ecuador, para 1910 el Club Guayas de Tiro cambia su nombre al de Club Guayas de Tiro y Aviación. Así fue que el guayaquileño Cosme Rennella Barbatto se convirtió en el primer piloto ecuatoriano, socio fundador del club, que ingresó en la Escuela de Aviación de la Sociedad Chiribiri & C. Mirafiori, en Turín, Italia. Dado su buen desenvolvimiento, fue piloto de combate durante la Primera Guerra Mundial, interviniendo en más de 250 incursiones como parte de la aviación italiana (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 2016).

Figura 3. Cosme Rennella Barbatto



Fuente: www.fuerzaaereaecuadorian.mil.ec
Elaborado por: Fuerza Aérea Ecuatoriana, 2016

Obtuvo varios reconocimientos y condecoraciones en países europeos. Fue considerado como el Décimo As de los cuarenta italianos de la Primera Guerra Mundial (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 2016).

Figura 4. PATRIA No. 1



Fuente: www.fuerzaaereaecuadorian.mil.ec
Elaborado por: Fuerza Aérea Ecuatoriana, 2016

Y es el 8 de octubre de 1913, cuando un monoplano del Nieuport Novara e Valgoi, con motor de 50 HP, se convierte en el primer avión ecuatoriano que surca los cielos del Ecuador, el mismo que fue bautizado como PATRIA No. 1, elevándose unos 120 metros y sobresolando el Río Guayas. Para el año de 1920, el dueño del periódico El Telégrafo celebra un contrato con el joven italiano Adolfo Bossio, para que éste, apoderado de un aviador llamado Elia Liut, le ceda en venta la aeronave, haciéndose cargo de todos los gastos que esta demande. Y fue el 08 de agosto de 1920, cuando el Telégrafo I, como fue bautizado el avión, se elevó hasta casi los 2000 metros de altitud, dentro del campo de aviación, en medio de la presencia del Presidente de la República y demás funcionarios de la ciudad (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 2016).

Figura 5. TELÉGRAFO I



Fuente: www.fuerzaaereaecuadorian.mil.ec

Elaborado por: Fuerza Aérea Ecuatoriana, 2016

El primer vuelo reportado desde Guayaquil hasta Cuenca, sobrevolando la Cordillera de los Andes, fue el 4 de noviembre de 1920, considerado como el más largo de la época en nuestro país, transportando correo por una hora y 55 minutos (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 2016).

Estos hechos históricos hicieron que el Crnel. Francisco Gómez de la Torre, Jefe de Zona de Guayaquil, enviara un telegrama a la Presidencia de la República y al Jefe del Estado

Mayor, destacando la magnitud de los hechos y la importancia que de ahí en adelante tendría el desarrollo de la actividad aeronáutica en el Ecuador. Y fue así que el 27 de octubre de 1920, mediante Decreto Legislativo, con la aprobación y total apoyo del Presidente Dr. José Luis Tamayo, se crean las escuelas de aviación en Quito y Guayaquil (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 2016).

1.2.2 La Aviación Comercial en el Ecuador

Después de los primeros sobrevuelos en cielo ecuatoriano realizados por pilotos italianos, pioneros en la aviación ecuatoriana, surgió la necesidad de contar con un servicio aéreo regular en el país (Aeromundo Magazine, 2014).

La Sociedad Colombo-Alemana de Transporte (SCADTA) envió un delegado ante el gobierno de Ecuador, en busca de un acuerdo comercial, propiamente de transporte de correo aéreo. El vuelo que llevaba al emisario de la empresa Hermann Kuehl, partió el 28 de julio de 1928 desde Barranquilla a bordo de un hidroavión Junkers F-13, denominado Boyacá y pilotado por el alemán Herbert Boy y, fue al atardecer del día siguiente acuatizó en el Río Guayas, convirtiéndose así en el primer vuelo comercial que cruzó la línea ecuatorial (Aeromundo Magazine, 2014).

Figura 6. Etiqueta de Equipaje - 1930



Fuente: www.aeromundomag.com

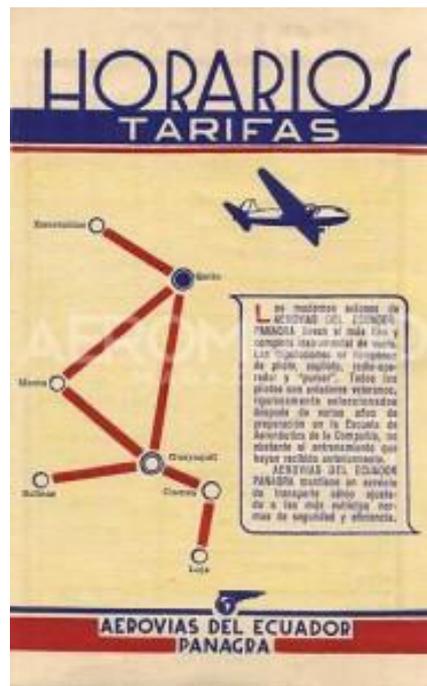
Elaborado por: Aeromundo Magazine, 2014

Una vez en territorio ecuatoriano, el emisario sostuvo conferencias con el fin de gestionar las bases de un contrato comercial sobre el transporte de correo aéreo. Semanas después, el Presidente Dr. Isidro Ayora autorizó suscribir a las autoridades pertinentes, un contrato con la compañía SCADTA, permitiendo a esta sociedad la explotación de un servicio de correo aéreo entre Esmeraldas, Bahía de Caráquez, Manta, La Libertad, Guayaquil y Bolívar, mismo que también incluye transporte de pasajeros, valores, carga y encomiendas y, llegando a ser el primer contrato comercial entre dos naciones vecinas (Aeromundo Magazine, 2014)

Para el año 1930, SCADTA operaba en la costa pacífica de Colombia, uniendo también la costa atlántica de Colombia con Panamá, y desarrollando su actividad desde puertos colombianos hasta ciudades costera de Ecuador (Aeromundo Magazine, 2014).

Peter Paul von Bauer, empresario gerente general de SCADTA, recibió a Juan Trippe, presidente de la Pan American Airways, llegando a un acuerdo mediante el cual, SCADTA se retiraba de las rutas internacionales, las cuales pasaban a formar parte de las rutas operadas por Pan Am en el Atlántico y a PANAGRA en el Pacífico y, a cambio, la sociedad colombo-alemana recibía aviones americanos para renovar su flota alemana. Poco a poco, a través de negociaciones y contratos celebrados, las operaciones domésticas pasaron a formar parte también de PANAGRA (Aeromundo Magazine, 2014).

Figura 7. Mapa de Rutas e Itinerarios de Aerovías del Ecuador - 1936



Fuente: www.aeromundomag.com

Elaborado por: Aeromundo Magazine, 2014

Debido al crecimiento exponencial de las operaciones de Pan American Airways en el mundo entero y, de las desarrolladas en territorio ecuatoriano a través de su filial PANAGRA, a éste último se le consignó la construcción del aeródromo de Guayaquil, en el mismo sitio donde aún funcionan sus modernas instalaciones. Posteriormente, de igual forma, construyó el aeródromo de Quito, sitio en el que hoy es el Parque Bicentenario en la capital del país (Aeromundo Magazine, 2014).

Figura 8. Aeropuerto de Guayaquil – DC-2 de PANAGRA en 1940



Fuente: www.aeromundomag.com
Elaborado por: Aeromundo Magazine, 2014

Figura 9. Aeropuerto de Quito – DC-3 de PANAGRA en 1946



Fuente: www.aeromundomag.com
Elaborado por: Aeromundo Magazine, 2014

El 24 de julio de 1937 se funda la Sociedad Ecuatoriana de Transporte Aéreo (SEDTA) en la ciudad de Guayaquil, con capital mayoritariamente aportado por Deutsche Lufthansa y contando con la participación del piloto alemán Fritz Hammer, con una flota conformada por un avión Junker W-34 y dos Junkers 52/3M. A la muerte de Hammer, en un trágico accidente al precipitarse a tierra de un Junker W-34, Lufthansa se hace cargo de la mayoría

del capital accionario, sin embargo, decide suspender sus operaciones en 1941, puesto que no podía competir con los modernos DC-2 que operaba PANAGRA en sus vuelos doméstico entre Quito y Guayaquil. Por otro lado, como consecuencia de la ya iniciada Segunda Guerra Mundial, El Dpto. de Estado de los Estados Unidos ejerció presión sobre los gobiernos de Colombia, Ecuador, Bolivia, Brasil y Perú, para nacionalizar las líneas aéreas conformadas con participación alemana. Por tal motivo, la sociedad colombo-alemana SCADTA, en Colombia se convirtió en AVIANCA (Aeromundo Magazine, 2014).

Posterior a la Segunda Guerra Mundial, con una oferta considerable de aviones de transporte que fueron utilizados en la guerra y que aún tenían vida útil y, dada una aceptación general del público por esta nuevas alternativa de transporte, la aviación comercial empezó a desarrollarse con mayor facilidad, pero lamentablemente no existían un efectivo control por parte de los gobiernos de la época en América Latina para esta industria en crecimiento (Aeromundo Magazine, 2014).

La aerolínea colombiana TACA inició su vuelo inaugural el 05 de noviembre del 1945 desde el aeropuerto de Serrezuela en Bogotá hacia Quito, siendo esta la primera ruta internacional de dicha aerolínea. De igual forma, un mes después de que TACA empezó sus operaciones hacia Quito, AVIANCA obtuvo su autorización para empezar su ruta a la capital ecuatoriana, sumando este destino a los ya operados a Venezuela, Jamaica, Panamá y Estados Unidos. Para 1948, Avianca adoptó nuevas rutas domésticas desde Quito a Guayaquil, Manta, Cuenca, Esmeraldas y Loja. La vigencia de este contrato de Avianca fue hasta 1951 (Aeromundo Magazine, 2014).

Por otro lado, un grupo de socios ecuatorianos en 1947 fundaron la empresa Aerotransporte Ecuatoriano C.A. (ATECA) con una flota de doce aeronaves, ubicada en Guayaquil. En el mismo año se creó también la compañía Transandina Ecuatoriana con dos aviones, apoyando las operaciones de ATECA. Pero ya para 1949, los socios se pusieron de

acuerdo y fusionaron ambas compañías para crear Aerovías Ecuatorianas C.A. (AREA), consolidándose como la más importante en el escenario ecuatoriano en ese entonces. Fue en 1951, cuando iniciaron sus operaciones internacionales a Miami, haciendo escala por Panamá, a la vez que iba desarrollando las rutas domésticas a Manta, Loja, Quito y Esmeraldas (Aeromundo Magazine, 2014).

Figura 10. Boeing 307 de AREA Ecuador



Fuente: www.aeromundomag.com

Elaborado por: Aeromundo Magazine, 2014

Los accidentes no estuvieron alejados de los cielos ecuatorianos. En abril de 1958 se suscitaron dos trágicos accidentes que cobraron la vida de decenas de personas y dos aviones que pertenecían a las flota de AREA y TAO (Aeromundo Magazine, 2014).

En febrero de 1957 fue cuando se creó la Compañía Ecuatoriana de Aviación (CEA), de inversionistas en su mayoría ecuatorianos, pero que por detrás de la operación estaba el empresario Clarence N. Sheldon, quien quería competir a gran escala con las mundialmente conocidas PANAGRA y Braniff International, en Centro y Sudamérica. Posteriormente, AREA adquirió cuatro aeronaves con el fin de competir internacionalmente con Ecuatoriana de Aviación y como parte de una estrategia de expansión (Aeromundo Magazine, 2014).

Figura 11. Folleto Ecuatoriana de Aviación



Fuente: www.aeromundomag.com
Elaborado por: Aeromundo Magazine, 2014

Figura 12. Douglas DC-4 HC-AHJ de AREA en México en 1965



Fuente: www.aeromundomag.com
Elaborado por: Aeromundo Magazine, 2014

Como resultado de un estudio de tesis de grado para crear una línea aérea militar, se creó mediante decreto en diciembre de 1962 la que se conoce como Transporte Aéreo Militar Ecuatoriano (TAME), iniciando con operaciones en las rutas desde Quito a Tulcán, Esmeraldas, Manta, Ambato, Latacunga, Loja, Machala, Riobamba y Guayaquil, y posteriormente adoptó rutas a las provincias orientales. Una vez construida la Base Aérea de Baltra, TAME inició sus servicios en junio de ese mismo año hacia las Islas Galápagos (Aeromundo Magazine, 2014).

Por su parte, SAN y SAETA comenzaron con flotas pequeñas en la década de los 70, cubriendo vuelos regulares domésticas entre Guayaquil, Quito y Cuenca, llegando inclusive hasta Loja. Debido a la crisis que embistió al Ecuador a finales de la década de los 90's, ambas compañías tuvieron graves problemas económicos que les obligó a cerrar sus operaciones posteriormente (Aeromundo Magazine, 2014).

Como se puede observar, la industria de la aviación comercial desde sus inicios ha sido de vital importancia para el desarrollo del país, puesto que se abrieron nuevas fronteras y destinos comerciales, que impulsaron el crecimiento económico del Ecuador, aprovechando sin duda alguna, la ventaja geográfica que tiene el territorio ecuatoriano para facilitar el transporte al Norte y Sur del Continente (Aeromundo Magazine, 2014).

1.3 Principales compañías de transporte aéreo que brindan el servicio desde y hacia el Ecuador

1.3.1 Principales compañías nacionales de transporte aéreo

Son varias las aerolíneas de bandera nacional que operan en el país, mismas que ofrecen desde el simple traslado de un lugar a otro por turismo, como también vuelos comerciales para ejecutivos de negocios en viajes ida por vuelta. Sin embargo, son tres las que copan la demanda actual de pasajes, principalmente desde y hacia las ciudades de Quito, Guayaquil y Cuenca: Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A. AEROLANE –parte del Grupo LAN

AIRLINES S.A., hoy LATAM AIRLINES GROUP. S.A.– y AEROLÍNEAS GALÁPAGOS S.A. AEROGAL –hoy AVIANCA ECUADOR S.A.– y TAME Línea Aérea del Ecuador EP –empresa pública–. Actualmente, las tres aerolíneas atienden a porcentajes similares de demanda, por tal motivo, y por ser significativo en términos de ingresos brutos en el período seleccionado, la aerolínea TAME si será incluida dentro del análisis a detallarse en el capítulo tres del presente trabajo investigativo.

En tal sentido, es importante reseñar un poco de historia de las principales compañías de transporte aéreo, para comprender el crecimiento y desarrollo que han tenido a lo largo de los años que han operado en cielos ecuatorianos.

LAN AIRLINES S.A.

Figura 13. AERONAVE LAN



Fuente: www.lan.com

Elaborado por: Lan Airlines S.A., 2015

La historia de la compañía LAN inicia en el año de 1929, constituida como una empresa chilena que inicia sus operaciones a través del nombre de Línea Aeropostal Santiago-Arica. Para el año de 1932 adquiere el nombre hoy conocido mundialmente como Lan Chile (America Economía, 2010).

Por 60 años la compañía se desempeñó como empresa estatal, y es en 1989 en plena dictadura de Augusto Pinochet, cuando el Estado chileno vendió el 51% de su capital accionario a inversionistas nacionales y extranjeros, empezando de esta forma un proceso de privatización, el cual se extendió hasta el año 1994, año en el cual, los actuales socios

adquirieron el 98.7% de la compañía, iniciando con ello una estrategia de expansión a escala mundial (Lan Airlines, 2015).

Ya en el año 1997, la compañía se convirtió en la primera aerolínea de Latinoamérica que comenzó a transar sus ADR's –American Depositary Receipts–, al colocar sus acciones en la Bolsa de Valores de New York (America Economía, 2010).

En el año 2000, Lan Chile pasó a formar parte de OneWorld, estableciendo alianzas comerciales con aerolíneas líderes a nivel mundial como British Airlines, TAM, American Airlines, Iberia, entre otras; permitiendo un mayor alcance de destinos a los potenciales pasajeros (Lan Airlines, 2015).

En este mismo año, empezó un programa para renovar su flota de aeronaves Airbus, adquiriendo 27 unidades nuevas (Lan Airlines, 2015).

En abril del año 2003, Lan Chile empezó sus operaciones en el Ecuador, a través de su filial AEROLANE LÍNEAS AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A., volando a Miami y Nueva York desde Guayaquil y Quito. Adicionalmente, en este mismo año, AEROLANE apertura sucursales en España y Argentina (Lan Airlines, 2015).

Para el año 2006, en su afán de proveer servicios de transporte de pasajeros, carga y courier, AEROLANE estableció sucursales en Chile y Estados Unidos (Lan Airlines, 2015).

A nivel doméstico, es en el año 2009 cuando AEROLANE inicia sus operaciones en la ruta Guayaquil – Quito – Guayaquil, para posteriormente ofrecer dos nuevas rutas, desde el puerto principal a Cuenca y viceversa, y desde la capital a Cuenca y viceversa (Lan Airlines, 2015).

Al cabo de poco tiempo, la compañía ya contaba con seis destinos domésticos: Guayaquil, Quito, Manta, Cuenca y dos en las Islas Galápagos, para lo cual su flota de aeronaves estaba compuesta por seis Airbus A320. A Nivel internacional, AEROLANE cuenta con destinos a

las principales ciudades del mundo, esto es, Madrid, Miami, Nueva York, Lima, Buenos Aires y Santiago (Diario La Tarde, 2013).

Con el crecimiento vertiginoso logrado en un mediano plazo, AEROLANE alcanzó a transportar aproximadamente a un millón y medio de pasajeros para el año 2012. En el año 2013, incorporó un nuevo Airbus A320 a su flota, con una capacidad aproximada de 168 pasajeros (Diario La Tarde, 2013).

Figura 14. MODELO AIRBUS A320



Fuente: www.lan.com

Elaborado: Lan Airlines S.A.

AEROGAL S.A.

Figura 15. AERONAVE AEROGAL



Fuente: www.elmercurio.com

Elaborado por: Diario el Mercurio, 2014

En noviembre de 1985, Aerolíneas Galápagos S.A. (AEROGAL) inició sus operaciones en el país, con el fin de ofrecer el servicio de transporte aéreo de pasajeros y de carga, entre el Ecuador Continental como tal y las Islas Galápagos, para lo cual contaba con dos aeronaves que rápidamente fueron reemplazadas por otras tres de mayor capacidad. Con dicha renovación, Aerogal empezó sus vuelos regulares entre las ciudades de Quito, Cuenca, Lago Agrio y Coca (Amores, 2013).

Para diciembre de 1999, la aerolínea obtuvo la certificación que le autorizaba a operar hacia Guayaquil y Galápagos (Amores, 2013).

Debido al incremento de la demanda, en gran parte producto de las tarifas reducidas que ofertaba Aerogal, se dio un crecimiento importante de la empresa, adquiriendo a mediados de la primera década del nuevo milenio, 8 aviones con capacidad para 129 pasajeros, con el objetivo de aumentar sus frecuencias hacia Guayaquil, y adoptar nuevas rutas hacia Cuenca, Manta y Baltra (Amores, 2013).

Y fue en mayo del año 2006 que Aerogal empieza su internacionalización, con operaciones a dos destinos colombianos. Una vez que Ecuador regresó nuevamente a ser Categoría 1, cubrió la ruta Quito-Guayaquil-Miami, desde el año 2008 (Amores, 2013).

Desde el mes de diciembre de 2009, Aerogal cubre la ruta Guayaquil-Nueva York, debido a la demanda de ecuatorianos que viajan constantemente desde y hacia Ecuador (Amores, 2013).

Figura 16. AERONAVE AVIANCA



Fuente: www.elcomercio.com.ec

Elaborado por: Diario el Comercio, 2016

En el año 2010, el holding AVIANCA-TACA adquirió el 100% del paquete accionario de la compañía, sin embargo, conservó su nombre e imagen. Es desde el año 2013, que cambia su denominación a AVIANCA ECUADOR S.A., formando parte de uno de los grupos de aerolíneas más grandes de Sudamérica y del mundo (Amores, 2013).

1.3.2 Principales compañías extranjeras de transporte aéreo

De igual forma, existe un gran número de aerolíneas catalogadas como sucursales extranjeras, las cuales trasladan pasajeros diariamente desde y hacia los principales aeropuertos ecuatorianos, compitiendo con las compañías locales en captar mercado respecto a destinos internacionales.

Entre las principales compañías figuran KLM CÍA. REAL HOLANDESA DE AVIACIÓN S.A. con destinos al viejo continente en gran medida, AMERICAN AIRLINES INC. y la COMPAÑÍA PANAMEÑA DE AVIACIÓN S.A. –COPA–, quienes operan destinos similares pero por diferentes rutas.

A continuación, se resume brevemente la historia de dichas compañías y su ingreso al territorio ecuatoriano.

KLM CÍA. REAL HOLANDESA DE AVIACIÓN S.A.

Figura 17. AERONAVE KLM



Fuente: www.eluniverso.com.ec

Elaborado por: Diario El Universo, 2015

El 07 de octubre de 1919 fue fundada KLM, cuyo primer vuelo fue el 17 de mayo de 1920, cubriendo la ruta Londres a Ámsterdam (KLM, 2016).

KLM Royal Dutch Airlines, compañía holandesa, se fusionó en septiembre del 2003 con la gigante aerolínea Air France, formando una nueva compañía llamada Air France-KLM. Hoy en día es la más grande del mundo en términos de ingresos por operación y la tercera en cuanto a pasajeros y kilómetros. A pesar de haberse fusionado, por los primeros cinco años mantienen independencia de identidades, pero terminarán combinándose. Desde el 2010, Air France-KLM está en la cima de las líneas aéreas de Sostenibilidad Dow Jones Indexes para el sector por sexto año consecutivo. La flota de actualmente está conformada por 211 aviones con una edad media de 11,4 años (KLM, 2016).

AMERICAN AIRLINES INC.

Figura 18. AERONAVE AMERICAN AIRLINES INC.



Fuente: www.aa.com

Elaborado por: American Airlines INC, 2016

En abril de 1926, la empresa Robertson Aircraft Corporation establecida en Missouri era la segunda empresa de aviación contratada por el Correo de Estados Unidos para transportar sacos de correspondencia, a través del uso de pequeñas aeronaves como el biplano DH-4 pilotado por Charles Lindberg quien cubría la ruta Chicago – San Luis – Chicago. Así como esta pequeña empresa, existieron un grupo de alrededor de 20 empresas dedicadas a la misma actividad y que más adelante constituirían American Airlines (American Airlines, 2016).

Esta alianza se originó en 1929, con la formación de The Aviation Corporation, quien fue la encargada de adquirir empresas de aviación como la empresa Robertson. En 1930, se denominaron The Aviation Corporation y posteriormente éstas se denominaron a American Airways, Incorporated. Cuatro años más tarde en 1934, American Airways se convirtió en American Airlines, Incorporated (American Airlines, 2016).

La aerolínea que oficialmente se inició en el año 1930, actualmente se encuentra consolidada como una de las más grandes aerolíneas a nivel mundial. Esta aerolínea de bandera Estadounidense cuenta con presencia en 50 países, a través de una oferta diaria de aproximadamente 6700 vuelos a mas de 350 destinos alrededor del mundo (American Airlines, 2016).

American Airlines en el año 1999 se convirtió en el socio fundador de Oneworld, la reconocida alianza de aerolíneas a nivel mundial, que en conjunto operan diariamente alrededor de 14250 vuelos cubriendo 1.000 destinos de 150 países de todo el mundo (American Airlines, 2016).

La alianza Oneworld se encuentra integrada por las 15 aerolíneas más importantes del mundo encabezando su socio fundador American Airlines, Airberlin, British Airways, Cathay Pacific Airways, Finnair, Iberia, Japan Airlines, LAN, Malaysia Airlines, Qantas Airways, Qatar Airways, Royal Jordanian, S7, SriLankan y TAM así como sus respectivas filiales (American Airlines, 2016).

El principal objetivo de realizar esta alianza estratégica es proveer un alto estándar de servicio y comodidad a todos sus clientes frecuentes y a su vez premiar esta fidelidad a través de planes de recompensas flexibles que pueda ser utilizado en la red de rutas de todas las aerolíneas que conforman la alianza, puesto que todos esos beneficios no pueden ser ofrecidos por una aerolínea por sí sola y de esta manera los viajeros pueden llegar a más lugares de todo el mundo (American Airlines, 2016).

Su aporte en el ámbito laboral ha sido muy importante pues ha generado alrededor de 900.000 plazas de trabajo a nivel mundial y ha contribuido en proyectos de 1.400 organizaciones sin fines de lucro (American Airlines, 2016).

American Airlines inició su operación en Ecuador en el año 1990, y en la actualidad ofrece semanalmente alrededor de 21 vuelos entre Ecuador y Estados Unidos, consolidándose como una aerolínea líder en el mercado ecuatoriano (American Airlines, 2016).

COMPAÑÍA PANAMEÑA DE AVIACIÓN S.A.

Figura 19. AERONAVE COPA



Fuente: www.copaair.com

Elaborado por: COMPAÑÍA PANAMEÑA DE AVIACIÓN S.A., 2016

En Panamá en el año 1947 nace la Compañía Panameña de Aviación (COPA), volando a tres ciudades de este país centroamericano, con una flota integrada por aviones comerciales Douglas DC-3 y Douglas C47, ambos con capacidad de hasta 28 pasajeros. Luego de dos décadas la aerolínea ofrecía vuelos internacionales con tres frecuencias semanales a su vecino país Costa Rica (Copa Airlines S.A., 2016).

Para el año 1969, un AVRO 748 pasó a formar parte de su flota de aviones que utilizaría para otros destinos internacionales, incursionando de esta manera en el Caribe, Centro y Suramérica, tales como Jamaica, Nicaragua y Colombia respectivamente. Durante los años 70 la aerolínea panameña ya incluía dentro de sus destinos vuelos a otras ciudades de Colombia tales como Medellín, Cartagena, así como rutas hacia Guatemala y San Salvador (Copa Airlines S.A., 2016).

En el año 1980, COPA decidió retirar su oferta de vuelos dentro de su país de origen, con la intención de posesionarse en rutas internacionales. En este proceso la aerolínea adquirió un Boeing 737-100. En esta década, se incorporaron vuelos a dos destinos en Estados Unidos, San Juan en Puerto Rico y Miami, así como amplió su oferta de vuelos al Caribe, incluyendo a Haití y a República Dominicana (Copa Airlines S.A., 2016).

Para la década de los 90, en el Aeropuerto de la ciudad de Panamá, se creó el Hub de las Américas, siendo este un centro de conexiones para los vuelos en América Latina, marcando un hito en la aviación regional (Copa Airlines S.A., 2016).

Posteriormente se abrieron rutas a países de Suramérica como a Caracas, Santiago de Chile, Cali, Bogotá, Guayaquil, Quito, Lima, Buenos Aires, así como a Ciudad de México y La Habana en Centro América (Copa Airlines S.A., 2016).

En esta década, Copa y la aerolínea estadounidense Continental Airlines con base en Houston crean su alianza estratégica y en el siguiente año renueva su imagen y se denomina Copa Airlines, la presentación de esta imagen traía consigo a OnePass que consistía en un programa de fidelidad para sus viajeros frecuentes. Estos cambios también trajeron consigo la renovación de la flota de aviones e introdujeron dentro de su operación aviones Boeing 737 de nueva Generación (Copa Airlines S.A., 2016).

Para el nuevo siglo, Copa se expande a más destinos en América abarcando rutas altamente turísticas como Cancún, San Andrés en Colombia, Orlando, Los Ángeles y Nueva York. Así también llega a Sao Paulo y Tegucigalpa. Paralelamente esta aerolínea en el año 2005 comenzó a cotizar en la Bolsa de New York (Copa Airlines S.A., 2016).

En los siguientes años Copa Airlines sigue sumando destinos, llegando a ciudades como Córdova, Punta Cana, Guadalajara, Washington DC, Puerto Príncipe, Belo Horizonte, Santa Cruz, Valencia, Aruba, St. Maarten. A la vez su estrategia incluía el aumento de frecuencias de vuelos, y renovación de su flota de aviones y adquiere aviones Embraer 190 así como Boeing 737-700 y 737-800 (Copa Airlines S.A., 2016).

La aerolínea en el 2010 realizó el anuncio que incursionará en el mercado colombiano a través del código de la aerolínea Aero República, expandiendo así su operación en el vecino país (Copa Airlines S.A., 2016).

En el 2011, el Hub de las Américas de la ciudad de Panamá experimenta un crecimiento, incrementando su red de rutas y de esta manera se consolida como líder en la región (Copa Airlines S.A., 2016).

De la misma manera durante el 2012 Copa realizó una modificación en sus programas de fidelidad de viajero, el cual tomaría el nombre de su aliado United, antes Continental Airlines, esto es MileagePlus. En este año también la aerolínea pasó a formar parte de la alianza Star Alliance. También en este año Copa llega a destinos como Curazao, Las Vegas, Guanacaste, Iquitos y Recife. En el siguiente año inaugura frecuencias a Boston y Tampa (Copa Airlines S.A., 2016).

En el año 2013 recibió el galardón como la Mejor Aerolínea de Centroamérica y Caribe, resaltando de esta manera su liderazgo en la región, así también su personal ha sido reconocido, personal de tierra y tripulación por la excelencia en el servicio. Para finales del año su flota alcanzaba 90 aviones, cifra que seguiría en aumento, ya que en el año 2014 cerraría con una flota de 98 aviones (Copa Airlines S.A., 2016).

1.4 Principales Rutas Operadas desde y hacia el Ecuador

Gracias al crecimiento que tuvieron grandes aerolíneas que operan en el Ecuador, sea por estrategias de expansión como también a un posible aumento de la demanda como respuesta a las estrategias implementadas por el Ministerio de Turismo para promover y fomentar el turismo tanto interno como externo, las rutas desde y hacia el Ecuador se incrementaron considerablemente.

A continuación se presentarán datos estadísticos de las rutas de salida y de destino, desde y hacia los aeropuertos de Quito, Guayaquil, Esmeraldas y Latacunga; aquellos efectuados dentro de la Comunidad Andina, los pasajeros en tránsito y los porcentajes de las rutas de pasajeros y carga con mayor tráfico durante el año 2013.

1.4.1 Número de Pasajeros Entrados y Salidos por Ciudad de Origen y Destino

Por los aeropuertos de Quito, Guayaquil y Esmeraldas, ingresaron 1.845.033 pasajeros al país, donde el 58,5% lo hicieron por el aeropuerto Mariscal Sucre y el 41% por el Puerto Principal (INEC, 2013) –ver Anexo 1, 5 y 6–.

Así también, las ciudades de origen de los pasajeros que ingresaron por Quito, fueron Bogotá, Miami y Panamá, alcanzando un 49,40% del total de ingresos; para el caso de Guayaquil, las ciudades más importantes de origen fueron Panamá, Miami y New York con un 48,86% del total de pasajeros (INEC, 2013) –ver Anexos 1, 5 y 6–.

En el mismo año 2013, por el contrario, del país salieron 1.756.923 pasajeros, siendo un 54,9% por el aeropuerto de Quito, y un 44,5% por el de Guayaquil. Bogotá, Miami y Panamá por su parte, fueron los destinos más importantes que salieron de la Capital en un 19,8%, 18,1% y 13,4%, respectivamente. Por su parte, Panamá, Miami y New York fueron los destinos de aquellos pasajeros que salieron por el aeropuerto del Puerto Principal, en un 19,4%, 16,5% y 13,3%, respectivamente (INEC, 2013) –ver Anexos 1, 5 y 6–.

1.4.2 Comunidad Andina

En la Comunidad Andina, los pasajeros que ingresaron al país ascendieron a 615.246, siendo el aeropuerto de Guayaquil por el cual entraron un 66,36% de los pasajeros, provenientes en un 51,50% de Bogotá y un 32,52% de Lima. Por el lado de la Capital, el ingreso de pasajeros fue de un 32,05%, con origen en las ciudades de Bogotá en un 51,09% y de Lima en 38,99% (INEC, 2013) –ver Anexo 2–.

1.4.3 Carga en TM, Entrada y Salida por los aeropuertos de Quito, Guayaquil y Latacunga

Respecto a la entrada de carga por los principales aeropuertos del país, la carga total en TM – toneladas métricas– fue de 46.367, siendo la capital la que tiene un mayor porcentaje de entradas que asciende a 65,34%, Guayaquil un 32,97% y Latacunga apenas un 1,70%. En

cuanto a las rutas que tuvieron un importante movimiento de carga como entrada por el Aeropuerto Mariscal Sucre, constan Quito-Miami, Quito-Bogotá y Quito-Amsterdam, con un 45,71%, 24,49% y 7,65%, respectivamente. Por su parte, la entrada de carga por el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo provino principalmente de las rutas Guayaquil-Miami con un 59,76%, Guayaquil- Panamá con un 10,44% y Guayaquil-Lima con un 10,25% (INEC, 2013) –ver Anexos 3, 7 y 8–.

Por otro lado, la carga de salida por los aeropuertos principales fue de 180.525 TM, donde Quito tiene un porcentaje de 73,46%, Guayaquil un 12,65% y Latacunga un 13,81%. Por la capital, las rutas con mayor movimiento de salida fueron Quito-Miami con un 59,90% y Quito-Amsterdam con un 21,70%. Por el lado del puerto principal, las rutas Guayaquil-Miami y Guayaquil-New York tuvieron un 32,97% y 25,07%, respectivamente (INEC, 2013) –ver Anexos 3, 7 y 8–.

1.4.4 Pasajeros en Tránsito por los aeropuertos de Quito y Guayaquil

El aeropuerto de Guayaquil es el que registra la mayor cantidad de pasajeros en tránsito, puesto que por el puerto principal pasaron 231.245 pasajeros, mientras que por la capital 86.809 pasajeros. Para el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo, los meses de Julio y Agosto fueron los de mayor tránsito, con un 10,3% y 10,7%, respectivamente; en cambio, por el Aeropuerto Mariscal Sucre, fueron los meses de Enero con un 12%, Febrero y Marzo ambos con un 9,4%, los que registraron un mayor movimiento de pasajeros en tránsito (INEC, 2013) –ver Anexo 4–.

Capítulo 2. Marco Teórico y Metodológico

2.1 Impacto de los impuestos y demás cargos a las aerolíneas

El presente proyecto abarca el análisis de la aplicación de normas legales tributarias en el Ecuador respecto al Impuesto a la Renta, enfocadas en la determinación de la base imponible, impuesto causado, impuesto a pagar y presión fiscal, de las compañías de transporte aéreo nacionales y extranjeras. Por tal motivo, los principales marcos normativos a utilizar son la Ley de Régimen Tributario Interno (LRTI) y el Reglamento para la Aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno (RLRTI). Sin embargo, es preciso también revisar estudios previos que muestren la importancia de la industria aeronáutica y la incidencia y repercusiones que puede tener este sector a nivel impositivo.

Como casi todos los sectores de la economía, el sector aeronáutico no es inmune a las crisis económicas que puedan golpear a un país o una región, al contrario, es una industria muy sensible a los cambios normativos y regulatorios que puedan ser implementados por los gobiernos, como medidas emergentes que buscan salir de una difícil situación o, simplemente, lo ven como un instrumento de fácil recaudación. Esto suele verse reflejado en mayores recargos a los combustibles o tasas aeroportuarias, entre las más comunes, que traen como consecuencia inmediata una menor demanda y, por consiguiente, una disminución en las ventas.

El Director General de la IATA –International Air Transport Association–, Tyler (IATA, 2013), en el Foro de Aerolíneas Líderes efectuado en Cancún, México, mencionó que el resultado neto de establecer una tasa o impuesto a los combustibles será elevar el costo de los pasajes aéreos, lo cual trae consigo un efecto en cadena en términos de disminución del comercio y turismo, poniendo precisamente como ejemplo un reciente impuesto a aplicarse a los combustibles aprobado por el Senado mexicano, que añadirá un estimado de 480 millones de pesos al año a las facturas de combustible de las líneas aéreas en ese país. Bajo la misma

premisa, puso de ejemplos a Bolivia y Chile, los cuales aplican el IVA a los combustibles o un impuesto del 5% sobre el combustible para financiar la autoridad civil en el Ecuador.

Con mucho lamento señaló en dicha conferencia, que América Latina –incluyendo al Caribe– es un lugar muy caro para que una compañía aérea lleve a cabo sus operaciones, puesto que el gasto de combustible en toda la región es aproximadamente un 14% más alto que el promedio mundial.

De igual forma, en el Foro denominado Wing of Changes, llevado a cabo en Santiago de Chile, el mismo Tyler (IATA, 2016), vuelve a mencionar que con demasiada frecuencia en la región –América Latina y el Caribe– la industria aeronáutica se ve paralizada por la cantidad de impuestos y tasas que no hacen nada para mejorar la infraestructura aeroportuaria, sino simplemente son una fuente fácil de ingresos adicionales para los gobiernos de turno. Señaló además, que en la actualidad existen aproximadamente 130 impuestos diferentes que afectan a los pasajes aéreos, aumentando el costo de conectividad para las empresas, viajeros individuales y potenciales turistas.

En este sentido, Keen & Strand (2007) en su estudio sobre los impuestos indirectos a las aerolíneas, definen tres posibles tipos de imposiciones: una al consumo como el IVA a los combustibles, otra sobre los tickets de avión –incluye carga– y un tercero como un *fee* o una tasa de salida. Denota a su vez similitudes entre las tres, sin embargo, menciona que la razón fundamental para gravar el combustible de avión o fijar una tasa, deben ir enfocados de acuerdo a los daños ambientales que puedan generarse.

Smith & Pearce (IATA, 2005) por su parte, en el Informe Económico No. 2 emitido por la IATA –International Air Transport Association–, señalan que a nivel mundial las compañías aéreas representan aproximadamente \$ 400 millones de la industria de Estados Unidos, la cual genera 2.900 millones en actividad económica. Sin embargo, mientras que el valor creado por las compañías aéreas que ofrece significativa beneficios para los pasajeros, las

empresas y los gobiernos, las propias compañías aéreas se encuentran seriamente limitadas en su capacidad de convertir la creación de valor en una mejor rentabilidad.

Una de estas limitaciones es la tributación, puesto que es una industria fuertemente gravada, a un nivel absoluto y en relación con otros modos de transporte. Con demasiada frecuencia, la industria aérea es vista como un blanco fácil para las nuevas propuestas fiscales. En los ojos de muchos gobiernos, las compañías aéreas y los pasajeros en general ofrecen una solución rápida para la obtención de ingresos.

El mencionado informe, concluye que las aerolíneas no sólo a más de pagar por sus costos de infraestructura, también hacen una contribución proporcional más alta que otros sectores de la transportación, poniendo como ejemplo el ferrocarril, que es un sistema de transporte urbano que suele estar fuertemente subsidiado.

En adición al tema, la OACI –Organización de Aviación Civil Internacional– en la nota presentada en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (OACI, 2013), señala que la industria de las aerolíneas ha observado la diversificación de gravámenes e imposiciones y que es probable que esta situación empeore en los siguientes años; y que esto, sumado a la falta de transparencia y a las prácticas perjudiciales para las líneas aéreas en comparación a otros medios de transporte, traerá consigo consecuencias negativas en el desarrollo sostenible del sector, lo cual a su vez, repercutirá en el desarrollo económico nacional.

2.1.1 Criterios de la OACI sobre Impuestos del Transporte Aéreo Internacional

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI, 2000), en su Tercera Edición del Doc. 8632 estableció los Criterios sobre los Impuestos en la Esfera del Transporte Aéreo Internacional, donde resolvió lo siguiente:

1. Con respecto a los impuestos sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes:

a) cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante o arrendada o fletada por un explotador de dicho Estado se utiliza para el transporte aéreo internacional hacia, desde o a través del territorio aduanero de otro Estado contratante, el combustible, los lubricantes y otros suministros técnicos semejantes de la aeronave estarán exentos de los derechos de aduana o de otra clase sobre la base de reciprocidad, o de otro modo, en el caso del combustible, lubricantes y otros suministros técnicos...

b) por estar basada esta exención en la reciprocidad, ningún Estado contratante que cumpla la Resolución está obligado a conceder a las aeronaves matriculadas en otro Estado contratante o arrendadas o fletadas por un explotador de dicho Estado, un tratamiento más favorable que el que reciben sus propias aeronaves en el territorio de ese otro Estado;

c) no obstante este principio de reciprocidad, se estimula a los Estados contratantes a que apliquen la exención en el máximo grado posible, a todas las aeronaves a su llegada procedentes de otros Estados o que salgan con destino a otros Estados;...

2. Con respecto a los impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y las aeronaves y otros bienes muebles:

a) cada Estado contratante concederá recíprocamente, en el máximo grado posible:

i) la exención de impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional de otros Estados contratantes que se obtengan en ese Estado contratante de la explotación de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional; y

ii) la exención a las empresas de transporte aéreo de otros Estados contratantes del pago de impuestos sobre la propiedad y el capital u otros impuestos similares, así como sobre las aeronaves y otros bienes muebles relacionados con la operación de aeronaves en el transporte aéreo internacional;

b) los "impuestos" a que se hace referencia en a) i) y ii) incluyen los gravados por cualquier autoridad fiscal nacional o local dentro de un Estado;

c) cada Estado contratante hará lo posible para poner en práctica lo dispuesto en la cláusula a), mediante la negociación bilateral de acuerdos relacionados con la doble imposición en general, u otros métodos tales como la inclusión de disposiciones apropiadas en los acuerdos bilaterales para el intercambio de derechos de transporte aéreo comercial, o leyes que concedan tales exenciones a cualquier otro Estado que otorgue reciprocidad; y

d) cada Estado contratante tomará todas las medidas posibles a fin de evitar demoras en las negociaciones bilaterales que sean necesarias para alcanzar la aplicación de la cláusula a);

Como se puede observar, la OACI apoya la aplicación de una política de exención recíproca en términos de ingresos de las aerolíneas internacionales. Por otro lado, en el mismo documento también definió lo siguiente:

3. Con respecto a los impuestos sobre la venta y el uso del transporte aéreo internacional: cada Estado contratante reducirá en el máximo grado posible y tratará de eliminar, tan pronto como lo permita su situación económica, toda forma de imposición sobre la venta o el uso del transporte aéreo internacional, incluso los impuestos sobre los ingresos brutos de los explotadores y los impuestos recaudados directamente de los pasajeros o expedidores;...

En este sentido, la OACI se opone rotundamente a los impuestos enfocados en la venta de pasajes o en el uso del transporte aéreo internacional, es decir, a todo aquello que suponga un impuesto a los ingresos brutos.

2.2 El impacto del transporte aéreo en la economía

Respecto a la competitividad, el mismo Tyler (IATA, 2014) advirtió que la falta de infraestructura en los aeropuertos y las altas cargas impositivas a pasajeros y aerolíneas afectan la conectividad e impiden que la aviación impulse las economías de América Latina y el Caribe y, que según el Informe de Viajes de Turismo y Competitividad del Foro Mundial, Brasil ocupa el puesto 118 de las 140 economías en término de competitividad, como consecuencia de sus impuestos a los tickets aéreos y tasas aeroportuarias. Colombia está en el 125, Venezuela y Perú en el 134 y 135, respectivamente; consecuentemente, las altas tarifas y cargos afectan el atractivo de un país como un destino y su competitividad como exportador.

Así también, expone ejemplos exitosos de países que han invertido el curso de los impuestos y están cosechando los beneficios, tal como lo hizo Irlanda, un mercado maduro depende de la conectividad aérea, que introdujo un impuesto a las aerolíneas 2009. Combinado con el impacto de la crisis financiera mundial en ese año, la demanda tuvo una fuerte caída y, para estimular el crecimiento, en el año 2014 el impuesto fue abolido y consiguiendo que 25 millones de pasajeros utilizaran el aeropuerto de Dublín, más que en años anteriores, haciendo sentir el impacto positivo a través de la economía irlandesa.

Sobre gravar un impuesto a los viajes de entrada, Corthay & Loeprick (2010) consideran que puede resultar contraproducente; ya que sería semejante a gravar las exportaciones; lo que atenta contra la competitividad. Adicionalmente, concluyen respecto al sector del servicio de turismo, un sector muy estrechamente ligado al sector del transporte aéreo, que es muy sensible a los incentivos y a la política fiscal.

2.3 Marco Tributario de las Compañías de Transporte Aéreo Extranjeras y Nacionales

En cuanto al marco normativo, existe una diferencia sustancial en la determinación de las bases imponibles de las compañías de transporte aéreo constituidas como sucursales extranjeras, puesto que el artículo 31 de la LRTI (2007), el cual señala [(LRTI), 2007]:

Ingresos de las compañías de transporte internacional.- Los ingresos de fuente ecuatoriana de las sociedades de transporte internacional de pasajeros, carga, empresas aéreo expreso, couriers o correos paralelos constituidas al amparo de leyes extranjeras y que operen en el país a través de sucursales, establecimientos permanentes, agentes o representantes, se determinarán a base de los ingresos brutos por la venta de pasajes, fletes y demás ingresos generados por sus operaciones habituales de transporte. Se considerará como base imponible el 2% de estos ingresos. Los ingresos provenientes de actividades distintas a las de transporte se someterán a las normas generales de esta Ley.

En concordancia con el artículo 12 del RLRTI (2008), el mismo que menciona lo siguiente [(RLRTI), 2008]:

Ingresos de las compañías de transporte internacional.- Se consideran ingresos de fuente ecuatoriana de las sociedades de transporte internacional de pasajeros, carga, empresas aéreo expreso, couriers o correos paralelos constituidas al amparo de leyes extranjeras y que operen en el país a través de sucursales, establecimientos permanentes, agentes o representantes, aquellos obtenidos por las ventas de pasajes y fletes efectuadas en el Ecuador, y por los demás ingresos generados tanto por sus operaciones habituales de transporte como por sus actividades distintas a las de transporte...

Los ingresos brutos por la venta de pasajes, fletes y demás ingresos generados por sus operaciones habituales de transporte, sobre cuyo total se calcula el 2%

como base imponible, comprenden únicamente los ingresos generados por la prestación del servicio de transporte de personas o mercaderías, este rubro incluye también las penalidades o sanciones pecuniarias cobradas por estas compañías a sus clientes como consecuencia de la inobservancia de los compromisos adquiridos en los contratos de transporte tanto de pasajeros como de carga. Sobre esta base imponible no cabe realizar ninguna deducción antes del cálculo del Impuesto a la Renta.

Para los ingresos de toda actividad distinta a la de transporte, se procederá con el cálculo del Impuesto a la Renta de conformidad con las reglas generales establecidas en la Ley de Régimen Tributario Interno y en este Reglamento. De estos últimos ingresos gravados con Impuesto a la Renta, se restarán las devoluciones, descuentos, costos, gastos y deducciones imputables a los mismos. Del total de la participación de los trabajadores en las utilidades, para el cálculo de la base imponible del Impuesto a la Renta, se restará solamente la parte que corresponda a los ingresos no operacionales...

Como se puede observar, la Ley y su reglamento establece una base imponible porcentual aplicada directamente a los ingresos brutos de las compañías de transporte aéreo extranjeras principalmente por los generados en la venta de pasajes y por los fletes, diferenciándose del tratamiento tributario otorgado a las nacionales.

Estas últimas por su parte, se enmarcan dentro de los artículos generales enfocados a las sociedades constituidas como ecuatorianas, principalmente con el artículo 37 de la LRTI (2007), el mismo que señala [(LRTI), 2007]:

Tarifa del impuesto a la renta para sociedades.- Las sociedades constituidas en el Ecuador así como las sucursales de sociedades extranjeras domiciliadas en el país y los establecimientos permanentes de sociedades extranjeras no

domiciliadas que obtengan ingresos gravables, estarán sujetas a la tarifa impositiva del veinte y cinco (25%) sobre su base imponible.

Por su parte, el artículo 47 del RLRTI (2008) establece para las empresas de transporte aéreo de bandera nacional [(RLRTI), 2008], lo siguiente:

Tarifa para sociedades y establecimientos permanentes.- Las sociedades calcularán el impuesto a la renta causado aplicando la tarifa del 15% sobre el valor de las utilidades que reinviertan en el país y la tarifa del 25% sobre el resto de utilidades.

Los establecimientos permanentes calcularán el impuesto a la renta causado aplicando la tarifa del 25%.

Sin embargo, por ser empresas constituidas al amparo de las leyes ecuatorianas, la normativa contempla exenciones a nivel de ingresos y deducciones generales, dentro de los artículos más importantes constan el 8, 9, 10 y 13 de la LRTI (2007) y los artículos 1, 10, 27, 28, 29 y 30 del RLRTI (2008).

2.4 Metodología de la Investigación

2.4.1 Enfoque de la investigación

El enfoque de la investigación en su totalidad será cuantitativa, puesto que, como bien lo señalan Hernández, Fernández & Baptista (2006), consiste en utilizar la recolección de datos y en el análisis de éstos, para responder cuestionamientos propios del estudio y probar o negar la hipótesis planteada previamente, confiando en la información numérica, el conteo y la estadística para determinar patrones en los cuales se enmarca una población.

Otro concepto similar señalan también Hernández, Fernández & Baptista (2006), que con la obtención de datos se puede medir fenómenos que ocurren en una población determinada, a la cual se pueden encontrar soluciones, consiguiendo la aprobación o negación de la hipótesis planteada,

2.4.2 Tipo de Investigación

En cuanto al tipo de investigación, ésta será descriptiva, puesto que, tal como lo señalan Hernández, Fernández & Baptista (2006), el estudio consiste en observar características importantes de un fenómeno en particular que se esté analizando, describiendo tendencias de una población, evaluando diversos cuerpos legales y normativas vigentes del problema a investigar.

El contexto del presente análisis será también histórico longitudinal, puesto que se analizarán de forma agregada las variables de ingresos brutos, utilidad, impuesto causado, impuesto a pagar, impuesto pagado y presión fiscal de un período de cinco ejercicios fiscales, comprendidos desde el año 2009 al año 2013.

Se tomaron en cuenta las variables descritas, puesto que son aquellas que al final del análisis aprobarán o negarán las hipótesis objeto del estudio.

2.4.3 Población y Tamaño de la Muestra

En el presente estudio, se analizará primero el total de individuos de un sector sin distinguir características jurídicas o de uso o utilización. Posteriormente, se procederá a analizar los individuos más representativos en términos de diferentes variables distintivas indispensables para la aprobación o negación de la hipótesis.

2.4.4 Técnica de la Investigación

Según Hernández, Fernández & Baptista (2006), la recolección de información no es más que un mecanismo de recolección de datos sobre variables propias de la investigación.

Para el presente trabajo, se obtuvo información de fuentes secundarias, siendo la más importante aquella proporcionada por el Servicio de Rentas Internas.

2.4.5 Instrumentos de la Investigación

Para el análisis de los datos proporcionados por las fuentes secundarias, se recurrirá al uso de programas informáticos especializados en estadística, con los que se pueda obtener

información consistente y determinante de la población estudiada, a efecto de la aprobación o negación de la hipótesis planteada.

2.4.6 Procedimiento para el procesamiento e interpretación de datos

Hernández, Fernández & Baptista (2006) señalan que las técnicas estadísticas para el procesamiento de la información facilitan la manipulación de los datos previamente obtenidos.

En este sentido, los datos obtenidos para la investigación, serán analizados estadísticamente de forma descriptiva en términos de las variables establecidas, mostrando comparaciones entre ellas que permitan determinar características comunes de los individuos a analizar, para así llegar a conclusiones que aprueben o nieguen la hipótesis del estudio.

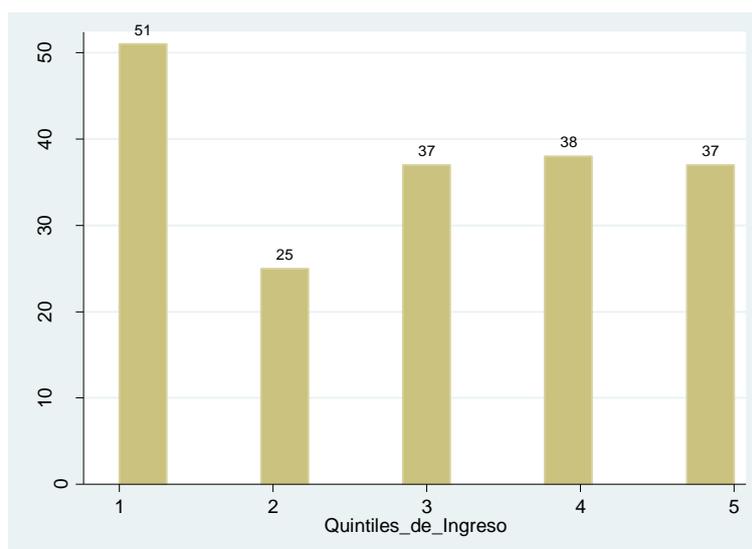
Capítulo 3. Evaluación histórica-tributaria de las recaudaciones de las compañías de transporte aéreo durante el período 2009-2013

3.1 Evaluación de la recaudación tributaria de las empresas de transporte aéreo, que brindan el servicio desde y hacia el Ecuador, durante el período analizado.

Para el presente proyecto se analizará la información tributaria agregada de 188 empresas que exclusivamente tienen como actividad de transporte aéreo, entre sucursales extranjeras y de bandera nacional, sin distinción si son para transporte de pasajeros o de carga. Posteriormente, se profundizará el análisis en las 26 principales empresas, entre nacionales y extranjeras, para evidenciar diferencias sustanciales entre éstas respecto de las variables: ingresos brutos, utilidad, impuesto causado, impuesto a pagar, impuesto pagado y presión fiscal.

Es así que, en el siguiente gráfico se muestran el número de empresas por quintil de ingresos, donde se observa que el 27,13% se encuentran ubicadas en el primer quintil y en los demás de forma aparentemente uniforme:

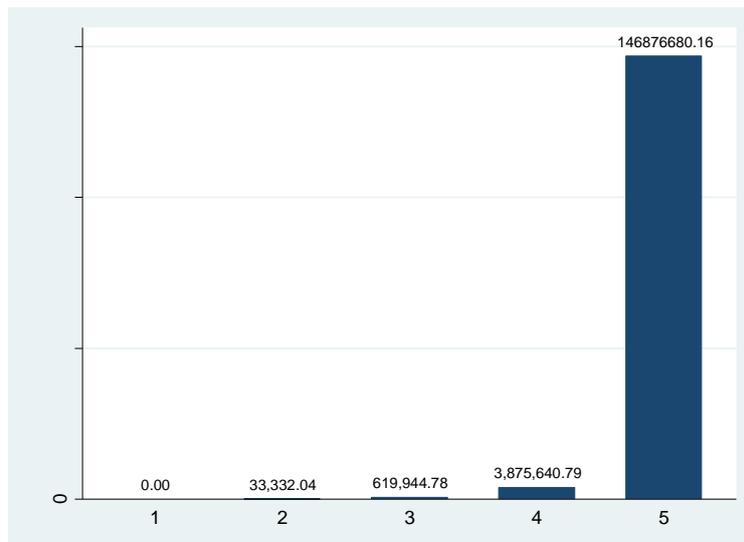
Figura 20. Empresas por quintil de ingresos



Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
Elaborado por: El Autor

Ahora bien, con los quintiles determinados en el gráfico anterior, en el que se muestra a continuación se puede observar el ingreso promedio por quintil, donde claramente se puede ver que el quinto quintil abarca las empresas de transporte aéreo que obtuvieron un ingreso promedio de USD 146.876.680,16, durante el período 2009-2013:

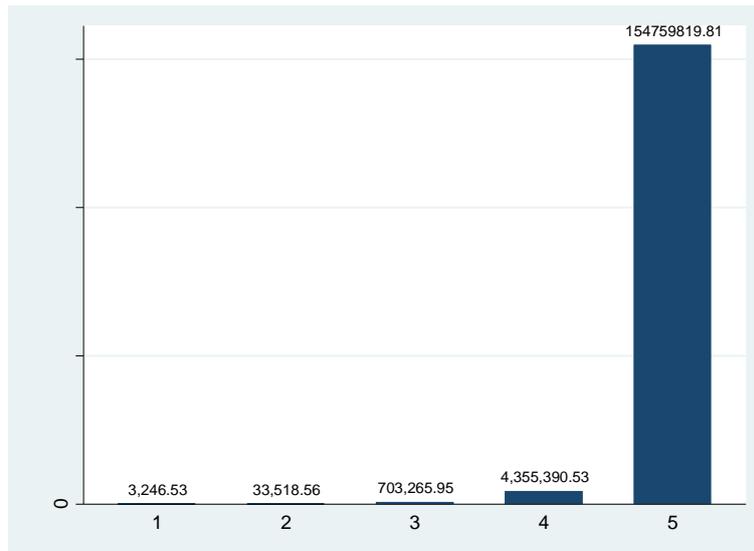
Figura 21. Ingreso promedio de las empresas



Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
Elaborado por: El Autor

De igual forma, en el siguiente cuadro se aprecian los costos y gastos promedio por quintil de ingresos brutos, donde los mayores costos y gastos reportados en las declaraciones del impuesto a la renta se observan en el quinto quintil, inclusive en un monto superior al ingreso promedio:

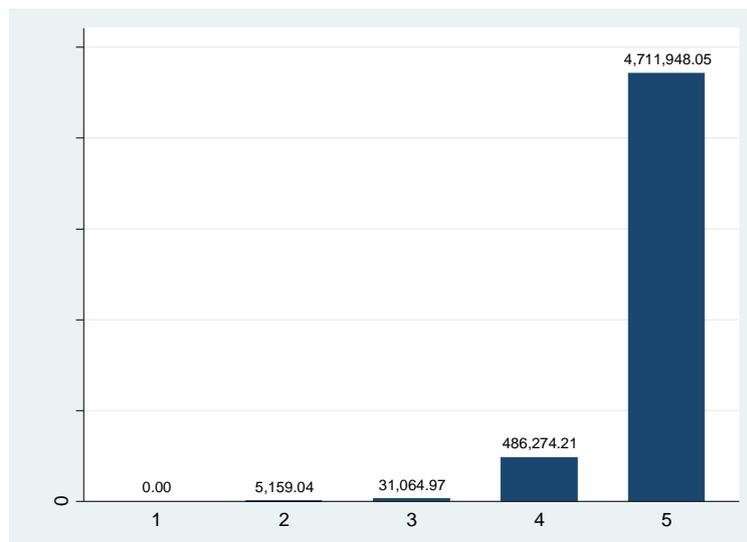
Figura 22. Costos y Gastos



Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
Elaborado por: El Autor

Por otro lado, la utilidad promedio de las empresas ubicadas en el quinto quintil asciende a USD 4.711.948,05, muy por encima del cuarto quintil que apenas obtuvo una utilidad promedio de USD 486.274,21:

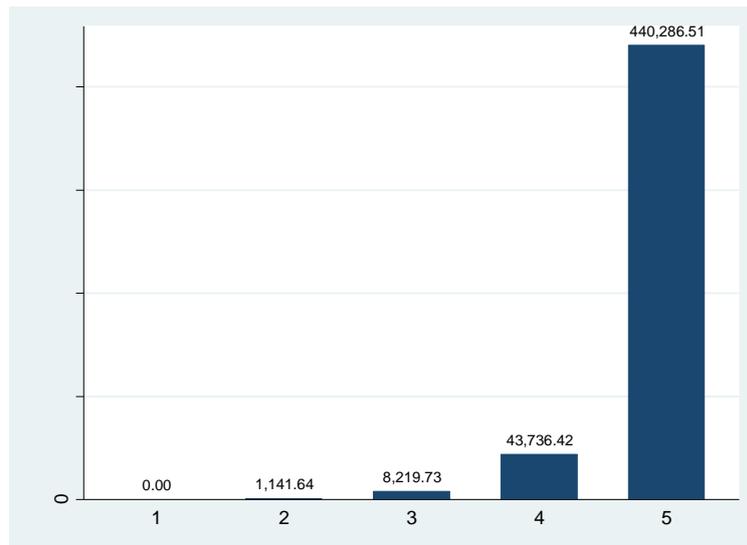
Figura 23. Utilidad promedio de las empresas



Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
Elaborado por: El Autor

En cuanto al impuesto causado promedio de las empresas de transporte aéreo, para las más grandes ubicadas en el quinto quintil este fue de USD 440.286,51, mientras que en los dos primeros quintiles, causaron un mínimo o nada de impuesto a la renta:

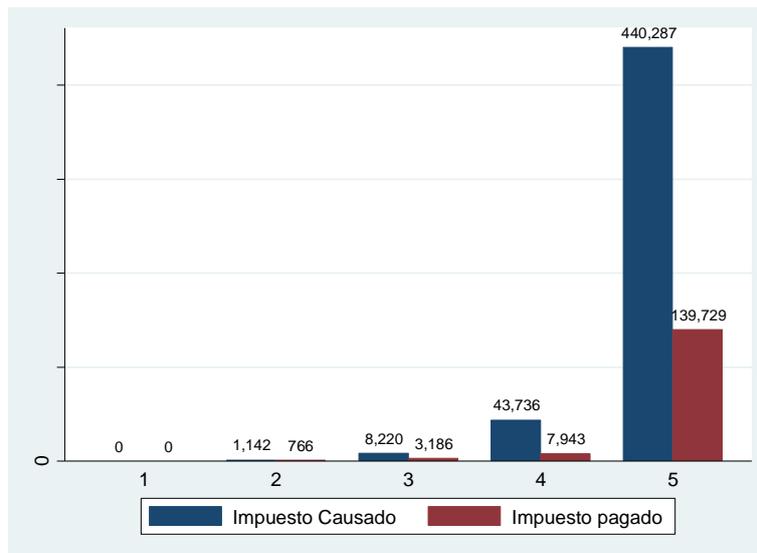
Figura 24. Impuesto Causado promedio de las empresas



Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
Elaborado por: El Autor

A continuación, se muestra un comparativo del impuesto a la renta causado contra el impuesto efectivamente pagado por las empresas, donde existen marcadas diferencias que evidencian posiblemente créditos a favor de la compañía por retenciones en la fuente, mismas que merman el impuesto causado:

Figura 25. Comparativo Impuesto a la renta Causado e impuesto pagado



Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
 Elaborado por: El Autor

Se observa claramente que el impuesto pagado promedio por las más grandes empresas en términos de ingresos brutos, es aproximadamente 1/3 del impuesto caudado.

A manera de resumen, se muestra en la siguiente tabla el ingreso, costos y gastos, utilidad, impuesto a la renta causado e impuesto a la renta pagado promedio, de cada uno de los quintiles por ingreso bruto:

Tabla 1. Resumen total

Quintiles _de_Ingre so	mean(Ingr~s)	mean(CyGa~s)	mean(Util~d)	mean(IRca~o)	mean(IRpa~r)
1	0	3,247	0	0	0
2	33,332	33,519	5,159	1,142	766
3	619,945	703,266	31,065	8,220	3,186
4	3,875,641	4,355,391	486,274	43,736	7,943
5	146,876,680	154,759,820	4,711,948	440,287	139,729

Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
 Elaborado por: El Autor

Como se ha podido observar en los gráficos y tablas precedentes, la concentración de los ingresos brutos de las empresas de transporte aéreo, se encuentran en el quinto quintil, con un peso significativo en términos de impuesto causado y recaudación tributaria. Por este motivo

y, con el objetivo de comprobar o negar la hipótesis del presente estudio, se identificaron 26 empresas de transporte aéreo, entre nacionales y sucursales extranjeras registradas exclusivamente para transporte de pasajeros y de carga, las cuales representan más del 90% de los ingresos brutos reportados por este sector, mismos que por su relevancia, serían aquellos a los cuales la Administración Tributaria podría enfocar sus procesos de control.

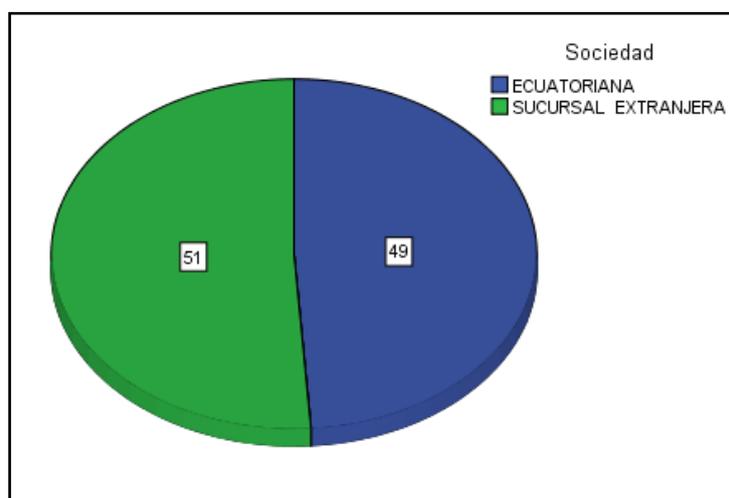
3.2 Evaluación de la recaudación tributaria de las principales empresas de transporte aéreo, tanto nacionales como sucursales extranjeras, durante el período analizado.

De las 26 principales líneas de transporte aéreo, 6 son de bandera nacional y 20 operan como sucursales extranjeras, las cuales en un primer tramo serán analizadas únicamente por el tipo de empresa, es decir, si son sucursales extranjeras o si fueron constituidas como empresa nacional. Posteriormente, se hará un análisis por tipo de transporte, tanto para carga como para transporte de pasajeros.

Análisis por tipo de Sociedad

Del grupo de empresas de transporte aéreo analizadas, las 20 sucursales extranjeras reportaron un 51% de los ingresos brutos, frente a un 49% de las nacionales:

Figura 26. Porcentaje de Ingresos Brutos por Tipo de Empresa



Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
Elaborado por: El Autor

En la siguiente tabla, se puede observar el ingreso bruto promedio por tipo de empresa de transporte aérea, donde las de bandera nacional reportaron un promedio de USD 425.638.261,00, prácticamente triplicando el ingreso bruto por empresa de las sucursales extranjeras:

Tabla 2. Ingreso Promedio por Tipo de Empresa

Tipo Sociedad	N(Ingresos)	mean(Ingresos)	med(Ingresos)	min(Ingresos)	max(Ingresos)
ECUATORIANA	6	425,638,261	181,435,172	42,726,923	1,545,653,942
SUCURSAL EXTRANJERA	20	133,517,288	102,828,967	27,377,718	374,584,897

Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
Elaborado por: El Autor

Por otro lado, a pesar de que las empresas nacionales obtuvieron el mayor ingreso bruto promedio, en cuanto a la utilidad éstas reportan aproximadamente un 50% menos que las sucursales extranjeras:

Tabla 3. Utilidad Promedio por Tipo de Empresa

Tipo Sociedad	N(Utilidad)	mean(Utilidad)	med(Utilidad)	min(Utilidad)	max(Utilidad)
ECUATORIANA	6	3,256,113	3,790,447	0	6,770,720
SUCURSAL EXTRANJERA	20	6,625,253	403,215	0	86,145,124

Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
Elaborado por: El Autor

Respecto del impuesto causado promedio, el de las empresas nacionales asciende a USD 956.079,00, frente a USD 453.781,00 que reportaron las sucursales extranjeras:

Tabla 4. IR Causado Promedio por Tipo de Empresa

Tipo Sociedad	N(IRcausado)	mean(IRcausado)	med(IRcausado)	min(IRcausado)	max(IRcausado)
ECUATORIANA	6	956,079	671,400	0	2,201,623
SUCURSAL EXTRANJERA	20	453,781	184,135	0	1,949,359

Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
Elaborado por: El Autor

En el siguiente cuadro, se pueden observar a manera de resumen los valores de ingreso, costos y gastos, utilidad e impuesto causado promedio por tipo de empresa, permitiendo comparar los valores promedios de las variables antes mencionadas contra el nivel de ingresos brutos promedio de las aerolíneas nacionales con aquellas registradas como sucursales extranjeras:

Tabla 5. Ingresos, Costos y Gastos, Utilidad e Impuesto Causado Promedio por Tipo de Empresa IR Causado Promedio por Tipo de Empresa

Tipo Sociedad	N(Ingresos)	mean(Ingr~s)	mean(CyGa~s)	mean(Util~d)	mean(IRca~o)
ECUATORIANA	6	425,638,261	449,577,883	3,256,113	956,079
SUCURSAL EXTRANJERA	20	133,517,288	138,887,733	6,625,253	453,781

Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016

Elaborado por: El Autor

Análisis por tipo de transporte

Ahora bien, a continuación se efectuará un análisis similar con el grupo de empresas seleccionadas, pero en términos del tipo de transporte, si son de carga o para transporte de pasajeros. Para dicho análisis, se denominaran a las aerolíneas de carga con la letra C y a las de transporte de pasajeros con la T.

Tabla 6. Ingreso Promedio por Tipo de Transporte

Transp/carga	N(Ingresos)	mean(Ingr~s)	med(Ingre~s)	min(Ingre~s)	max(Ingre~s)
C	11	109,082,711	91,734,838	30,804,415	374,584,897
T	15	268,284,367	124,696,796	27,377,718	1545653942

Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016

Elaborado por: El Autor

Los ingresos brutos están concentrados en mayor parte en las aerolíneas dedicadas al transporte de pasajeros, con un promedio que asciende a USD 268.284.367,00. Sin embargo,

como se observa en el siguiente cuadro, la utilidad promedio es muy superior en aquellas que corresponden a las aerolíneas de carga:

Tabla 7. Utilidad Promedio por Tipo de Transporte

Transp/carga	N(Utilidad)	mean(Utilidad)	med(Utilidad)	min(Utilidad)	max(Utilidad)
C	11	9,507,808	872,221	165,175	86,145,124
T	15	3,163,724	143,057	0	18,538,593

Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
Elaborado por: El Autor

Por el lado del impuesto a la renta causado promedio, guardan una relativa uniformidad entre las empresas de transporte de carga y las de transporte de pasajeros, según se observa en el siguiente cuadro:

Tabla 8. IR Causado Promedio por Tipo de Transporte

Transp/carga	N(IRcausado)	mean(IRcausado)	med(IRcausado)	min(IRcausado)	max(IRcausado)
C	11	574,266	294,159	0	1,897,892
T	15	566,345	270,021	0	2,201,623

Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
Elaborado por: El Autor

Un resumen de los valores promedios reportados por las empresas de transporte aéreo y de carga, se muestra a continuación en términos de las variables antes analizadas frente a los ingresos brutos:

Tabla 9. Ingresos, Costos y Gastos, Utilidad e IR Causado Promedio por Tipo de Transporte

Transp/carga	N(Ingresos)	mean(Ingresos)	mean(CyGastos)	mean(Utilidad)	mean(IRcausado)
C	11	109,082,711	101,726,531	9,507,808	574,266
T	15	268,284,367	290,415,341	3,163,724	566,345

Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
Elaborado por: El Autor

Análisis por tipo de Empresa y de Transporte

Haciendo un análisis por tipo de empresa y de transporte, se observa que a pesar de los ingresos brutos promedio que fueron reportados en mayor porcentaje por las empresas de bandera nacional, son las sucursales extranjeras de carga o de transporte de pasajeros las que declaran una mayor utilidad:

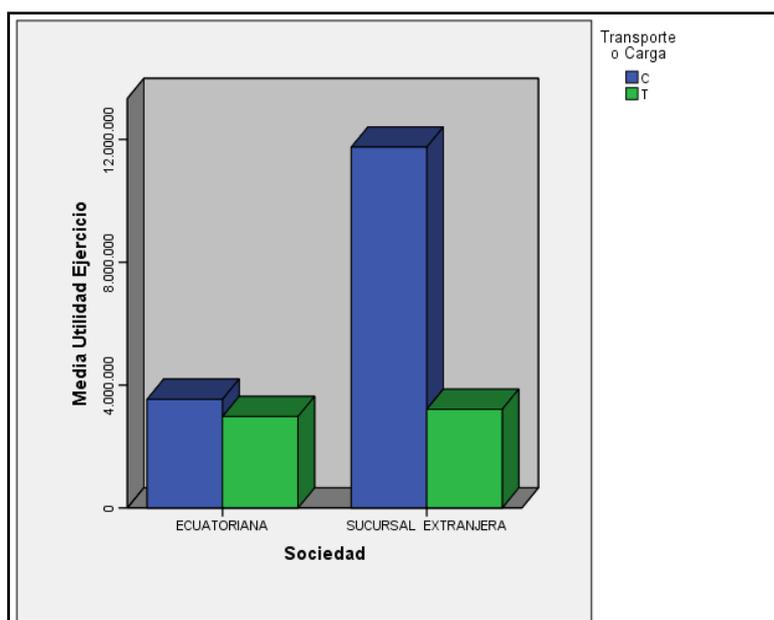
Tabla 10. Utilidad Promedio

Tipo Sociedad	Transp/carga	
	C	T
ECUATORIANA	3,536,917	2,975,309
SUCURSAL EXTRANJERA	11,746,892	3,210,827

Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
Elaborado por: El Autor

Esto se corrobora gráficamente a continuación:

Figura 27. Utilidad Media por Tipo de Empresa



Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016

Elaborado por: El Autor

Sin embargo, son las empresas nacionales las que reportan un mayor impuesto causado promedio, tanto en la carga como en el transporte de pasajeros, siendo muy superior a las extranjeras dentro del grupo analizado:

Tabla 11. Impuesto Causado promedio

Tipo Sociedad	Transp/carga	
	C	T
ECUATORIANA	1,066,069	846,088
SUCURSAL EXTRANJERA	389,840	496,409

Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016

Elaborado por: El Autor

De acuerdo a la siguiente tabla, las empresas nacionales de transporte aéreo tanto de carga como de transporte de pasajeros, reportan un impuesto a pagar promedio superior a las sucursales extranjeras:

Tabla 12. Impuesto a pagar promedio

Tipo Sociedad	Transp/carga	
	C	T
ECUATORIANA	168,886	466,058
SUCURSAL EXTRANJERA	90,970	142,455

Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016

Elaborado por: El Autor

A continuación, se muestra un comparativo de los valores correspondiente al ingreso bruto, utilidad e impuesto causado promedio reportados en el período de análisis del 2009 al 2013, donde si bien se observa que las empresas nacionales reportaron un mayor impuesto causado, este no guarda una relativa coherencia para con los ingresos brutos obtenidos en dicho

período, sobretodo con aquellas dedicadas al transporte de pasajeros. Lo mismo ocurre con la utilidad promedio:

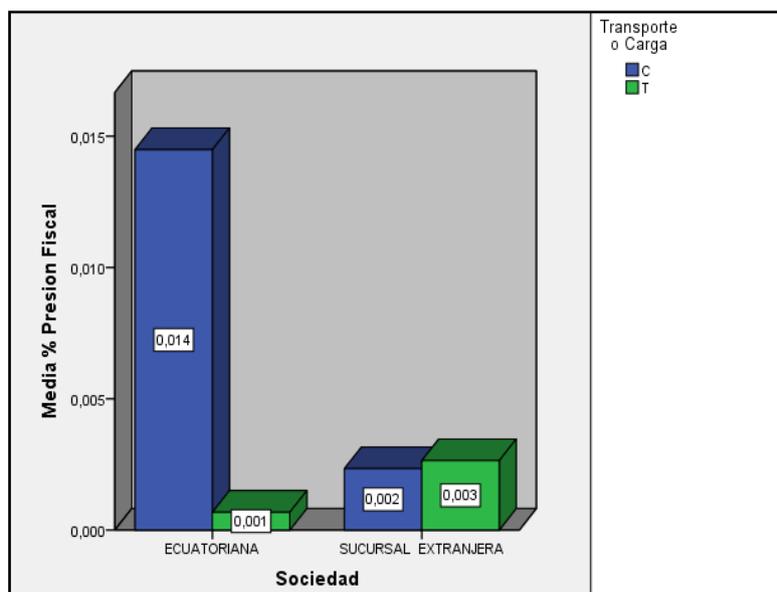
Tabla 13. Comparativo Final

Tipo Sociedad	Transp/carga	
	C	T
ECUATORIANA	3	3
	75,990,322	775,286,200
	3,536,917	2,975,309
	1,066,069	846,088
SUCURSAL EXTRANJERA	8	12
	121,492,356	141,533,908
	11,746,892	3,210,827
	389,840	496,409

Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
 Elaborado por: El Autor

Ahora bien, una vez analizadas las 6 empresas de transporte aéreo nacionales y las 20 sucursales extranjeras, tanto por carga como por transporte de pasajeros, en términos de las variables ingreso bruto, utilidad e impuesto causado promedio, para la aprobación o negación de la hipótesis planteada, es necesario verificar la presión fiscal que tuvieron dichas empresas en el período objeto de análisis:

Figura 28. Media de Presión Fiscal



Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016

Elaborado por: El Autor

Como se puede observar, la presión fiscal media de las aerolíneas nacionales de transporte de pasajeros es bastante inferior a las de las sucursales extranjeras, con apenas un 0,1% y 0,3%, respectivamente. En la carga, al contrario, la presión fiscal de las empresas de bandera nacional superan considerablemente a las sucursales extranjeras. Sin embargo, en ninguno de los casos se alcanza una presión fiscal del 2%.

La hipótesis de la presente investigación es el aumento de la recaudación tributaria de las empresas de transporte aéreo nacionales, sean de carga o de transporte de pasajeros, producto de una mayor presión fiscal, como resultado de la aplicación del 2% a los ingresos brutos obtenidos en un período fiscal.

Así, con la aplicación del 2% a los ingresos brutos obtenidos en un período fiscal, el impuesto causado promedio de las empresas nacionales pasaría de USD 956.079,00, que fue el valor reportado en el período 2009 al 2013, a USD 8.512.765,00, tal como se aprecia en el siguiente cuadro:

Tabla 14. Impuesto causado promedio simulado aplicando el 2% - Empresas Nacionales 2009-2013

Tipo Sociedad	N(Ingresos)	mean(Ingr~s)	mean(IRca~o)	mean(Ir_n~o)
ECUATORIANA	6	425,638,261	956,079	8,512,765

Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016

Elaborado por: El Autor

Haciendo un comparativo del impuesto causado en valores brutos, se observa que las empresas nacionales en su conjunto analizadas dentro del grupo de las principales empresas de transporte aéreo, reportaron un impuesto causado de USD 5.736.473,00, pero al aplicarse una presión fiscal del 2% a los ingresos brutos, está asciende a USD 51.076.590,00. En

términos brutos, la recaudación tributaria hubiese aumentado en aproximadamente 45 millones adicionales, tal como se muestra a continuación:

Tabla 15. Impuesto causado reportado 2009-2013 – Empresas Nacionales

-> tiposociedad = ECUATORIANA
(analytic weights assumed)

Variable	Obs	weight	Mean	Std. Dev.	Min	Max
IRcausado	5	5736473	1684196	710760.3	294159	2201623

Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
Elaborado por: El Autor

Tabla 16. Impuesto causado simulado aplicando el 2% al período 2009-2013 – Empresas Nacionales

-> tiposociedad = ECUATORIANA
(analytic weights assumed)

Variable	Obs	weight	Mean	Std. Dev.	Min	Max
Ir_nuevo	6	51076590.8	2.17e+07	1.28e+07	854538.4	3.09e+07

Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2016
Elaborado por: El Autor

3.3 Resultado Final

En conclusión, de acuerdo al análisis efectuado al grupo de las principales empresas identificadas dentro del sector de transporte aéreo de carga y de transporte, operados por empresas nacionales, al aplicarse una presión fiscal del 2% sobre los ingresos brutos, similar a la forma de determinar la base imponible de las sucursales extranjeras contemplada en el artículo 31 de la LRTI (2007), en términos brutos la recaudación aumentaría considerablemente, logrando probarse la hipótesis planteada en el presente estudio.

Capítulo 4. Conclusiones y recomendaciones

4.1 Conclusiones

Del presente trabajo investigativo que pretendía evidenciar que las compañías de transporte aéreo constituidas como sucursales extranjeras, tuvieron una mayor presión fiscal en comparación con las compañías de transporte aéreo nacionales durante el período fiscal 2009-2013; y que, si se aplicase un 2% a sus ingresos brutos como base imponible a las empresas ecuatorianas de transporte aéreo, generaría un incremento en sus bases fiscales, impuesto causado, impuesto a pagar y presión fiscal; por consiguiente, un aumento significativo en la recaudación tributaria, se puede concluir lo siguiente:

- La recaudación tributaria de las compañías de transporte aéreo nacionales aumentaría significativamente, si se aplicase un 2% de presión fiscal a sus ingresos brutos como base imponible, a efecto de la determinación y liquidación del impuesto a la renta.
- Existe un alto riesgo de elusión o evasión por parte de las compañías de transporte aéreo nacionales, debido a la baja presión fiscal que muestran sus valores declarados, mismos que derivan en un bajo nivel de impuesto a la renta pagado respecto de sus ingresos obtenidos en un ejercicio fiscal.
- Existe inequidad entre el tratamiento tributario de las empresas de transporte aéreo nacionales con aquellas constituidas como sucursales extranjeras, puesto que a pesar de que estas últimas obtienen en mucho de los casos menores ingresos, su carga fiscal termina siendo significativamente superior que la de las nacionales.
- La Ley de Régimen Tributario Interno y su respectivo Reglamento, no contemplan mayores mecanismos enfocados hacia el control de las operaciones de compañías de transporte aéreo nacionales, sobretodo para aquellas que pertenecen a grupos económicos multinacionales.

- Respecto de las compañías de transporte aéreo de carga, no presentan diferencias significativas en términos de presión fiscal y recaudación, entre las empresas de transporte aéreo nacionales y aquellas constituidas como sucursales extranjeras.
- La utilidad gravable presentada por las compañías de transporte aéreo constituidas como empresas ecuatorianas es significativamente menor que aquella mostrada por las sucursales extranjeras.

4.2 Recomendaciones

Una vez alcanzados los objetivos de la presente tesis y de igual forma probada la hipótesis planteada, a continuación se detallan las siguientes recomendaciones:

- Fortalecer el marco normativo de las compañías de transporte aéreo constituidas como empresas nacionales, por medio de una reforma a la Ley de Régimen Tributario Interno y su respectivo Reglamento, en los artículos relacionados a la determinación de su base imponible y a las prácticas anti-elusivas.
- Realizar procesos determinativos frecuentes a las compañías de transporte aéreo nacionales, disminuyendo el riesgo del uso de técnicas evasivas o elusivas.
- Realizar controles a las compañías de transporte aéreo nacionales, enfocados en evidenciar la presión fiscal que están teniendo y la recaudación que están generando, con el fin de aumentar la percepción del riesgo tributario en ellos.
- Establecer mecanismos que permitan comparar procesos operativos o administrativos entre las compañías de transporte aéreo nacionales y sucursales extranjeras, para así evidenciar posibles abusos en la aplicación de la normativa tributaria, a efecto de la determinación y liquidación del impuesto a la renta de un ejercicio fiscal.
- Verificar la correcta aplicación de Convenios para Evitar la Doble Tributación, por parte de las compañías de transporte aéreo nacionales que pertenecen a grupos

económicos internacionales, mismos que mantienen alta transaccionalidad con empresas relacionadas.

Bibliografía

- Aeromundo Magazine. (29 de Septiembre de 2014). *Aeromundomag*. Obtenido de <http://www.aeromundomag.com/historia-de-la-aviacion-comercial-en-el-ecuador/>
- America Economía. (13 de Agosto de 2010). *AméricaEconomía*. Obtenido de <http://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/la-historia-de-lan-la-primera-aerolinea-latinoamericana-en-transar-adrs-en-eeuu>
- American Airlines. (2016). *AmericanAirlines*. Obtenido de <https://www.aa.com/i18n/aboutUs/corporateInformation/facts/americanairlinesgroup.jsp>
- Amores. (2013). *Análisis del Sector Aeronáutico Ecuatoriano durante le período 1999-2011*. Quito, Ecuador.
- Código Tributario. (14 de junio de 2005). Codificación. *Publicado en el Registro Oficial No.38 CON FE DE ERRATAS DE 28 -JULIO Y 17- OCTUBRE 2005*. Quito, Ecuador.
- Constitución de la República del Ecuador. (20 de octubre de 2008). Constitución. *Publicada en el Registro Oficial No. 449*. Quito, Ecuador.
- Copa Airlines S.A. (2016). Obtenido de <http://www.copaair.com/sites/cc/es/acerca-de-copa-airlines/pages/nuestra-historia.aspx>
- Corthay & Loeprick. (Junio de 2010). Taxing Tourism in Developing Countries : Principles for Improving the Investment Climate Through Simple, Fair, and Transparent Taxation. *Investment climate in practice* , págs. 1-8.
- Diario La Tarde. (22 de marzo de 2013). *LaTarde*. Obtenido de <http://www.latarde.com.ec/2013/03/22/lan-ecuador/>
- Fuerza Aérea Ecuatoriana. (2016). *Fuerza Aérea Ecuatoriana*. Obtenido de www.fuerzaaereaecuadoriana.mil.ec

Hernández, Fernández & Baptista. (2006). *Metodología de la Investigación*. México: 4ta Edición.

IATA. (2005). *Aviation Taxes and Charges IATA Economics Briefing No. 2*. Geneva.

IATA. (14 de noviembre de 2013). *Remarks of Tony Tyler at the ALTA Airline Leaders Forum in Cancún*. Obtenido de <http://www.iata.org/pressroom/speeches/Pages/2013-11-14-01.aspx>

IATA. (26 de mayo de 2014). *Remarks of Tony Tyler at the Wings of Changes Forum en Santiago*. Obtenido de <http://www.iata.org/pressroom/speeches/Pages/2014-03-26-01.aspx>

IATA. (30 de marzo de 2016). *Remarks of Tony Tyler at the Wing of Changes Forum in Santiago*. Obtenido de <http://www.iata.org/pressroom/speeches/Pages/2016-03-30-01.aspx> 30/03/2016

INEC. (2013). *Ecuadorencifras*. Obtenido de http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/Publicaciones/Anuario_de_Estad_de_Transporte_2013.pdf

Kenn & Strand. (2007). En I. f. Studies, *Indirect Taxes on International Aviation* (págs. 4-5).

KLM. (2016). *Air France - KLM*. Obtenido de www.klm.com/corporate/en/

Lan Airlines. (04 de Enero de 2015). *LAN*. Obtenido de www.lan.com.ec

Ley de Régimen Tributario Interno. (29 de diciembre de 2007). *Publicada en el 3ER Suplemento del Registro Oficial No. 242*. Quito, Ecuador.

Ministerio de Turismo. (05 de Octubre de 2015). *Ministerio de Turismo*. Obtenido de www.turismo.gob.ec/tag/galapagos/

OACI. (24 de febrero de 2000). *Criterios de la OACI sobre Impeustos en la Esfera del Transporte Aéreo Internacional*. Obtenido de TERCERA EDICIÓN: http://www.icao.int/publications/Documents/8632_cons_es.pdf

OACI. (22 de marzo de 2013). *Nota de Estudio*. Obtenido de Conferencia Mundial de Transporte Aéreo Sexta Reunión en Montreal: http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp010_es.pdf

Revista EKOS. (Enero de 2016). *EKOSNEGOCIOS*. Obtenido de www.ekosnegocios.com

Reglamento a la Ley de Régimen Tributario Interno. (15 de mayo de 2008). *Publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 337*. Quito, Ecuador.

Servicio de Rentas Internas. (14 de Diciembre de 2015). *SRI*. Obtenido de www.sri.gob.ec

Anexo 1. Pasajeros entrados y salidos por Quito, Guayaquil, Esmeraldas y Latacunga, según ciudades de origen y destino

CIUDADES DE ORIGEN Y DESTINO	Entrados				Salidos				
	Total	Quito	Guayaquil	Esmeraldas	Total	Quito	Guayaquil	Latacunga	Esmeraldas
TOTAL	1.845.033	1.079.183	756.042	9.808	1.756.923	964.944	781.756	238	9.985
AMSTERDAN	94.813	57.845	36.968	0	87.316	47.818	39.498	0	0
ARUBA	160	160	0	0	134	134	0	0	0
ASUNCION	0	0	0	0	160	160	0	0	0
ATLANTA	45.848	45.848	0	0	46.130	46.130	0	0	0
BARCELONA	69	69	0	0	0	0	0	0	0
BARQUISIMETO (VENEZUELA)	58	0	58	0	0	0	0	0	0
BARRANQUILLA	154	154	0	0	309	309	0	0	0
BOGOTA	311.000	210.254	100.746	0	287.097	190.717	96.380	0	0
BUENOS AIRES	56.960	39.562	17.398	0	57.330	34.267	23.063	0	0
CALI	43.001	13.635	19.558	9.808	35.542	8.698	16.859	0	9.985
CANCUN	813	701	112	0	938	859	79	0	0
CARACAS	17.360	17.360	0	0	32.315	32.224	91	0	0
CARTAGENA	352	156	196	0	241	43	198	0	0
CURACAO	922	922	0	0	711	711	0	0	0
EL SALVADOR	48.216	28.182	20.034	0	46.493	25.644	20.849	0	0
GUADALAJARA	256	132	124	0	0	-	0	0	0
GUATEMALA	15	15	0	0	0	-	0	0	0
HABANA	12.307	12.307	0	0	10.950	10.950	0	0	0
HOLLYWOOD	561	561	0	0	583	583	0	0	0
HOUSTON	42.519	42.519	0	0	41.218	41.218	0	0	0
LA PAZ	44	-	44	0	137	111	0	26	0
LIMA	209.647	132.769	76.878	0	191.942	117.138	74.804	0	0
MADRID	168.294	94.155	74.139	0	140.622	60.371	80.251	0	0
MEDELLIN	34.238	34.238	0	0	23.540	23.540	0	0	0
MEXICO	2.383	2.383	0	0	1.873	1.873	0	0	0
MIAMI	300.172	186.190	113.982	0	303.058	174.352	128.706	0	0
MONTEGO BAY / JAMAICA	1.389	1.334	55	0	1.384	1.384	0	0	0
NEW YORK	102.216	0	102.216	0	103.952	0	103.952	0	0
ORLANDO	274	274	0	0	283	283	0	0	0
PANAMA	289.424	136.257	153.167	0	280.732	129.432	151.300	0	0
PUERTO ORDAZ (VENEZUELA)	0	0	0	0	156	0	156	0	0
PUERTO PLATA (REP-DOMINI)	106	106	0	0	305	305	0	0	0
PUNTA CANA	5.072	4.694	378	0	5.590	4.832	758	0	0
RIO DE JANEIRO	41	41	0	0	0	0	0	0	0
SALVADOR	0	0	0	0	212	0	0	212	0
SAN JOSE	11.798	8.027	3.771	0	13.826	4.571	9.255	0	0

CIUDADES DE ORIGEN Y DESTINO	Entrados				Salidos				
	Total	Quito	Guayaquil	Esmeraldas	Total	Quito	Guayaquil	Latacunga	Esmeraldas
SANTIAGO	37.729	4.858	32.871	0	34.682	2.705	31.977	0	0
SAO PAULO	5.908	2.561	3.347	0	6.160	2.580	3.580	0	0
SINT EUSTATIUS (NETHERLANDS)	605	605	0	0	758	758	0	0	0
SURINAME	0	0	0	0	160	160	0	0	0
OTROS	309	309	0	0	84	84	0	0	0

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2013

Anexo 2. Pasajeros entrados y salidos por Quito, Guayaquil, Esmeraldas y Latacunga, desde y hacia la Comunidad Andina

CIUDADES DE ORIGEN Y DESTINO	Entrados				Salidos				
	Total	Guayaquil	Quito	Esmeraldas	Total	Guayaquil	Quito	Latacunga	Esmeraldas
TOTAL	615.246	408.256	197.182	9.808	570.436	372.317	188.134	0	19.970
BOGOTA	311.000	210.254	100.746		287.097	190.717	96.380	0	9.985
CALI	43.001	13.635	19.558	9.808	35.542	8.698	16.859	0	0
CARACAS	17.360	17.360	0		32.315	32.224	91	0	9.985
LIMA	209.647	132.769	76.878		191.942	117.138	74.804	0	0
MEDELLIN	34.238	34.238	0		23.540	23.540	0	0	0

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2013

Anexo 3. Carga en TM, Entrada y Salida por Quito y Guayaquil, según ciudades de origen y destino

CIUDADES DE ORIGEN Y DESTINO	Entrados				Salidos					
	Total	Quito	Guayaquil	Latacunga	Total	Quito	Guayaquil	Latacunga	Esmeraldas	Manta
TOTAL	46.367	30.296	15.286	786	180.525	132.614	22.840	24.932	1	138
AGUADILLA	0	0	0	0	107	107	0	0	0	0
AMSTERDAM	3.184	2.318	866	0	29.803	28.747	941	115	0	0
ASUNCION	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0
ATLANTA	19	19	0	0	274	274	0	0	0	0
BARCELONA (VENEZUELA)	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0
BARRANQUILLA	162	162	0	0	0	0	0	0	0	0
BOGOTA	7.661	7.418	119	124	8.164	7.012	519	633	0	0
BUENOS AIRES	188	182	6	0	148	121	27	0	0	0
CALI	248	195	53	0	18	1	16	0	1	0
CAMPINAS	61	0	0	61	0	0	0	0	0	0
CARACAS	139	49	0	90	7	7	0	0	0	0
CARTAGENA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CURACAO	0	0	0	0	380	380	0	0	0	0
CURITIBA	160	145	0	15	29	29	0	0	0	0
EL SALVADOR	126	66	60	0	213	212	1	0	0	0
FRANKFURT	240	240	0	0	5.475	5.475	0	0	0	0
GUADALAJARA	0	0	0	0	32	32	0	0	0	0
HABANA	24	24	0	0	1.114	976	0	0	0	138
HOUSTON	66	66	0	0	185	185	0	0	0	0
ICARABUBU (VENEZUELA)	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0
LA PAZ	29	29	0	0	0	0	0	0	0	0
LIMA	2.038	436	1.568	34	3.951	595	3.356	0	0	0
LOS ANGELES	0	0	0	0	35	35	0	0	0	0
LUXEMBURGO	0	0	0	0	2.493	0	0	2.493	0	0
MAASTRICHT (NETHERLANDS)	0	0	0	0	6.169	0	0	6.169	0	0
MADRID	2.361	1.415	946	0	4.450	1.975	2.475	0	0	0
MANAOS	769	456	0	313	0	0	0	0	0	0
MARGARITA (VENEZUELA)	0	0	0	0	547	0	0	547	0	0
MEDELLIN	768	750	11	6	945	945	0	0	0	0
MEXICO	229	229	0	0	5.203	5.127	76	0	0	0
MIAMI	23.045	13.849	9.135	60	101.946	79.441	7.530	14.975	0	0
NEW YORK	541	0	541	0	5.727	0	5.727	0	0	0
PANAMA	2.076	480	1.596	0	2.783	850	1.933	0	0	0
PUNTA CANA	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0
RIO DE JANEIRO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

CIUDADES DE ORIGEN Y DESTINO	Entrados				Salidos					
	Total	Quito	Guayaquil	Latacunga	Total	Quito	Guayaquil	Latacunga	Esmeraldas	Manta
SAN JOSE	38	38	1	0	67	63	4	0	0	0
SANTIAGO	886	632	221	34	234	0	234	0	0	0
SAO PAULO	1	1	0	0	24	23	1	0	0	0
TENERIFE	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0
VALENCIA	44	10	0	35	0	0	0	0	0	0
VIRACOPOS	1.120	1.084	36	0	0	0	0	0	0	0
VIRU VIRU (BOLIVIA)	127	0	127	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2013

Anexo 4. Pasajeros en Tránsito por los aeropuertos de Quito y Guayaquil, por mes

Meses	Total	QUITO SUBTOTAL	GUAYAQUIL SUBTOTAL
TOTAL	318.054	86.809	231.245
ENERO	30.742	10.420	20.322
FEBRERO	25.569	8.159	17.410
MARZO	27.177	8.166	19.011
ABRIL	23.845	5.614	18.231
MAYO	26.355	6.213	20.142
JUNIO	25.263	6.635	18.628
JULIO	29.897	6.114	23.783
AGOSTO	31.073	6.288	24.785
SEPTIEMBRE	25.878	6.131	19.747
OCTUBRE	25.880	8.071	17.809
NOVIEMBRE	23.065	7.479	15.586
DICIEMBRE	23.310	7.519	15.791

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2013

**Anexo 5. Participación porcentual de las rutas con mayor movimiento de pasajeros
entrados y salidos por el Aeropuerto Mariscal Sucre**

ENTRADOS		SALIDOS	
RUTA	%	RUTA	%
BOGOTA-QUITO	19,50	QUITO-BOGOTA	19,80
MIAMI-QUITO	17,30	QUITO-MIAMI	18,10
PANAMA-QUITO	12,60	QUITO-PANAMA	13,40
LIMA-QUITO	12,30	QUITO-LIMA	12,10
MADRID-QUITO	8,70	QUITO-MADRID	6,30
AMSTERDAN-QUITO	5,40	QUITO-AMSTERDAN	5,00
ATLANTA-QUITO	4,20	QUITO-ATLANTA	4,80
HOUSTON-QUITO	3,90	QUITO-HOUSTON	4,30
BUENOS AIRES-QUITO	3,70	QUITO-BUENOS AIRES	3,60
MEDELLIN-QUITO	3,20	QUITO-MEDELLIN	2,40
EL SALVADOR-QUITO	2,60	QUITO-EL SALVADOR	2,70
CARACAS-QUITO	1,60	QUITO-CARACAS	3,30
CALI -QUITO	1,30	QUITO-CALI	0,90
HABANA-QUITO	1,10	QUITO-HABANA	1,10
SAN JOSE-QUITO	0,70	QUITO-SAN JOSE	0,50
SANTIAGO-QUITO	0,50	QUITO-SANTIAGO	0,30
PUNTA CANA-QUITO	0,40	QUITO-PUNTA CANA	0,50
SAO PAULO-QUITO	0,20	QUITO-SAO PAULO	0,30
MEXICO-QUITO	0,20	QUITO-MEXICO	0,20
MONTEGO BAY / JAMAICA-QUITO	0,10	QUITO-MONTEGO BAY / JAMAICA	0,10
CURACAO-QUITO	0,10	QUITO-CURACAO	0,10
CANCUN-QUITO	0,10	QUITO-CANCUN	0,10
SINT EUSTATIUS (NETHERLANDS)- QUITO	0,10	QUITO-SINT EUSTATIUS (NETHERLANDS)	0,10
HOLLYWOOD-QUITO	0,10	QUITO-HOLLYWOOD	0,10
OTROS-QUITO	0,00	QUITO-OTROS	0,00
ORLANDO-QUITO	0,00	QUITO-ORLANDO	0,00
ARUBA-QUITO	0,00	QUITO-ARUBA	0,00
CARTAGENA-QUITO	0,00	QUITO-CARTAGENA	0,00
BARRANQUILLA-QUITO	0,00	QUITO-BARRANQUILLA	0,00
GUADALAJARA-QUITO	0,00	QUITO-GUADALAJARA	0,00
PUERTO PLATA (REP- DOMINICA)- QUITO	0,00	QUITO-PUERTO PLATA (REP- DOMINICA)	0,00
BARCELONA-QUITO	0,00	QUITO-BARCELONA	0,00
RIO DE JANEIRO-QUITO	0,00	QUITO-RIO DE JANEIRO	0,00
GUATEMALA-QUITO	0,00	QUITO-GUATEMALA	0,00
ASUNCION-QUITO	0,00	QUITO-ASUNCION	0,00
LA PAZ-QUITO	0,00	QUITO-LA PAZ	0,00
SURINAME-QUITO	0,00	QUITO-SURINAME	0,00

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2013

**Anexo 6. Participación porcentual de las rutas con mayor movimiento de pasajeros
entrados y salidos por el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo**

ENTRADOS		SALIDOS	
RUTA	%	RUTA	%
PANAMA-GUAYAQUIL	20,26	GUAYAQUIL-PANAMA	19,35
MIAMI-GUAYAQUIL	15,08	GUAYAQUIL-MIAMI	16,46
NEW YORK-GUAYAQUIL	13,52	GUAYAQUIL-NEW YORK	13,30
BOGOTA-GUAYAQUIL	13,33	GUAYAQUIL-BOGOTA	12,33
LIMA-GUAYAQUIL	10,17	GUAYAQUIL-LIMA	9,57
MADRID-GUAYAQUIL	9,81	GUAYAQUIL-MADRID	10,27
AMSTERDAN-GUAYAQUIL	4,89	GUAYAQUIL-AMSTERDAN	5,05
SANTIAGO-GUAYAQUIL	4,35	GUAYAQUIL-SANTIAGO	4,09
EL SALVADOR-GUAYAQUIL	2,65	GUAYAQUIL-EL SALVADOR	2,67
CALI-GUAYAQUIL	2,59	GUAYAQUIL-CALI	2,16
BUENOS AIRES-GUAYAQUIL	2,30	GUAYAQUIL-BUENOS AIRES	2,95
SAN JOSE-GUAYAQUIL	0,50	GUAYAQUIL-SAN JOSE	1,18
SAO PAULO-GUAYAQUIL	0,44	GUAYAQUIL-SAO PAULO	0,46
PUNTA CANA-GUAYAQUIL	0,05	GUAYAQUIL-PUNTA CANA	0,10
CARTAGENA-GUAYAQUIL	0,03	GUAYAQUIL-CARTAGENA	0,03
GUADALAJARA-GUAYAQUIL	0,02	GUAYAQUIL-GUADALAJARA	-
CANCUN-GUAYAQUIL	0,01	GUAYAQUIL-CANCUN	0,01
BARQUISIMETO (VENEZUELA)-GUAYAQUIL	0,01	GUAYAQUIL-BARQUISIMETO (VENEZUELA)	-
MONTEGO BAY / JAMAICA-GUAYAQUIL	0,01	GUAYAQUIL-MONTEGO BAY / JAMAICA	-
LA PAZ-GUAYAQUIL	0,01	GUAYAQUIL-LA PAZ	-
PUERTO ORDAZ (VENEZUELA)-GUAYAQUIL	-	GUAYAQUIL-PUERTO ORDAZ (VENEZUELA)	0,02
CARACAS-GUAYAQUIL	-	GUAYAQUIL-CARACAS	0,01

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2013

Anexo 7. Participación porcentual de las rutas con mayor movimiento de carga entrada y salida por el Aeropuerto Mariscal Sucre

ENTRADOS		SALIDOS	
RUTA	%	RUTA	%
QUITO-MIAMI	45,71	QUITO-MIAMI	59,90
QUITO-AMSTERDAM	7,65	QUITO-AMSTERDAM	21,7
QUITO-BOGOTA	24,49	QUITO-BOGOTA	5,30
QUITO-FRANKFURT	0,79	QUITO-FRANKFURT	4,10
QUITO-MEXICO	0,75	QUITO-MEXICO	3,90
QUITO-MADRID	4,67	QUITO-MADRID	1,50
QUITO-MEDELLIN	2,48	QUITO-MEDELLIN	0,70
QUITO-PANAMA	1,59	QUITO-PANAMA	0,60
QUITO-VIRACOPOS	3,58	QUITO-VIRACOPOS	0,00
QUITO-LIMA	1,44	QUITO-LIMA	0,40
QUITO-HABANA	0,08	QUITO-HABANA	0,70
QUITO-SANTIAGO	2,08	QUITO-SANTIAGO	0,00
QUITO-MANAOS	1,51	QUITO-MANAOS	0,00
QUITO-CURACAO	0,00	QUITO-CURACAO	0,30
QUITO-BUENOS AIRES	0,60	QUITO-BUENOS AIRES	0,10
QUITO-ATLANTA	0,06	QUITO-ATLANTA	0,20
QUITO-EL SALVADOR	0,22	QUITO-EL SALVADOR	0,20
QUITO-HOUSTON	0,22	QUITO-HOUSTON	0,10
QUITO-CALI	0,64	QUITO-CALI	0,00
QUITO-CURITIBA	0,48	QUITO-CURITIBA	0,00
QUITO-BARRANQUILLA	0,53	QUITO-BARRANQUILLA	0,00
QUITO-AGUADILLA	0,00	QUITO-AGUADILLA	0,10
QUITO-SAN JOSE	0,12	QUITO-SAN JOSE	0,00
QUITO-CARACAS	0,16	QUITO-CARACAS	0,00
QUITO-LOS ANGELES	0,00	QUITO-LOS ANGELES	0,00
QUITO-GUADALAJARA	0,00	QUITO-GUADALAJARA	0,00
QUITO-LA PAZ	0,90	QUITO-LA PAZ	0,00
QUITO-SAO PAULO	0,00	QUITO-SAO PAULO	0,00
QUITO-VALENCIA	0,03	QUITO-VALENCIA	0,00
QUITO-TENERIFE	0,01	QUITO-TENERIFE	0,00
QUITO-PUNTA CANA	0,00	QUITO-PUNTA CANA	0,00
QUITO-RIO DE JANEIRO	0,00	QUITO-RIO DE JANEIRO	0,00
QUITO-CARTAGENA	0,00	QUITO-CARTAGENA	0,00

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2013

Anexo 8. Participación porcentual de las rutas con mayor movimiento de carga entrada y salida por el José Joaquín de Olmedo

ENTRADOS		SALIDOS	
RUTA	%	RUTA	%
GUAYAQUIL-MIAMI	59,76	MIAMI-GUAYAQUIL	32,97
GUAYAQUIL-NEW YORK	3,54	NEW YORK-GUAYAQUIL	25,07
GUAYAQUIL-LIMA	10,25	LIMA-GUAYAQUIL	14,69
GUAYAQUIL-PANAMA	10,44	PANAMA-GUAYAQUIL	8,46
GUAYAQUIL-MADRID	6,19	MADRID-GUAYAQUIL	10,84
GUAYAQUIL-AMSTERDAM	5,66	AMSTERDAM-GUAYAQUIL	4,12
GUAYAQUIL-BOGOTA	0,78	BOGOTA-GUAYAQUIL	2,27
GUAYAQUIL-SANTIAGO	1,45	SANTIAGO-GUAYAQUIL	1,03
GUAYAQUIL-VIRU VIRU (BOLIVIA)	0,83	VIRU VIRU (BOLIVIA)-GUAYAQUIL	0,00
GUAYAQUIL-MEXICO	0,00	MEXICO-GUAYAQUIL	0,33
GUAYAQUIL-CALI	0,35	CALI-GUAYAQUIL	0,07
GUAYAQUIL-EL SALVADOR	0,39	EL SALVADOR-GUAYAQUIL	0,01
GUAYAQUIL-VIRACOPOS	0,24	VIRACOPOS-GUAYAQUIL	0,00
GUAYAQUIL-BUENOS AIRES	0,04	BUENOS AIRES-GUAYAQUIL	0,12
GUAYAQUIL-MEDELLIN	0,07	MEDELLIN-GUAYAQUIL	0,00
GUAYAQUIL-SAN JOSE	0,00	SAN JOSE-GUAYAQUIL	0,02
GUAYAQUIL-SAO PAULO	0,00	SAO PAULO-GUAYAQUIL	0,01

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2013