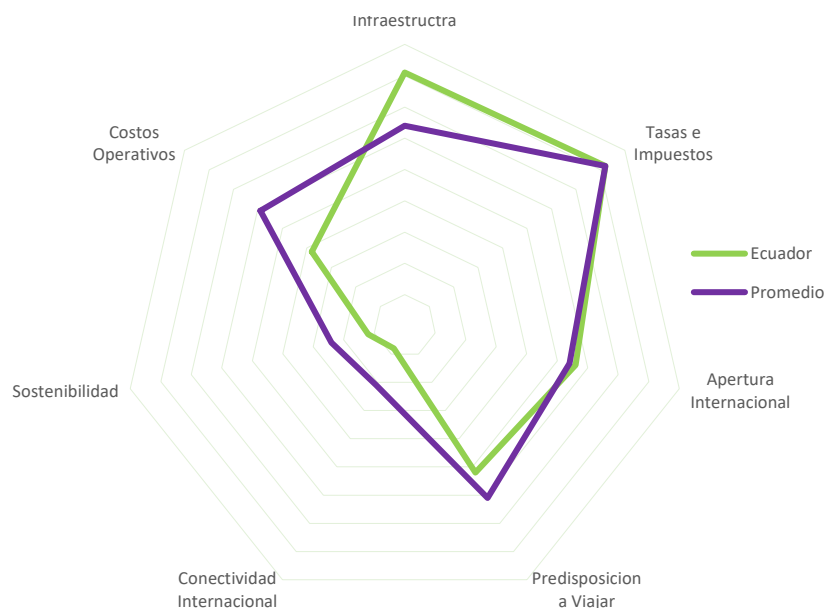


COMPETITIVIDAD TRANSPORTE AEREO EN ECUADOR



Pilar	Puntaje	Ranking	Promedio	Mejor País
Calidad de Infraestructura	0.86	4	0.65	Panamá
Apertura Internacional	0.56	9	0.54	República Dominicana
Sostenibilidad	0.12	14	0.24	Brasil
Tasas e Impuestos	0.68	12	0.82	Brasil
Conectividad Internacional	0.1	14	0.21	México
Cotos Operativos	0.53	16	0.59	Aruba
Predisposición Para Viajar	0.52	18	0.61	Bahamas
Total	5.82	13	5.38	Panamá

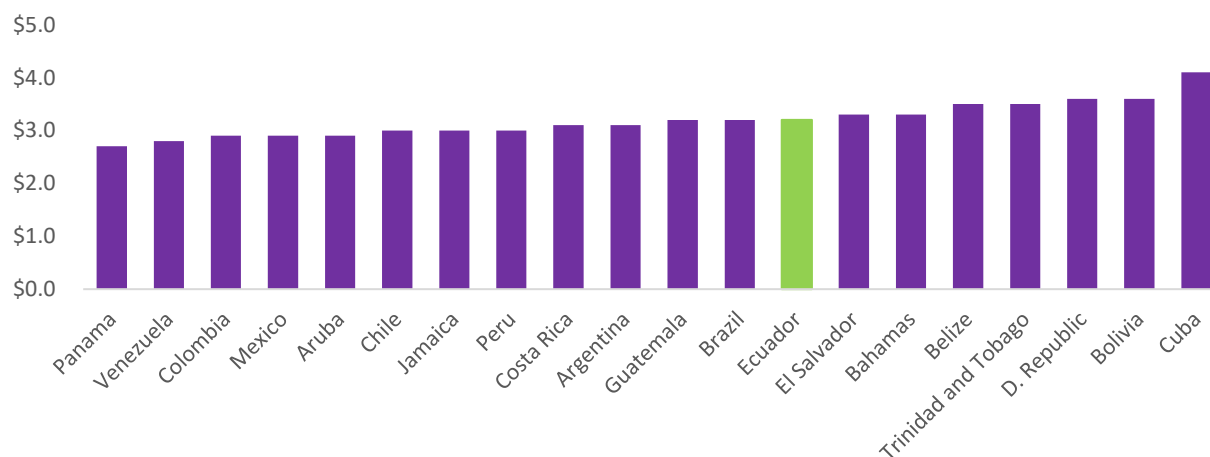
Ecuador ocupa el puesto 13 entre los 20 mercados analizados en el Índice de Competitividad de ALTA-Amadeus 2023.

Se destaca la calidad de su infraestructura donde ocupa el 4º lugar y también en Apertura Internacional donde ocupa el 9º lugar.

Es importante resaltar la mejora significativa que tuvo el país en el pilar de tasas e impuestos a boletos internacionales, **donde en el índice del 2022 ocupó el penúltimo lugar y este año subió al puesto 12**, gracias a la reducción del impuesto ED y PT en junio de 2023 (ver análisis al final de este documento).

A pesar de estas noticias positivas, es importante que el país siga trabajando de la mano con la industria en áreas potenciales de mejora. Por ejemplo, Ecuador sigue siendo un país muy costoso para operar, particularmente en lo que se refiere a costos de Combustible, el insumo más importante para la industria aérea y el cual representa más del 40% de los costos operativos de las líneas aéreas. Comparando con los 20 países de la muestra, es uno de los países con el precio por galón más costoso.

Costos Operativos - Combustible (\$USD/Galon)



COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN EN ECUADOR

Uno de los principales efectos que encarecen el costo del combustible de aviación en Ecuador tiene que ver con el impuesto del 5% que cobra la DGAC por cada galón cargado en las aeronaves en operaciones internacionales. Este impuesto va en contra de los lineamientos de la OACI y lo único que hace es encarecer el costo del combustible y restarle competitividad internacional del país.

Desde ALTA reconocemos la importancia de los ingresos fiscales para los gobiernos, pero es fundamental equilibrar esta necesidad con la preservación de una conectividad aérea financieramente viable y sostenible. Políticas fiscales excesivas, como el impuesto del 5% sobre el combustible de aviación, pueden poner en riesgo la viabilidad económica de la industria aérea y, por ende, su contribución significativa a la economía nacional.

En Ecuador, el sector del transporte aéreo es un motor económico vital, como lo demuestran los siguientes datos:

- **Generación de Empleo:** Contribuye a 12,000 empleos directos y 219,000 empleos indirectos, inducidos y catalíticos. Estos empleos abarcan una amplia gama de sectores, desde operaciones aeroportuarias hasta turismo y servicios relacionados.
- **Contribución al PIB:** Aporta 358 millones de USD anuales al PIB de manera directa, y un impacto mucho más significativo de 3.4 billones de USD anuales cuando se consideran los efectos indirectos e inducidos. Esto refleja la extensión del impacto del transporte aéreo en la economía más amplia.
- **Inversión Extranjera Directa y Exportaciones:** Facilita más de 17 billones de USD en inversión extranjera directa anual y más de 21 billones de USD en exportaciones anuales. Estas cifras subrayan el rol crucial del transporte aéreo en el fomento del comercio internacional y la inversión extranjera, elementos esenciales para el crecimiento económico y la diversificación.

Dada esta realidad, es imprescindible reconsiderar políticas fiscales como el impuesto al combustible de aviación. Una estrategia más equilibrada no solo protegería la sostenibilidad de la industria aérea, sino que también potenciaría su capacidad para seguir contribuyendo significativamente a la economía del Ecuador. Es esencial que los responsables de la formulación de políticas busquen un equilibrio que permita al sector aéreo prosperar mientras se aseguran los ingresos fiscales necesarios para el país. En última instancia, preservar la salud del sector aéreo es fundamental para mantener y potenciar su rol como catalizador del desarrollo económico y social en Ecuador.

El impuesto del 5% sobre el combustible de aviación en Ecuador, más allá de afectar la competitividad del sector, parece estar en desacuerdo con los lineamientos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de la cual Ecuador es miembro. El documento 8632 de la OACI, basado en los criterios sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional, establece directrices claras en este aspecto.

De acuerdo con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), en su Artículo 24 a), se especifica que el combustible y los aceites lubricantes llevados a bordo de una aeronave de un Estado contratante, al llegar al territorio de otro Estado contratante y que permanezcan a bordo al partir, deben estar exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros impuestos, tanto nacionales como

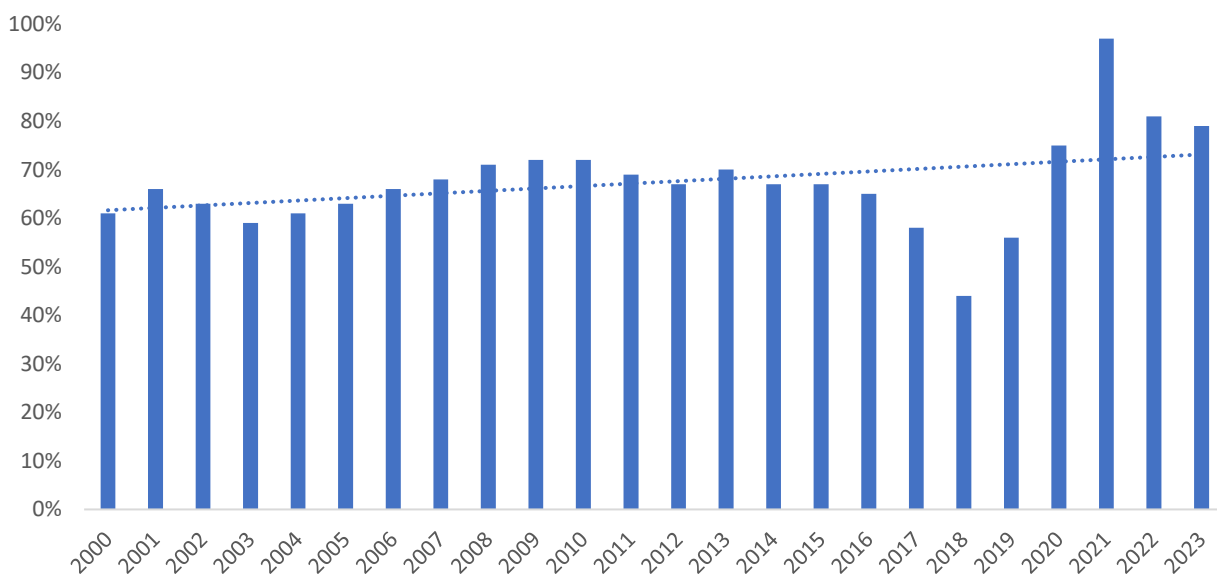
locales. Este principio subraya la intención de facilitar el transporte aéreo internacional mediante la exención fiscal de ciertos suministros.

Además, el documento de la OACI destaca la importancia de la reciprocidad en estas exenciones fiscales. Esto implica que el combustible y otros suministros técnicos de una aeronave registrada en un Estado contratante, utilizada para el transporte aéreo internacional, deberían estar exentos de impuestos en base a la reciprocidad entre los Estados contratantes.

Actualmente, Ecuador, junto con Bolivia, se encuentra entre los pocos países que imponen un impuesto al combustible para operaciones internacionales, diferenciándose así de la práctica común entre los miembros de la OACI. Esta política no solo impacta negativamente en la competitividad del país en la aviación, sino que también plantea cuestiones sobre su alineación con los estándares y prácticas recomendadas por la OACI.

Por lo tanto, la revisión y posible eliminación de este impuesto no solo es vital para mejorar la competitividad y la sostenibilidad financiera de la industria aérea en Ecuador, sino también para asegurar una mayor coherencia con las normas internacionales establecidas y los compromisos adquiridos como parte de la OACI. Este ajuste podría fortalecer el compromiso de Ecuador con los estándares internacionales, mejorando su reputación y fomentando relaciones más sólidas y colaborativas con otros Estados contratantes, lo que a su vez facilitaría un entorno más propicio para el desarrollo del transporte aéreo internacional.

% de Turistas que llegan via aerea a Ecuador

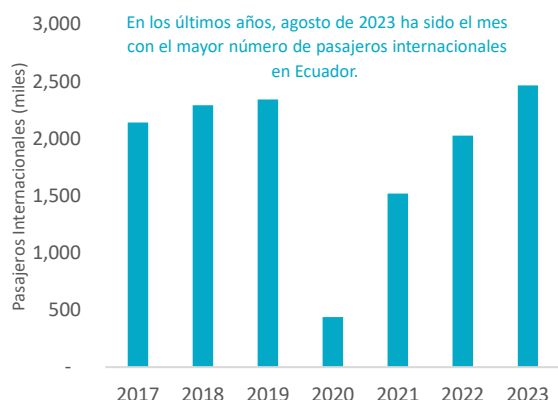


Durante los últimos 20 años, el transporte aéreo ha cobrado cada vez más relevancia e importancia para la industria de turismo en Ecuador. Mientras que en el año 2000 el 61% de los turistas internacionales llegaban por avión, en 2023 esta cifra es cercana al 80%.

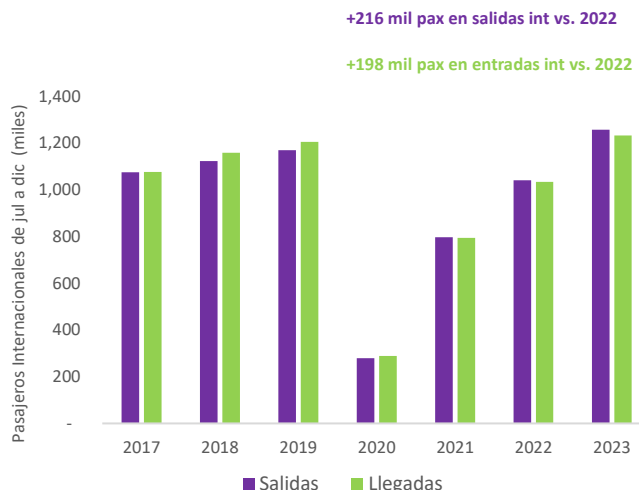
Gracias a la reducción de impuestos para boletos internacionales, es muy probable que esta tendencia siga incrementando y cada año más turistas internacionales lleguen a Ecuador.

El ejemplo en el aumento del tráfico internacional tras la reducción de las tasas Eco Delta (ED) y Potencia Turística (PT)

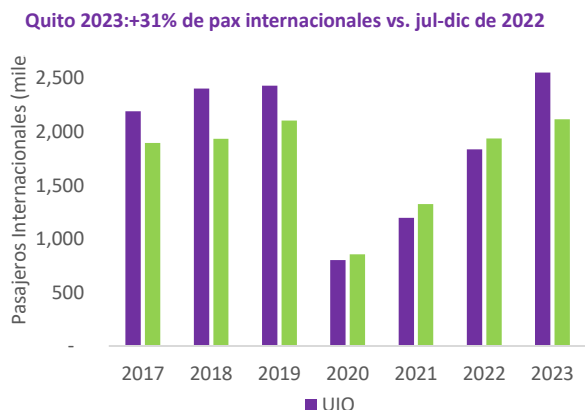
Después de la reducción de las tasas Eco Delta (ED) y Potencia Turística (PT) a partir del 01 de junio de 2023 (que afectan directamente los costos de los boletos aéreos internacionales), se ha observado un **aumento de 20% en los pasajeros internacionales que vuelan desde y hacia Ecuador en el acumulado de julio a diciembre de 2023 en comparación con 2022**. Esta cifra es también la más alta que se ha observado para los mismos meses desde 2017, es decir un 16% más.



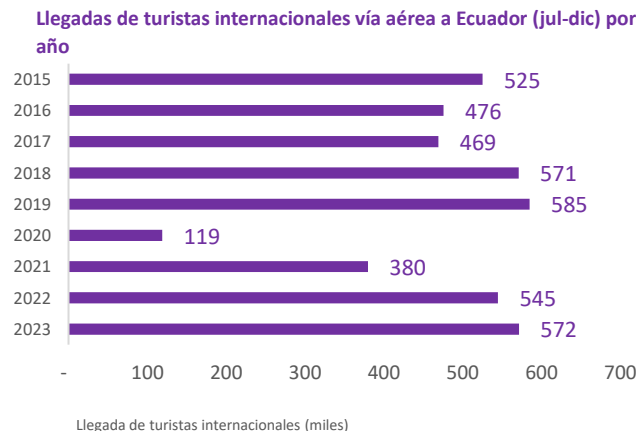
En el acumulado de julio a diciembre de 2023 (después de la reducción). Los pasajeros en salidas internacionales desde Ecuador han registrado un aumento del 22% vs el mismo periodo de 2022. En llegadas internacionales han mostrado un crecimiento del 19% frente al año anterior. **Ambas cifras constituyen el máximo nivel alcanzado incluso por encima de 2019.**



En los meses de julio-diciembre de 2023, **el aeropuerto de Quito registró la cifra más alta de pasajeros internacionales desde 2017 (+31% vs. 2022)**, un total de 2,5 millones. Además, 2023 ha sido el año con más pasajeros internacionales para ambos aeropuertos, destacando el crecimiento de Quito de 39% en comparación de 2022.

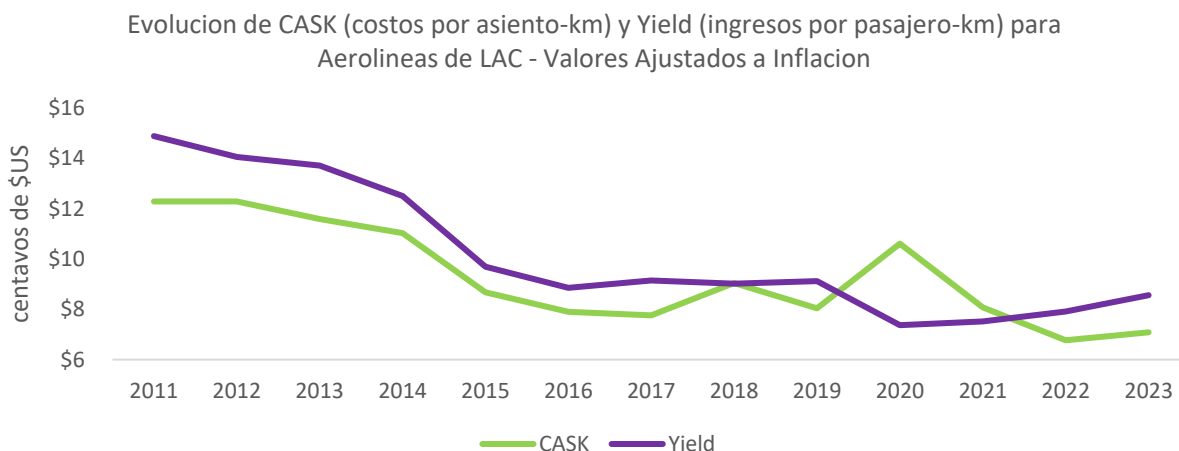


La llegada de turistas internacionales a Ecuador por vía aérea ha aumentado en 14% en comparación al año 2022 y en el acumulado de julio a diciembre ha experimentado un incremento del 5% vs. el año anterior. **Este mismo periodo es el que ha tenido la cifra más alta en llegada de turistas internacionales solo después de 2019.**



TRANSFERENCIA DE EFICIENCIAS

En América Latina y a nivel global, la industria aérea se ha caracterizado por transferir sus eficiencias a los pasajeros y es así como en los últimos años, la relación entre reducción de costos operativos y reducción de tarifa promedio ha sido casi lineal, como se puede ver a continuación.



La eficiencia operativa en la industria aérea de América Latina y el Caribe, reflejada por la significativa reducción del 42.6% en el Costo por Asiento Kilómetro (CASK) y del 42.7% en el Yield desde 2011, ha demostrado un compromiso constante con la optimización de costos y la transferencia de estos ahorros a los consumidores. En este marco, la eliminación del impuesto del 5% al combustible en Ecuador no solo se alinea con esta tendencia de eficiencia y reducción de costos, sino que también promete beneficios directos para las aerolíneas y los pasajeros.

Actualmente, para vuelos internacionales cortos, las aerolíneas optan a veces por el "tankering", una práctica que consiste en cargar mayor cantidad de combustible en aeropuertos con precios más bajos para evitar comprar combustible más costoso en destinos como Ecuador. Sin embargo, esta estrategia tiene implicaciones negativas en términos de sostenibilidad y medio ambiente. Al cargar combustible adicional, la masa total de la aeronave aumenta, lo que conlleva un mayor consumo de combustible durante el vuelo y, por ende, una mayor emisión de gases de efecto invernadero. Esta práctica, aunque económicamente viable a corto plazo, es contraproducente desde el punto de vista ambiental y va en contra de los esfuerzos globales para reducir la huella de carbono en la aviación.

Por tanto, hacer que el precio del combustible en Ecuador sea más competitivo no solo incentivaría un mayor consumo de combustible dentro del país, sino que también ayudaría a mitigar las emisiones de carbono asociadas al "tankering". Esto tendría un efecto positivo tanto en la economía local como en la sostenibilidad ambiental del sector aéreo.

En conclusión, la eliminación del impuesto al combustible no solo fortalecería la posición competitiva de Ecuador en la aviación internacional, sino que también contribuiría a un mayor respeto por el medio ambiente y a la sostenibilidad del sector. Este paso sería un claro reflejo del compromiso de Ecuador con un desarrollo sostenible y competitivo de su sector aéreo, beneficiando tanto a la economía nacional como al medio ambiente y, en última instancia, a sus ciudadanos.