



UNA MIRADA A LA COMPETITIVIDAD DEL SISTEMA NACIONAL DE INVERSIÓN PÚBLICA EN AEROPUERTOS DE ECUADOR

OVERVIEW OF THE COMPETITIVENESS OF THE NATIONAL SYSTEM OF PUBLIC INVESTMENT IN AIRPORTS FROM ECUADOR

Ejes temáticos: aspectos sociales, territoriales y económicos; sección: **Análisis de casos**

Vicente René Encalada Encarnación¹
Sonia Caridad Ruiz Quesada²
Otilia Máxima Encarnación Merchán³

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Vicente René Encalada Encarnación, Sonia Caridad Ruiz Quesada y Otilia Máxima Encarnación Merchán (2018): "Una mirada a la competitividad del sistema nacional de inversión pública en aeropuertos de Ecuador.", Revista Caribeña de Ciencias Sociales (mayo 2018). En línea:

[//www.eumed.net/rev/caribe/2018/05/competitividad-aeropuertos-ecuador.html](http://www.eumed.net/rev/caribe/2018/05/competitividad-aeropuertos-ecuador.html)

RESUMEN

La modernización de un Estado es una responsabilidad de todos sus habitantes y principalmente de quienes lo gobiernan. El propósito de este artículo se centra en analizar la inversión pública ecuatoriana que se destella en la edificación y modernización de terminales para el uso de rutas aéreas, nacionales e internacionales. La investigación está conformada por varios métodos entre ellos el dialéctico, que reconoce la vinculación universal de los objetos y fenómenos del mundo y considera el movimiento y el desarrollo como resultado de las contradicciones internas de los anómalos. Como resultado concluyente cabe decir que los aeropuertos son escenarios resplandecientes para fomentar la cultura, el turismo, el intercambio comercial, permiten a usuarios y empresarios cruzar fronteras para exhibir las novedades de los productos y servicios en su cadena de matriz productiva. Que sin duda, esta

¹Doctorante de grado científico PhD, en ciencias económicas en la Universidad de Oriente (UO), Santiago de Cuba, Cuba; magister en Auditoría y Contabilidad, Universidad Técnica de Machala - UTMACH - Ecuador 2015; Ingeniero en Contabilidad y Auditoría, UTMACH - Ecuador 2011; autor de varios artículos y ponencias, su línea de investigación es las ciencias económicas y financieras. Asesor financiero en el libre ejercicio de la profesión y responsable tributario del Centro de Asesoramiento Empresarial, Balao-Guayas-Ecuador; e-mail: renencalada@hotmail.com

² Doctora en el grado científico PhD en Ciencias Económicas; magister en Economía y Licenciada en Economía en la Universidad de Oriente (UO), Santiago de Cuba, Cuba; se desempeña como Subdecana de Grados Científicos en la UO, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales; docente titular principal en el área de Economía y Gestión Empresarial; autora de varios artículos y eventos científicos; e-mail: soniac@uo.edu.cu

³ Miembro del colectivo de adultos mayores y ex-Reina del Centro de Enseñanza y Aprendizaje período 2012-2013; colaboradora en varias publicaciones científicas; Balao-Guayas-Ecuador; e-mail: renencalada@hotmail.com

investigación atrae a futuros investigadores con relación en lo económico, obras civiles-arquitectónicas, social y tecnología.

Palabras clave: *Estado ecuatoriano - políticas públicas -inversión - modernización – aeropuertos*

Clasificación JEL: H0, H2, H5

ABSTRACT

The modernization of a State is a responsibility of all its inhabitants and mainly of those who govern it. This article is aimed at analyzing the Ecuadorean public investment in the construction and modernization of airline terminals for domestic and international flights. The research is based on several scientific methods, among them the dialectical one, that relies on the universal link between objects and phenomena in the world and considers movement and development a result of the internal contradictions of the anomalous. As a result of this study, it can be stated that airport are scenarios that foster culture, tourism, trade exchange, allow users and entrepreneurs to go across borders and exhibit the novelties of their products and services in their productive matrix chain. This research certainly lures future researchers in relation to the economics, civil-architectural works, social and technology.

Key words: *Ecuadorean State - public policies - investment - modernization – airports*

Classification JEL: H0, H2, H5

1. INTRODUCCIÓN

El Estado ecuatoriano como ente rector de las políticas públicas y del sistema de modernización estatal que figura a partir de los últimos años de la primera década del siglo XXI resulta preponderante evaluar las inversiones públicas que se han aplicado en su proceso de transformación, alineados a la satisfacción de la demanda y cambio social. Uno de los principales cambios fue la mega construcción de aeropuertos y en otros casos la modernización de los mismos con tecnología sofisticada que demanda el mundo de hoy, obras emblemáticas que hicieron de ellas el reconocimiento de un nuevo modelo de gestión pública y pusieron en aprieto a países latinoamericanos, caribeños, europeos y similares por la corrida imparable que se veía venir por el sistema de mercados y competitividad.

La presente investigación precisa para entender la pertinencia de las edificaciones y modernizaciones de las infraestructuras en terminales para las rutas aéreas que despega desde el territorio ecuatoriano para el mundo. La pregunta en concreto es ¿los aeropuertos de Ecuador están operando tal como se pronosticó a inicios de su modernización? la respuesta es bastante desalentadora, es mucho más deprimente de lo que podría imaginarse cualquier ciudadano por el mundo. Es más resulta inconcebible reconocer que se ha colocado una inversión millonaria en dólares en este tipo de infraestructuras y que no ha tenido el impacto esperado ni se ha conseguido el boom del crecimiento económico que marque un desarrollo por movilidad aérea.

Por las investigaciones realizadas se conoce que los aeropuertos ecuatorianos, tras haber colocado una inversión opulenta por parte del Estado para su modernización en todos los

aspectos que conlleva para brindar un servicio de calidad y calidez, sea para el traslado de personas o cargas dentro y fuera del país no ha tenido hasta la presente fecha los resultados anhelados. Haciendo una excepción con los aeropuertos de Guayaquil y Quito que están concesionados, son los únicos que sobresalen y hacen honores a su millonaria inversión pública.

La mega construcción de aeropuertos en Ecuador sin duda presenta problemas significativos innegables, en algunos casos a pesar de haber colocado una gran cantidad de fortuna en recursos para su modernización no son utilizados ni por las compañías que presentan servicios de carga aérea ni por los usuarios en general, en otro de los casos se evidencia infraestructuras que fueron edificadas a partir del plan de modernización (2012), hasta la fecha no despegan, no porque no están en condiciones de operación sino porque no existe la demanda de usuarios suficiente, según declaraciones del representante de la aviación civil de Ecuador, las aerolíneas en determinados aeropuertos se han visto en la obligación de cerrar sus frecuencias, situación que hace insostenible el mantenimiento aeroportuario y al no darse una manutención integral de las instalaciones, equipos, maquinarias y otras relacionadas se fragua rápidamente un deterioro por el no uso del mismo, lo que hace que se genere pérdidas millonarias para el Estado.

La importancia de esta investigación resalta los problemas detectados tanto en aeropuertos construidos en los últimos años por el Estado ecuatoriano y en otros casos por el embellecimiento de sus instalaciones que no han tenido los resultados deseados, quizás estos problemas parten o se relacionan por el exterior, pérdida por el valor de las divisas, elevadas tasas por el uso de aeropuertos, tasa por salvaguardias para la competitividad, conflictos de territorios entre países vecinos, concentración del poder político, reducción en el precio del barril de petróleo y lenta recuperación del mismo, y similares; en el plano interno de Ecuador sin duda la escasa cultura aeronáutica, o quizás el más fundamental falta de recursos económicos para abordar una ruta aérea, el desempleo, altos costos en el pasaje aéreo, o bien falta de estrategias y políticas públicas en esta área. Son algunos de los elementos que deben ser analizados por las autoridades competentes de gobierno y de la propia aviación civil.

En síntesis cabe decir este es el sitio de partida de la exploración del trabajo que se refleja en el objetivo general de la investigación que consiste en analizar la inversión pública millonaria en la modernización y edificación de aeropuertos de Ecuador, un escenario resplandeciente no únicamente por sus diseños arquitectónicos y colorido de un juego de luces; sino además, por el uso de la tecnología, seguridad, modernas infraestructuras y una atención de primera con recurso humano altamente capacitado, instalaciones con capacidad para operar las 24h00 del día durante los 365 días o 12 meses del año, el autor concuerda decir que pretende esclarecer las posibles falencias que limitan la gestión en este tipo de inversión pública y recomendar posibles soluciones con el propósito de encontrar un ganar-ganar entre los aeropuertos, usuarios, aerolíneas y Estado.

2. EL GOBIERNO ECUATORIANO Y LA MEGA-INVERSIÓN PÚBLICA EN AEROPUERTOS

Esta investigación sirve para analizar los aeropuertos que constan en el *Plan Nacional de Movilidad y Movimientos de Pasajeros*, haciendo un recorrido rápidamente por cada una de sus instalaciones se sabe que en el 2016 el aeropuerto del *Tena provincia de Napo*, mega construcción para operaciones comerciales de alto nivel ahora mismo en sus actividades cotidianas no presenta vuelos comerciales pero espera por más recursos monetarios para mudarse a la Fuera Aérea Ecuatoriana (FAE); ¿existe razones para hacerlo? la interrogante sin duda es bastante inconsolable, como puede ser posible que una inversión pública destinada a cubrir necesidades de frontera para toda una ciudadanía del área civil se busque una transición

para cubrir operaciones militares, porque no forjar en ella una solución que esté dirigida a solucionar problemas de tránsito aéreo, en la que se destaque por su fuerza de competitividad para lograrlo se debe revisar con suficiente rigor científico los costo de operación, embarques, tasas aeroportuarias, reprogramación de vuelos y frecuencias, y en un último pedido reducir el costo de los pasajes sin desatender en todo momento la calidad en el servicio y sobre todo la rentabilidad para las partes involucradas. En el gráfico 1, se visualiza claramente la moderna infraestructura con una inversión pública modesta.

Gráfico 1. Aeropuerto del Tena un camino a la FAE



Fuente: Aeropuerto Jumandy del Tena

En el gráfico 1, se evidencia claramente la mega inversión pública que se ha colocado en aeropuertos, y en específico esta obra se funda por su localización estratégica en lo que a conectividad se refiere, puesto que está alejado de otros aeropuertos comerciales, y localizado en una zona de difícil acceso mediante otros medios de transporte pero su volumen de tránsito no ha hecho rentable hasta la presente fecha operaciones regulares de traslado aéreo.

En este transitar de la investigación se enlista el aeropuerto de *Taisha (provincia de Morona Santiago)* con una construcción humilde por un monto de 6.4 millones de dólares americanos empieza a construirse y se evidencia que esta obra está inconclusa, en el 2016 tan solo con una pista de operaciones recibió 6 mil pasajeros; infraestructura que no está aún en condiciones para despegar al ciento por ciento, en este escenario a igual que los demás vale un análisis riguroso y profundo. Si en el año antes citado se logra dicho movimiento de usuarios con tan solo la apertura de una línea ¿cuál sería el record de usuarios al estar dicha terminal en la más completa operación? desde este coloso batan se entiende que en determinados aeropuertos no es problema de usuarios sino de gestión, que bien puede ser gestión comercial, de operaciones, programaciones de vuelos, o sencillamente escaso enfoque de marketing. El gráfico 2, muestra que sin temor nos ilustra de este espacio que engalana una de las cordilleras de las faldas de Ecuador.

Gráfico 2. Aeropuerto amazónico Taisha – provincia de Morona Santiago



Fuente: Aeropuerto de Taisha

El gráfico 2, ilustra a toda una audiencia y se contrasta con lo declarado en el Plan Estratégico de Movilidad (PEM) (2012) en que propone un importante desarrollo del sistema de Transporte en la Región Amazónica que exige el desarrollo del modo aéreo en consonancia, sin embargo este escenario amazónico tiene limitantes para sus operaciones debido que la pista hasta la fecha no ha sido coherente a la propuesta ni hace gala de la inversión pública imprimida.

En esta oportunidad es el momento para conocer el aeropuerto de *Macas provincia de Morona Santiago*, de los cuales la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) informa que esta infraestructura en el 2016 movilizó 3 mil pasajeros, decreciendo en un 67% en el número de usuarios en comparación con el año anterior ¿cuáles fueron las causas de esta enfermedad aérea? los responsables de esta dirección en entrevistas y conversaciones con algunos medios de comunicación local, siempre argumentan que se debe por la poca afluencia de usuarios, situación que no queda nada claro o lo que es peor no convence, entonces si así fuera ¿cuáles son las medidas que han tomado para revertir dicha situación? ¿por qué han esperado una pérdida del 67% de operaciones? no habrá acaso conflicto de intereses de por medio, personal de alta dirección relacionados a intereses políticos, quizás promesas no cumplidas por determinados políticos o simplemente dejar que el río pierda su cauce.

El Estado ecuatoriano como República desde 1830 hace sin duda, su mayor esfuerzo para garantizar una paz armónica entre países y comunidades, y más aún desde la segunda década del siglo XXI que participa altivamente para alcanzar la modernización en todos sus escenarios públicos, para muestra se exhibe el gráfico 3, que se relaciona con lo anterior expuesto. Chocita pública que no trasciende ante la mirada de los inversionistas internacionales que con

frecuencia se mueven acariciando el cielo, que por las terminales aéreas de Ecuador no aparecen.

Gráfico 3. Edificación pública para el tránsito aéreo una mira de futuro



Fuente: Aeropuerto de Macas

El gráfico 3, exhibe una de las majestad obras públicas que se encuentra en el territorio ecuatoriano para el servicio de tránsito aéreo, inversión que no ha seguido criterios de optimización y eficiencia en la aplicación de los recursos, terminal que desconoce una planificación rigurosa importante y que si de mantenerse o incrementar esta situación se produciría un congelamiento de la modernización pública y lo que es peor daría paso a una ineficiente contratación de red pública, pero en todo caso hay que señalar que el proceso de planificación debe ser reforzado.

La ruta de esta investigación, en esta vez se conecta con *el aeropuerto de Cuenca capital de la provincia del Azuay* de antemano se conoce que esta pista de operaciones aéreas de acuerdo al informe de la DGAC en el 2016 disminuyó en un aproximado del 29%, para el 2017 la aerolínea de Transportes Aéreos Militares Ecuatorianos (Tame) elimina una de sus frecuencias para esta localidad, que precisamente cubre el recorrido Cuenca-Guayaquil y viceversa, si se toman las declaraciones de los expertos en administración aeroportuaria, mercado y competitividad aeronáutica que administran estas coloridas sabanas llamada terminales aéreas con una inversión multimillonaria desde el gobierno central con participación de fondos públicos colocados por todos los mandantes, a través de la participación altiva y soberana venidas de impuestos, tasas y contribuciones espaciales y de mejoras, dichos responsables argumentan que el decremento en el servicio aéreo es consecuencia de la poca movilidad en el tránsito aéreo.

En el mes de junio del año 2017, en una entrevista realizada por un medio de comunicación local al Ministro de Transporte de Ecuador, entre sus líneas de declaración expone para la

tranquilidad de la ciudadanía que han llegado a un acuerdo entre la aerolínea Tame que había cesado la ruta anterior citada y que empezaría a operar nuevamente cubriendo la misma ruta que había desistido a principios del año. Reapertura que se realiza en el mes de julio de 2017 según el titular de esta cartera de Estado.

Pero, en si cual es la novedad; sin duda obviamente no son las declaraciones del jefe de esta cartera de transporte, sino fíjese que básicamente son problemas de gestión operacional como se ilustró anteriormente. En todo caso lo que se evidencia es escasos métodos de trabajo, tanto del sector de las aerolíneas como de los representantes de gobierno, efecto que provoca no únicamente pérdida millonaria de recursos para el Estado sino que además, pésima imagen internacional de un Estado de Derecho y entorpecimiento social.

Si de existir realmente la poca frecuencia de usuarios ¿alguien quisiera volver a retomar una frecuencia abandonada? nos volveríamos caballeros ante un panorama desolador o lo que es más trabajaríamos aún ritmo que nos figura pérdidas... el gráfico 4, nos revela esta media agua que quita el suspiro más de una bella dama.

Gráfico 4. Infraestructura del aeropuerto de Cuenca - provincia del Azuay



Fuente: Aeropuerto de Cuenca

El gráfico 4, nos revela un resplandeciente colorido que sobresale ante las diversas necesidades del mundo moderno y se enlistan para triunfar ante los problemas significativos que se encierran en los mercados internacionales, nacionales y locales, cabe decir que debería haberse buscado un mayor equilibrio entre la sostenibilidad en el gasto, la modernización de las instalaciones, el retorno en seguridad, eficiencia, disponibilidad de recursos y el retorno de la inversión y otros relacionados, únicamente con este tipo de planificación se lograría un camino para el desarrollo a partir de la inversión pública en aeropuertos.

En el gráfico 5, se visualiza el *terminal aéreo de Esmeraldas capital de la provincia de Esmeraldas conocida como (la capital verde de los ecuatorianos)* que limita al norte con la República de Colombia, para el año 2016 se movilizaron 9 mil pasajeros en el tránsito aéreo y para el mismo período ha decrecido en un 17% según la fuente de la literatura citada (DGAC, 2016); a criterio profesional consideramos que el número de pasajeros para esa zona es poco considerable que por cierto es de gran afluencia turística, por sus deslumbrantes playas, sitios turísticos y sobre todo por la variedad de comida costera que únicamente se la puede encontrar

en esta urbe, por citar uno de ellos el Rico Encocado. En esta parte es preciso aclarar y se considera que el decremento de los pasajeros sin duda que se enlista por el terremoto que sacudió a este rincón patrio el 16 de abril del 2016. Sismo que cobró no solamente vidas humanas, también pérdida de especies marinas-animales silvestres y bienes.

Gráfico 5. Plataforma para el servicio aeronáutico - Esmeraldas



Fuente: Aeropuerto de Esmeraldas

El gráfico 5, muestra que sin prejuicio presenta este brillante escenario que sin reparo es cuestionado entre la sociedad, pero que sin embargo al cuestionar tantas veces la misma etnografía hace que se diluya y pierda objetividad.

El *aeropuerto de Manta una ciudad de la provincia de Manabí*, después de recibir para unos determinados grupos sociales una tibia inversión de 8 millones de dólares quedó destruido por no decir desaparecido por el terremoto que se fraguó el 16 de abril del 2016 a las 18h58 minutos hora local de Ecuador. Aun así este coloso y hambriento escenario para la movilidad aérea mueve 200 mil pasajeros al año. En el gráfico 6, se aprecia su majestuosa infraestructura y colorido.

Gráfico 6. Usuarios en movimiento - expresiones resplandecientes - Manta una mina en el tránsito aéreo de Ecuador



Fuente: Aeropuerto de Manta

Cada vez estamos más convencidos que la poca voluntad de trabajo hace de estas, relaciones metódicas poco contributivas, hasta hace mucho en Ecuador era poco comprensible entender los grandes proyectos de inversión urbana en el marco de la integración social, y que para unos estudios desarrollados eran colocados como fenómenos, sin entender por su puesto que el desarrollo de los pueblos no se mide a través de subsidios cubiertos por un Estado, sino la verdadera relevancia empresarial significativa para el florecimiento social y de economía despegando a partir de la integración con créditos participativos, a una tasa de interés considerable, fortalecimiento de las políticas públicas, a partir de un debate científico que promueva mayores estrategias gerenciales para el buen gobierno. Además, se debe involucrar a la academia para el fortalecimiento de conocimientos que nos permita pasar de una industria agro-exportadora a una economía del conocimiento.

Problemas que sin duda se vuelven elementos que fortalecen asuntos económicos, sociales, tecnológicos y de cultura, no únicamente de operaciones aéreas de referencias históricas, sino de distintos asuntos locales como inversión estatal y política (Moreno Sánchez, 2010).

Por otra parte, de la investigación resuelta se conoce que *el aeropuerto de Salinas, ubicado en la capital de la provincia de Santa Elena*; el mismo que fue edificado para veranear, es decir para atender a miles de miles de usuarios por ser uno de los lugares de mayor afluencia turística, provincia que está rodeada de un inmenso mar con sus atractivas playas, edificaciones arquitectónicas y de abundante alimentación costera; situación poco aceptable, aeropuerto que solo cuenta con 2 rutas a la semana y mueve en promedio 500 pasajeros al mes, el mismo que ha decrecido en un 25% aproximado (DGAC, 2016).

El mundo moderno se identifica por su conciencia de cambio y movilidad, de dinamismo, controversias, tecnología e innovación que induce pasar de una tradicional forma de vivir a una de cambio social integradora, lo cual lleva a afirmar que en la actualidad se está ante una mega reorganización no solamente económica sino que además se infiere en el conocimiento, donde la noción de lo sagrado traspasa las fronteras de los religiosos y adoptan una perspectiva más dinámica y amplia, que encierran a las distintas prácticas que conservan lo simbólico como elemento de unión y de acción (Mosquera, 2011).

Sin perder de vista en todo momento el objetivo general de la investigación se muestra en el gráfico 7, la majestuosa obra emblemática que no solo está diseñada para compartir entre la

comunidad ecuatoriana por su radiante urbe que se conecta entre el aire, mar y tierra, sino gracias a la posesión de un boleto que, desde el momento de su adquisición, funciona como un elemento propio de desarrollo local. No encontrar una solución radiante, efectiva, en el corto plazo a los problemas de aeropuertos en Ecuador, es no querer ver la luz al final de la penumbra. La movilidad por aeropuertos sin duda es el puente más luminoso para dejar en el pasado tradicionales formas de negocios y convertirse en un cáncer de libre mercado y competitividad.

Gráfico 7. Los usuarios en tránsito exteriorizan una identidad compartida que reflejan sus deseos de convivencia en armonía, que surgen de las buenas relaciones y hospitalidad, en este caso, por el uso del aeropuerto de Salinas.



Fuente: Aeropuerto de Salinas

Con una cálida de 52 millones de dólares se construyó *el aeropuerto de Santa Rosa una obra alegórica ubicada en la provincia de El Oro*, al sur del país cercana a la frontera con la República del Perú, cada vez recibe menos pasajeros, tanto así que en el 2015 cerró su frecuencia que conectaba precisamente con el Perú, en el 2016 decreció en un aproximado del 18%(DGAC, 2016). Investigación que permite utilizar la técnica etnográfica del análisis contribuyente, para llevar a cabo una operación descriptiva-explicativa del protocolar territorial que ocurre con las aerolíneas y los aeropuertos en el campo de Ecuador, como una locución de los actos planeados se asume como una semiosfera, cuyas estructuras en general han sido retocadas y en otros casos modernas edificaciones para producir una semiosis infinita.

En esa circunstancia, mal sería no poder expresar la llamada *communitas* de Turner (1988) y (1999), que escapa a todo vestigio la elegancia de las estructuras de los terminales, la jerarquía, rangos y privilegios o estatutos observados en una comunidad como parte de una sociedad en una época de cambios sociales (donde si prevalecen las estructuras, a cambio de

una transformación pública), en otras palabras, se trata de la equidad social que menciona Kottak (2007). En los que los usuarios en su ruta de tránsito comparten una identidad potencialmente transitoria como pasajeros anónimos que son –anonimato que se pierde temporalmente en los puntos de identificación asentados en los aeropuertos, como parte de la secuencia en el paso de un territorio a otro- y que están a la espera de la salida de la aeronave.

Si se toma como referencia la Codificación a la Ley de Aviación Civil (2007) y la Codificación del Código Aeronáutico (2007) al hablar de aeropuertos sin duda lo relacionamos con la salida y entrada de una flota de aviones, que abordo se espera a múltiples usuarios que bien puede ser un conocido, un familiar, un inversionista o simplemente un visitante. La tarea de los aeropuertos jamás debe ser únicamente el embellecimiento de las instalaciones sino también buscar métodos estratégicos comerciales para ser tomados en cuenta, las relaciones aerolíneas-usuarios debe traspasar el umbral de un mundo conocido y entrar en un nuevo mundo por conocer. No obstante, y en vista de que “en algunos caso se desdobra” (Van Gennepe, 1984) y (Van Gennepe, 2008), ese pase de abordaje se convierta a su vez en la expresión de un nuevo amanecer, en vista de que el usuario es aislado de su tradicional mundo terrestre e incorporado que bien puede llamarse (rito de agregación) al mundo de los que vuelan en avión. Por otra parte, las aerolíneas deben innovar continuamente métodos atractivos de trabajo y servicio solo así se podrá romper ritos del pasado y convertirse en un opulento gestor de recursos económicos hacia una innovación de calidad en los servicios aéreos.

La obra magistral que se encuentra en Santa Rosa para muestra se presenta el gráfico 8, a título profesional y sin desmerecer lo aguerrida, pujante para incorporarse y permanecer en línea hacia una transformación digna, benemérita, brillante, sin conflicto alguno de interés; se considera que esta millonaria y emblemática obra, no es sin duda aquí el pedazo de suelo más apropiado⁴ para generar billones de riquezas y que la misma pueda revertir en un plazo considerable de tiempo el capital asignado. Si bien es cierto es el único aeropuerto de la provincia de El Oro, no debe olvidarse que los negocios no funcionan por temas de caprichos o por unos cuantos mal llamados salvadores de la patria, deben hacerse estudios técnicos con suficiente rigor científico a partir de exposiciones y debates que aporten conocimiento a la ciencia en estudio, sin pretender terminar la coexistencia de las falencias pero sí un mejor transitar en el mundo de la competitividad y el embellecimiento de un Estado Plurinacional.

Gráfico 8. Obra emblemática de la cordillera orense - una lámina de tejido aéreo sin despegar



Fuente: Aeropuerto Regional Santa Rosa

El gráfico 8, sin duda resume todo un abanico de interrogantes, si se atendieran con prudencia y sensatez este colorido batan de tránsito aéreo daría paso a un mercado con frecuencias internacionales que conecte el país de los cuatro mundos, muestra cuatro regiones naturales: la costa marina, la sierra andina, el oriente y la región insular, como se citó anteriormente obra que fue construida por un monto de \$ 52 millones de dólares en la segunda década del siglo XXI y que no ha tenido los resultados esperados, es decir hasta la fecha no despegó muy por lo contrario conforme avanza el tiempo este monumento de aterrizaje de corte internacional cada vez recibe más pérdidas millonarias, muestra que sin prejuicio revela problemas irrefutables no únicamente de vuelos internacionales, también locales y lo que es peor está casi que abandonado por no decir en sus términos propios.

Esta magistral obra que se resume en gráfico 9, es una pista para operaciones de carga y también destinado a turistas para enlazar rutas comerciales hacia el Perú y viceversa, a inicios de las operaciones se decía que la obra era un logro muy significativo para la región sur de Ecuador, se pensaba que se podría importar y exportar la producción y materia prima, terminal aéreo que ahora mismo es bastante cuestionable entre la sociedad y las promesas con el nuevo cambio de gobierno han desaparecido.

Gráfico 9. Mapa para el tránsito aéreo - región sur - Santa Rosa



Fuente: Aeropuerto de Santa Rosa

Con una inversión de 36 millones de dólares de los Estados Unidos de Norte América se rehabilita el aeropuerto de Latacunga capital de la provincia de Tungurahua, y ahora mismo este escenario de colorido y fana internacional a igual que los anteriores citados se conoce que está en coma, el mismo ha decrecido en un 82% aproximado, el único vuelo comercial que había era el de la aerolínea Tame pero la ruta no tenía pasajeros y cerró, en el 2016 el aeropuerto permaneció ocupado solo 2 meses por lo que recibió pasajeros de vuelos chárter internacionales, la frecuencia se realizó en febrero y junio el resto de los meses los habitantes de Latacunga no escuchaban ni el sonido de las aves en este luminoso escenario emblemático de corte internacional (DGAC, 2016).

Por la minuciosa investigación que se realizó se dice con certeza que el aeropuerto de Latacunga sus instalaciones fueron rehabilitadas, modernizadas el mismo que despertó el interés de las autoridades de gobierno y de las autoridades de aviación civil para que este

multicolorido suelo sea de transporte de carga y convertirse así una de las figuras de mayor trascendencia no meramente por la modernización aplicada sino por la conexión continua que se esperaba que se tenga con el extranjero de modo que permita eliminar brechas de competitividad donde florezca la macroeconomía desde Ecuador para el mundo, y así se lo impulsó sin embargo 2 aerolíneas operaban allí; ahora mismo solo queda una que vuela 2 veces por semana el resto de los días la terminal permanece desolada.

Como una huella de salvación el Ministerio de Transporte el 9 de febrero del (2017) anuencia que los vuelos Chárter internacionales de carga que pagan \$ 400,00 dólares por utilizar los aeropuertos ubicados uno en Guayaquil y otro en Quito, ahora deben pagar hasta \$ 20 mil dólares para utilizar estos mismos terminales, es decir el de Quito o Guayaquil. La medida busca que se utilice el aeropuerto de Latacunga con un costo de \$ 400,00, es más como se dijo anteriormente esta instalación fue remodelada precisamente para que sea de carga internacional, analistas en el tema dígame expertos o consultores sostienen que si se toma esta última opción, el sector más afectado sería el florícola por la sencilla razón que el 90% de las exportaciones que se hacen por Tababela es decir por el aeropuerto de Quito son flores, el responsable de expoflores calcula que Ecuador se vería afectado en unos 25 millones de dólares al año si se toma la alternativa anterior indicada.

¿Cuáles serían las causas para que exista la pérdida de 25 millones de dólares al año? por la sencilla razón que el aeropuerto de Latacunga a pesar de estar diseñado para ser de carga sus características aeronáuticas que tiene se puede considerar favorables y en otros casos no favorables, ejemplo la capacidad de almacenamiento de carga para precisamente recibir aviones, procesar aviones y que estos despeguen a tiempo también es limitado; hablando que este escenario tiene 1980 m² contra 12 mil m² que están disponibles en el aeropuerto de Quito, eso por si limita que se utilice el aeropuerto de Latacunga por que los inversionistas conocen la ruta y saben que la capacidad de retener carga en caso de retraso, reprogramación de vuelos se vuelve complejo, factores que hacen insostenible las rutas en determinados aeropuertos y restringen el acceso al tránsito aéreo por lo que hacen que se pierda competitividad y desarrollo de la macroeconómico.

Sin embargo la propuesta de las autoridades está en suspenso, entre líneas se deja entender diciendo que si las operadoras de carga insisten en utilizar el aeropuerto de Quito deberían pagar un costo de hasta \$ 20 mil dólares por aterrizaje o las aerolíneas transitan por el aeropuerto de Latacunga a un costo de \$ 400,00, hasta la fecha los representante de las aerolíneas están en espera para acordar temas puntuales con las autoridades de aviación civil y con el ministerio de transporte. Nuevamente y ahora con mayor precisión podría decirse que las falencias en los aeropuertos de Ecuador no es cuestión de usuarios es sin duda la falta de políticas públicas, ausencia de métodos de operación aeronáutica con suficiente rigor de mercado para encontrar un equilibrio entre gestión de aviación, inversión, modernización, aerolíneas, Estado, sociedad y competitividad.

En una síntesis, cabe decir que las autoridades de gobierno quieren aplicar una medicina para los aeropuertos de Ecuador que despeguen luminosamente, sino se atiende de manera resplandeciente y con pre-causación, el remedio podría resultar peor que la enfermedad.

3. LAS ESTADÍSTICAS Y LOS AEROPUERTOS UN ESTUDIO DE CASO PARA ECUADOR

Las estadísticas oficiales indican que la desigualdad sigue siendo el signo de los tiempos: el aeropuerto del Tena no presta los servicios para lo que fue construido, sin embargo solicita mayor financiamiento y lo que es más busca nuevos horizontes en la FAE; el aeropuerto de Taisha una novedad para los amazónicos un despertar para el desarrollo de las

nacionalidades, muestra un retraso en la entrega de la obra, y no sería nada alarmante escuchar por más recursos; el aeropuerto de Macas con una declinación del 67% en servicios de operaciones lo que se evidencia que está camino aún quirófano donde no existe el anesestesiólogo y lo que es peor no se ha contratado al cardiólogo; un tanto igual o quizás más alarmante el aeropuerto de Latacunga con un descenso del 82% para este cadáver no surtiría efecto la atención por emergencia, por las investigaciones realizadas bien podría decirse que su corazón responde a una vida artificial.

En lo sucesivo, todos los terminales aéreos aquí citados tienen de una u otra forma relaciones intrínsecas. Las estrategias que se proponen son de curso comercial y de operación de las líneas aéreas atendiendo la calidad de los servicios hasta la sala de espera, reducir costos de operación que permita generar economías de escala, fomentar centros de conexión entre vuelos locales y regionales para permitir una eficiente conexión de vuelos, generar vuelos entre *hubso* centros de conexión para el enganche de aviones de gran capacidad que permitan reducir los costos denominados transportes en masa.

Además, tenga en cuenta que todo lo que se haga nunca será lo suficiente siempre existirá más necesidades por atender, como por ejemplo los aeropuertos deben ofrecer comodidades para los pasajeros de negocios. Estas comodidades emperezarán por modernas y elegantes salas de espera VIP, eficientes servicios de telecomunicaciones, servicios de alquiler de coches, salas de reuniones, salas de conferencias y hasta hoteles de máxima categoría. Por lo demás, los aeropuertos deben ofrecer una infraestructura que permita la operación de un centenar de aviones en un mismo momento y proveerse constantemente de innovaciones que posibiliten las maniobras en situaciones meteorológicas adversas, sin afectar en demoras en los horarios determinados para vuelos. De esta forma los terminales están condicionados para uso permanente de la pista en la que maneje además servicio de aterrizaje por instrumentos (ILS) para permitir operaciones ante situaciones climáticas desfavorables (Lipovich, 2016).

Atender todos los problemas y las recomendaciones aquí expuestas es fundamental, porque en un sistema dolarizado como Ecuador la liquidez depende de la entrada de dólares, y si tenemos un desangre en el sector externo por desplome básicamente del precio del petróleo, por caída de exportaciones, escasa frecuencia en el tránsito aéreo y otros relacionados no entran dólares y colapsa la economía del sistema. Por eso se debe tomar medidas urgentes, no monetarias sino comerciales, para proteger el sector externo y lograr superávit, sobre todo en balanza comercial.

4. CONCLUSIONES

Las inversiones en aeropuertos de Ecuador obedecen al sistema de gestión de políticas públicas. Estos escenarios están diseñados para brindar oxígeno y vida a todo un territorio, combinan diversas identidades, emociones y horizontes, están encaminados para promover la cultura, arquitectura, ciencia y tecnología, es decir se convierten en un espacio luminoso radiante para atraer mayores inversiones y conseguir así no únicamente el crecimiento de la economía sino que además el desarrollo de la investigación científica a partir de intercambios de conocimientos entre los pueblos y nacionalidades.

Con claridad se podría decir que los aeropuertos a más de engalanar una ciudad, país o región sirven de espacio para una cultura de corte política internacional donde incentiva dejar en el pasado tradicionales formas de administración gubernamental y convertirse en una esfera antropológica por excelencia. Los terminales aéreos, las aerolíneas, usuarios, personal de servicio, inversionistas y Estado en ellos se forja una noble misión por así decirlo, son ellos quienes transforman todo un continente y ponen a correr toda una matriz productiva, hacen que

el mundo sea conocido y recorrido a atravesando fronteras y sin horario de trabajo, permiten embellecer la cultura de los pueblos donde los valores céntricos de la sociedad capitalista son resplandecientes.

Por las investigaciones realizadas en cada uno de los flamantes y modestos monumentos para la conexión y el transporte aéreo con capacidad para atender a usuarios de toda clase, en Ecuador es evidente que existen problemas irrefutables en varios aeropuertos del país, las aerolíneas cada vez demandan de mayor movida de usuarios para atender los fuertes gastos que generan las operaciones, de acuerdo al panorama y concatenado de la estadística presentada por momentos bien podría decirse que los gastos en determinados aeropuertos son mayores a los ingresos situación que hace vulnerable para alcanzar un desarrollo social.

Del informe de la DGAC y la misma investigación ha permitido conocer que las aerolíneas para el 2016 han ofertado 4 millones de asientos en todo el territorio de Ecuador pero solo se ocuparon 3 millones, en una rápida intervención se dice que se ha reducido en un 12% en comparación con el año 2015; tomando en consideración esta imagen y transitado hasta la presente fecha el panorama para el 2017 tampoco es alentador, desde el 2012 que se presenta el plan estratégico de movilidad se ha tratado de hacer rentable estas emblemáticas láminas de aterrizaje; sin embargo las propias autoridades han tenido que reconocer que algunos aeropuertos de Ecuador están subutilizados.

Para no oscurecer los buenos pensamientos de los creadores de las políticas públicas, que sin duda falta mucho por renovar en este cuerpo constitucional se propone a las autoridades en general buscar alternativas de solución como las citadas anteriormente y en otras muy puntuales, como por ejemplo eliminar aquellas políticas de comercialización de boletos donde se dice que si se compra el servicio de vuelo con anticipación tiene un costo menor pero si se adquiere en el mismo día que sale el avión tiene un recargo, eso se llama especulación igual corrupción; otros espectáculos que deben tratarse son los de época de tránsito masivo, como por ejemplo temporadas de carnaval, navidad, fin de año y similares, esta filosofía romántica no solo debe estar dirigida a las aerolíneas sino a todos los elementos relacionados, único así se podrá minimizar pérdidas millonarias que se relacionan entre usuarios, aeropuertos, aerolíneas, inversionistas y Estado.

Notas al pie 4: Mensaje de aclaración, Santa Rosa con una población de 60.388 habitantes con una área de 388,8 kms una altura de 8 msnm (nivel del mar), ubicación limítrofe NORTE: Machala y Pasaje; SUR: Piñas y Arenillas; al ESTE: Atahualpa y al OESTE: la ciudad de Huaquillas, Arenillas y el Océano Pacífico; su principal actividad es la agricultura y productos del mar, la vida comercial en esta zona es poco representativa a nivel nacional, y únicamente es administrada por un gobierno local; a 28 km se encuentra la ciudad de Machala capital de la provincia de El Oro conocida como (la capital bananera del mundo) su actividad principal es la producción de banano, productos del mar, el comercio y otros relacionados muy significativos, es administrado por varios gobiernos autónomos descentralizados locales y de corte nacional, se encuentra ubicada en el corazón de la provincia antes citada, cuenta con un centro de investigación superior y varias sedes de otras universidades que pertenecen a otras provincias para las prácticas científicas, es constantemente visitada por autoridades de fluencia internacional y goza de una red de casas financieras y otras similares. A juicio criterio profesional y sin ningún tipo de interés como investigador se considera que esta última zona hubiera sido propicio que tanga este aeropuerto para fomentar el desarrollo y la competitividad no únicamente de la provincia sino el crecimiento de la economía a nivel de Ecuador; sin embargo las cosas están en la palestra y lo que se necesita no es buscar culpables sino mejorar de manera continua los métodos de trabajo que forjen riqueza, trabajo, mayores inversiones públicas, estabilidad económica y cambio social.

5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aeropuerto de Cuenca. (2017): Imágenes aeropuerto. Disponible en: <https://www.google.com/search?q=Fotos,+edificio+de+aeropuerto+de+cuencia,+cuador&client=firefox-a&rls=org.mozilla:esES:official&channel=fflb&noj=1&tbn=isch&tbo=u>

http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_vie_w&id=2818795617. Consultado 12/06/2017 a las 18:25

Aeropuerto Jumandy del Tena. (2017): Ubicación aeropuerto. Disponible en:http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_vie_w&id=2818795617. Consultado 22/06/2017 a las 14:12

Aeropuerto de Macas. (2017): Ubicación geográfica. Disponible en:<http://www.europelowcost.es/aeropuertos/macass-macas-xms.aspx>. Consultado 22/06/2017 a las 14:20

Aeropuerto de Taisha. (2017): Imágenes aeropuerto. Disponible en:<http://www.elciudadano.gob.ec/aeropuerto-de-taisha-se-inaugurara-el-30-de-noviembre-de-2014/>. Consultado 12/06/2017 a las 14:30

DGAC. (2016): Plan de inversión y movilidad. Quito - Ecuador.

Ecuador. (2007): Codificación de la Ley de Aviación Civil, Registro Oficial 435 S 11-Enero. Quito - Ecuador.

Ecuador. (2007): Codificación del Código Aeronáutico, Registro Oficial 435 S 11-Enero. Quito - Ecuador.

Kottak, Conrad Phillip. (2007): "Introducción a la Antropología Cultural. Espejo para la humanidad". Editorial McGraw-Hill, España.

Lipovich, Gustavo Andrés. (2016) "Origen, características y funcionamiento del Sistema Nacional de Aeropuertos de la Argentina". En revista *Transporte y Territorio*, No.15, 2016, p. 124-145.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2012): Plan Nacional de Movilidad y Movimiento de Pasajeros. Quito - Ecuador.

Moreno Sánchez, Enrique. (2010) "El aeropuerto y el movimiento social de Atenco". *Convergencia*. En revista *de Ciencias Sociales*, No. 17(52), enero-abril 2010, p. 79-95.

Mosquera, Alexander. (2011) "Semiótica del ritual territorial contemporáneo en los aeropuertos". En revista *Telos*, No.13(2), mayo-aosto 2011, p. 160-174.

República del Ecuador. (2012): Plan Estratégico de Movilidad (2013 -2037) cuarto informe. Disponible en:
<http://instrumentosplanificacion.senplades.gob.ec/documents/20182/21649/PlanEstrategicodeMovilidad2013-2037.pdf/f540a0ae-5854-4d78-9520-338023f85892>. Consultado 12/06/2017 a las 15:10

Turner, Víctor. (1988): "El proceso ritual". Editorial Taurus, España.

Turner, Víctor. (1999): "La selva de los símbolos". Siglo Veintiuno Editores, España.

Van Gennep, Arnold. (2008 [1908]): "Los ritos de paso". Alianza Editorial, España.

Van Gennep, Arnold. (1984 [1908]): "The rites of passage". The University of Chicago Press, USA.