

Reseña histórica

El inicio de la aviación nacional arranca desde el año 1911, cuando en Guayaquil jóvenes entusiastas organizan el Club Guayas de Tiro, que más tarde se denominó Club Guayas de Tiro y Aviación.

El primer avión comprado por el Club llega al país el 29 de septiembre de 1913; es un monoplano tipo "2 Dalmistro", que se lo bautizó con el nombre de "Patria 1". Fue pilotado por Cosme Renella, con poca fortuna. A raíz de estos acontecimientos, en 1914 se embarca rumbo a Europa, alistándose en la aviación de Italia y participando en la Primera Guerra Mundial en la cual descolla por su destacada actuación.

En el mismo año visita el Ecuador el aviador chileno Clodomiro Figueroa, trayendo dos monoplanos, el "Tucapel", monoplaza y el "Bleriot" biplaza. Con ellos realiza una exhibición en el campo del Jockey Club de Guayaquil.

El destacado ingenio y habilidad demostradas por el aviador militar Pedro Traversari, hace que logre construir en Chile su propio aparato, que lo denominó GUAYAQUIL con lo cual posteriormente realiza varias exhibiciones en el Puerto Principal. El bautizo de este aparato, llevado a cabo en junio de 1920, fue un gran suceso que contó con la presencia de las principales autoridades del Gobierno y Cuerpo Diplomático.

Con la llegada del "Telégrafo 1", el 9 de agosto de 1920, adquirido por la Empresa del Diario "El Telégrafo" de Guayaquil, se vislumbra un mejor horizonte para el desarrollo de la aviación nacional. Elia Liut, piloto italiano contratado por la empresa surca los cielos de la Patria el 4 de Noviembre de 1920, conduciendo el Telégrafo I, en vuelo de imponderable valor, porque trasmonta Los Andes abriendo una ruta aún desconocida para él, que la ejecuta en tres etapas: Guayaquil-Cuenca; luego Cuenca→-Riobamba; y finalmente Riobamba-Quito.

Si bien es verdad que algunos años antes ya se habían realizado vuelos de exhibición en ciudades del Ecuador, solamente a partir del histórico vuelo del Telégrafo I, el pueblo y las Autoridades del país alcanzan a comprender la verdadera importancia y trascendencia de la aviación para el futuro de nuestra patria.

Contemporáneamente con el arribo del Telégrafo I a Guayaquil, en Quito, los señores: Pedro Freile, Salvador Bucheli y Rafael Tobar adquieren en Francia un avión tipo Spad, que se le denominó QUITO I.

Se pretende que los aviadores ecuatorianos Pedro Traversari y Alberto Suárez Dávila recientemente llegados de Chile, sean quienes vuelen la máquina, pero el Ministerio de Guerra dispone que sean aplazados los vuelos.

En aquella época se encuentra en la Capital de Piloto americano N. Windsor, quien al conocer que el Municipio de Riobamba ofrecía un premio de S/. 5.000,00 al primer piloto que llegue en vuelo a esa ciudad solicita autorización para efectuar el raid en el Quito I, adelantándose al Telégrafo I, pero, debido a circunstancias ignoradas, desiste de su intento.

Por Decreto Ejecutivo de 9 de agosto de 1946, se crea la Dirección General de Aviación Civil Ecuatoriana, como entidad adscrita a la Comandancia General de Aeronáutica del Ministerio de Defensa Nacional.

Posteriormente, en diciembre de 1951, se crea la Junta Consultiva de Aviación Civil, otorgándole al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, situación en la que permaneció hasta el 12 de julio de 1963, en que por razones técnicas y de seguridad nacional, se traspasa nuevamente la Dirección de Aviación Civil y sus dependencias, al Ministerio de Defensa Nacional, como entidad adscrita al mismo, situación en la que permanece hasta la actualidad.

El Ecuador fue uno de los 52 países que concurren a la célebre Convención de Chicago, convocada por los Estados Unidos de América; forma parte de los 185 países que actualmente conforman la Organización de Aviación Civil Internacional; igualmente desde su creación es miembro activo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil; es parte de la Comunidad Andina y como tal, con los países miembros del Acuerdo de Cartagena mantiene una política de flexibilización en el otorgamiento de derechos aerocomerciales para las aerolíneas de la Subregión; junto a Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, contando con el apoyo de la CLAC, han conformado el Grupo de Rotación, que les posibilita acceder al Consejo de la OACI, por la Parte III, dignidad que el Ecuador la obtuvo y desempeñó con solvencia, en el período 1992-1995.

En cuanto al desenvolvimiento de la aviación comercial en el Ecuador, podemos realizar la siguiente síntesis histórica.

Los primeros servicios de transporte aéreo público doméstico tienen su origen en 1935, año en el que suscribió un contrato, por medio del cual se permitía que la compañía "Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, SCADTA", de origen alemán, prestara servicios en el interior del país. La entrada de los Estados Unidos en la II Guerra Mundial, hizo que esta empresa desapareciera.

La compañía PANAGRA, por contrato suscrito con el Gobierno, fue una de las primeras en realizar vuelos domésticos entre Quito, Guayaquil, Cuenca, Loja, Manta y Esmeraldas. Sus servicios se extendieron hasta 1959, en que se eliminó el cabotaje por parte de compañías extranjeras.

En abril de 1946, se iniciaron vuelos comerciales entre Guayaquil y Quito por parte de la Compañía ANDESA. Es interesante el dato que publicó el diario "El Comercio" informando que el Presidente de la República Velasco Ibarra, en el vuelo inaugural, "tomó el control de la nave por un momento, guiado por el piloto".

Las compañías AREA, TAO y ATESA son pioneras de la aviación comercial, que nacieron y se desarrollaron a fines de los años cuarenta, prestando sus valiosos servicios entre diferentes ciudades de la Sierra, Costa y Oriente.

AREA además, llegó a explotar los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros en la ruta: Quito-Guayaquil-Bogotá-Miami, e inclusive operó hasta Montevideo con una aeronave Convair 880, arrendada a "Alaska Airlines". Fue la primera compañía nacional en introducir aviones a reacción COMET IV para el servicio internacional.

Así mismo, para los vuelos domésticos, iniciados con aviones pequeños y Douglas DC-3, adquirió un Fairchild F-27, nuevo de fábrica, turbohélice que se adaptaba bastante bien a las necesidades de ese entonces. Desgraciadamente, tuvo un desastroso accidente en el cerro Atacazo, cuando cumplía un vuelo de itinerario de Guayaquil-Quito el 7 de septiembre de 1960. Este grave accidente, conmocionó a la opinión pública y el Gobierno de ese entonces, decide suspender las operaciones de la compañía por un tiempo.

Otra compañía de la época fue "LIA", cuya actividad fue muy breve en el transporte de pasajeros entre Quito y Guayaquil utilizando un avión de dos pisos, que causó curiosidad entre los usuarios.

En la década del sesenta se formaron SAN y SAETA, que comenzaron con pequeñas aeronaves, en vuelos no regulares; luego obtuvieron concesiones de operación para el servicio regular, doméstico, preferentemente en las rutas Cuenca-Guayaquil, Guayaquil-Quito, Cuenca-Quito y desde el Ecuador continental hacia Galápagos; la primera de las nombradas, incluso, realizó vuelos Cuenca-Loja, empleando equipo Douglas DC-3. En cambio, SAETA ha operado en la ruta Quito-Guayaquil, y últimamente ha concretado una exitosa operación internacional, incluyendo la que realiza dentro del Pacto Andino entre Caracas-Bogotá-Quito y Lima. Las dos compañías han sido innovadoras en cuanto a equipo de vuelo, han operado Vickers Viscount, Caravelle y Boeing 727. Actualmente SAETA cuenta con aviones Airbus A-320 y 310, Boeing 737-200, a más de los Boeing 727-200 y 100.

Especial mención merece la compañía TAME, que en la actualidad es la más grande empresa de servicio doméstico. Aparte del servicio aéreo de integración fronteriza con Colombia, últimamente ha comenzado una prometedora operación internacional, desde Quito Y Guayaquil hacia Panamá, La Habana y Santiago de Chile. TAME fue fundada en

diciembre de 1962, como una respuesta al clamor de poblaciones, que nunca antes habían tenido transporte de ninguna naturaleza, peor un servicio aéreo.

AEROGAL se halla operando desde hace no mucho tiempo, con aviones Fairchild F-27 entre Quito-Cuenca--Quito y Quito-Coca-Quito; también realiza vuelos charters a diferentes ciudades del país.

La compañía ICARO que opera en taxi aéreo, ha tenido una interesante evolución. También hay que citar a ECUAVIA, entre las compañías de servicio no regular en la modalidad de taxi-aéreo, así como a: Aeroshell, Aviopacífico, Savac, Aeromanta, Nica, Emetebe, Saereo, Panagra, etc., que operan preponderantemente en el Litoral y la Amazonía, regiones en donde, desde los primeros albores de la aviación comercial, hubo empresarios preocupados por unir a los pueblos por la vía del aire ante la carencia de carreteras.

También se han organizado empresas dedicadas al transporte de carga exclusiva, ya sea de servicio doméstico o de servicio internacional. Entre ellas recordarnos a las desaparecidas ANDESA, AMERICANA DE AVIACIÓN y CIASA. A la fecha, tan sólo subsisten ANDES y AECA entre las más antiguas y de mayor capacidad. Con aviones menores opera en aeroexpresos, la compañía Trans-Am Aero Express. Otras nuevas empresas como: Ladelsur, Panagra, Aricsa, Viama y alguna otra, no han logrado concretar su operación carguera, que preponderantemente se guía hacia el mercado de Miami.

Entre las compañías nacionales de servicio internacional de pasajeros, correo y carga, necesariamente debemos citar a ECUATORIANA DE AVIACIÓN que se fundó el 1º de febrero de 1957. En su inicio perteneció al grupo que juntamente con TAN AIRLINES, hondureña, y APSA peruana, patrocinaba al empresario norteamericano Clarence Shelton. Fue adquirida por inversionistas ecuatorianos; su operación inicial unía Santiago-Lima-Guayaquil-Quito-Cali--Panamá y Miami, empleando un avión Curtiss C-46. Debido a diferentes problemas, entre ellos, la suspensión de vuelo del equipo Electra, se la estatizó mediante Decreto Supremo No. 743 de 31 de julio de 1974 y entró en una etapa de expansión con la compra de aeronaves Boeing 707; más tarde operó con aviones AIRBUS de última generación, pero ya algo andaba mal. Con el pasar del tiempo y por diferentes circunstancias, entró en una crítica situación que terminó el 26 de octubre de 1993, fecha en que se expidió la Ley de Transformación y Rehabilitación de la Empresa Ecuatoriana de Aviación. Luego de un largo proceso fue adquirida en compra por el Consorcio VASP-ELJURI que trata de ponerla a volar.

Ecuatoriana operaba una apreciable red de rutas, que incluía Miami, New York, Los Angeles, Bogotá, Caracas, Panamá y México, hacia el norte y Lima, Santiago y Buenos Aires hacia el sur. También, operaba a Río de Janeiro y San José de Costa Rica en un "pool", un tanto singular, con Varig y Lacsá.

Para finalizar, debemos afirmar que la aviación civil ecuatoriana nutriéndose en un pasado vigoroso se enfrenta a los grandes retos de la aviación comercial moderna con fe y optimismo.

Desarrollo Aeronáutico

Sistemas Electrónicos Período 2007/2008/2009

Las actividades más relevantes realizadas por la DGAC, a través de electrónica, para el desarrollo del servicio de los Sistemas Terrestres de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) como soporte a los Servicios de Navegación Aérea son las siguientes:

1.- Telecomunicaciones Aeronáuticas

1.1 Proyecto VHF de alcance ampliado o VHF-Extended Range (ER) para la FIR/UIR Guayaquil

Objeto: Ampliación del servicio de telecomunicaciones móviles para el Centro de Control de Área (ACC) de Guayaquil en la región Insular y Sur del país.

Con esto se alcanza aproximadamente el 95% de cobertura para el servicio móvil aeronáutica del ACC-Guayaquil y se contribuye directamente a la seguridad operacional en la FIR/UIR Guayaquil.

Estrategia: Instalación de Estaciones Remotas de radio en VHF en Señor Pungo (Azuay) y San Cristóbal (Galápagos). Completado el proyecto general del VHF-ER.

1.2 Proyecto: HF Internacional para la FIR/UIR – Guayaquil y adyacentes

Objeto: Implantación del servicio de telecomunicaciones móviles y fijas para el Centro de Control de Área (ACC) de Guayaquil mediante una estación de radio en frecuencias HF.

Estrategia: Adquisición e instalación de estación de radio en HF en Guayaquil.

2. Navegación (Ayudas No Visuales)

Proyecto ILS/DME – Baltra

Objeto: Implantación del servicio de la ayuda no visula para aterrizaje ILS/DME para el aeropuerto de Baltra. Apoyo a las operaciones de baja visibilidad y nocturnas.

Estrategia: Instalación de sistema ILS/DME existente.

3. Navegación (Ayudas Visuales)

Proyecto: Iluminación de Pista – Nueva Loja y Baltra

Objeto: Implantación del servicio de iluminación de pista y plataforma en los aeropuertos de Nueva Loja y Baltra para las operaciones de baja visibilidad y nocturnas.

Estrategia: Adquisición parcial de equipos y elementos existentes, para la instalación de dos sistemas de iluminación de pista y plataforma en los Aeropuertos de Nueva Loja y Baltra.

4. Vigilancia

Proyecto: Radar Secundario – Galápagos

Objeto: Ampliación de la cobertura del servicio de vigilancia radar para el Centro de Control de Área (ACC) de Guayaquil en la Región Insular e implantación de información de vigilancia en los Aeropuertos de San Cristóbal y Baltra.

Con este nuevo servicio se incrementara significativamente la cobertura de vigilancia en las rutas oceánicas que cruzan por la región insular y toda el área de las islas Galápagos.

Estrategia: Instalación de un sistema radar secundario en el centro de San Joaquín, Isla San Cristóbal, Galápagos y pantallas de información radar en los Aeropuertos de San Cristóbal y Baltra.

5. Gestión Técnica CNS

5.1 Apoyo al Plan Emergente con Estudios de Factibilidad y Especificaciones Técnicas en todas las áreas de Comunicaciones, Navegación (No visuales y visuales), Vigilancia y Sistemas Eléctricos de Potencia.

5.2 Desarrollo la Normativa de Gestión Técnica de los Sistemas CNS para cumplir con requisitos internacionales de servicios de calidad. Esta Normativa se ha elaborado en un 30%, previéndose terminarla hasta fin de año para su aplicación a partir del año 2010.

TRANSITO AÉREO

- En el área de Tránsito Aéreo, mediante el Curso de Cálculo de Capacidad de Pista y de Sectores ATS, se desarrolla los estudios técnicos preliminares de la Gestión de Control de Flujos de Tránsito Aéreo, que permitirá, implantar la ATFM a nivel nacional;
- El proceso de Capacitación Internacional de cursos SMS, ha permitido que el personal de Tránsito Aéreo, se especialice en los conceptos del Sistema de Seguridad Operacional, lo que permite la implementación del SMS de Tránsito Aéreo.
- La participación del personal técnico en las conferencias Internacionales de implementación del Concepto Operacional ATM, CONOPS, ha marcado el inicio del desarrollo de siete nuevos servicios que persiguen la eficacia del Control y el ahorro de combustible durante el desplazamiento y uso del Espacio Aéreo;

- Dentro de este mismo concepto, se ha desarrollado el Sistema de Gestión de Control de Calidad de los Servicios de Tránsito Aéreo, el mismo que se halla contenido en la siguiente sinopsis:
- Se creó la dependencia a partir del año 2006, con la capacitación del personal en las instalaciones de la FM, en los Estados Unidos de Norte América
- Se realizó el Reglamento del Aseguramiento a la Calidad de los Servicios de Tránsito Aéreo.
- Se ha realizado los manuales Operativos de las dependencias de control en los diferentes aeropuertos.
- Se ha implementado Normas Operativas para regular y estandarizar los procedimientos de control y actuación de los controladores de Tránsito Aéreo.
- Se está realizando las investigaciones de los incidentes de los Servicios de Tránsito Aéreo para corregir y enmendar los errores cometidos.
- Se ha implementado cartillas para las diferentes tareas que realiza el controlador durante el desempeño de sus funciones y se pueda hacer un seguimiento ordenado y completo de las tareas que se realiza.
- Se está implementando la cultura de Seguridad Operacional en los Controladores de Tránsito Aéreo, mediante charlas y conferencias programadas periódicamente.
- Se está colaborando en la programación de las certificaciones de los controladores en las diferentes posiciones Operativas, cuando se lo necesita.
- Se está realizando aleatoriamente el análisis de las grabaciones de voz de las dependencias de control de tránsito aéreo.
- Se realiza evaluaciones a las dependencias de Tránsito Aéreo, verificando que se encuentren con toda la documentación en regla y actualizada.
- Se realiza aleatoriamente el análisis de los videos radar en las dependencias de control para seguimiento de la competencia de los controladores.
- Se revisa la documentación y regulaciones que se encuentran en vigencia para mantenerles actualizadas según las necesidades de las dependencias de Control.
- En el área de Procedimientos Operacionales para la navegación aérea PANS/OPS (Oficina de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo), se han desarrollado varias técnicas de procedimientos PBN, en razón de lo cual, el Ecuador, ha sido considerado como el Estado Pionero en los Procedimientos de Aproximación RNAV; a continuación se hace

constar los procesos de capacitación que garantizan y avalan el desarrollo de éste importante Servicio de la Navegación Aérea:

- Program for Air Traffic Controllers course; con una duración de 240 horas en el idioma inglés y efectuado en THE EXPERIMENT IN INTERNATIONAL LIVING QUITO LANGUAGE AND CULTURE CENTER.
- Area Navigation (RNAV) Approach Construction (Manual) Course; efectuado en Oklahoma City USA, en el Transportation Safety Institute del U.S Department of Transportation, entre el 15 y 26 de octubre del 2007.
- Primer Seminario de Introducción a la Navegación Aérea Basada en la Performance (PBN) para la Región Sudamericana; dirigido por la OACI, efectuadas en Lima-Perú del 17 al 20 de junio de 2008.
- Participación en las Reuniones – Taller de Implantación SAM/IG/1, 2 y 3, efectuadas en la Oficina Regional de la OACI en Lima, Perú en abril, noviembre del 2008 y abril del 2009.
- Continuing Education Units in Procedures of Air Navigation – Operations (PANS - OPS), llevado a cabo en la Embry Riddle Aeronautical University, en la ciudad de Orlando, Florida, USA, con una duración de 120 horas.

Proyectos

Se ha desarrollado proyectos en los que se trabaja de manera permanente para la reestructuración de Espacios Aéreos, creación de rutas (con criterio RNAV). TMA, CTR y procedimientos (para aplicación criterio PBN), para los aeropuertos existentes y nuevos aeropuertos del país.

En el área de Información Aeronáutica AIS, y, Servicio de Cacografía Aeronáutica, se ha implementado ya el control de Calidad con la respectiva aprobación de los manuales de control de calidad del AIS; mediante cursos en el IGM, el personal del AIS, ha alcanzado niveles de capacitación técnica que le permite mantener el conocimiento y la experiencia en materia de levantamiento de coordenadas para umbrales de pista, ejes de pista radioayudas, mediante métodos técnicos basados en el sistema WGS 84; En el área de comunicaciones, se encuentra pendiente la adquisición del sistema AMHS, el cual, se halla en proceso de licitación y compra, para la Región 1; en el caso de la Región 11, el sistema de AMHS, se encuentra en operación; En materia de Meteorología Aeronáutica, no ha sido posible cumplir con los procesos de capacitación en el exterior, debido a situaciones de restricción de gasto en los presupuestos Institucionales, razón por la cual, se ha desarrollado un proceso continuo de investigación de Resoluciones Técnicas, a través del Internet, que ha permitido mantener un proceso de actualización moderado.

En materia de búsqueda y salvamento, debido a la aplicación de la Ley de Aviación Civil, reformada, el SAR, desarrollo el Plan Nacional de búsqueda y Salvamento, el mismo, que ha recibido el apoyo de las autoridades del Estado, lo que constituye un desarrollo importante en este tema.

En cuanto al desarrollo de Inspectores de Seguridad Operacional y Vigilancia Continua de los Servicios de Navegación Aérea, se han planificado algunas acciones tácticas que permitirán la implementación del sistema en el próximo año.

Reseña a partir del Año 2006

Re categorización Del País

Luego de un largo proceso de asistencia técnica y trabajo conjunto, la Dirección General de Aviación Civil logró la implementación de un sistema que garantiza la seguridad del transporte aéreo, conformado principalmente por: la Ley de Aviación Civil, Regulaciones Técnicas, Manuales del Inspector (Operaciones, Aeronavegabilidad y Licencias), Procesos y Guías de Certificación, infraestructura, medios económicos e Inspectores de Aviación calificados.

La DGAC completó la recertificación de las compañías ecuatorianas: TAME, AEROGAL, ICARO; VIP S.A. TRAN AM.

En mayo del 2006, la agencia Federal de Aviación Civil FAA ubicó al Ecuador en Categoría 1 dentro del marco del Programa IASA, luego de haber permanecido en categoría 2 desde el año 1994.

Con este logro se devolvió la oportunidad a los empresarios ecuatorianos y sus aerolíneas de participar en el mercado de transporte aéreo norteamericano y de este modo se permitió un desarrollo aerocomercial importante.

Emisión De Especificaciones Operacionales A Operadores Extranjeros

A partir de febrero del 2003, la dirección General de Aviación Civil, comenzó a controlar a los operadores aéreos extranjeros a través de la emisión de especificaciones Operacionales bajo la Parte 129 de la Regulaciones Técnicas de Aviación Civil; a la presente fecha los operadores que poseen OpSpecs suman 34 compañías y se estima un incremento anual de 3 nuevos operadores.

La Aviación Civil Durante Los Años 2008 Y 2009

Actualmente la Dirección General de Aviación Civil cuenta con 36 Inspectores (Operaciones y Aeronavegabilidad) encargados de la Certificación y Vigilancia Continua de los Operadores Comerciales: AEROLANE, AEROGAL, ICARO, SAEREO, TAME, TRANS-AM, VIP

S.A.: Operadores de Aviación General: AVIOANDES, AEROMASTER, REGAIR, SAERO, TAO, Escuelas de Aviación y talleres de mantenimiento.

La Dirección general de Aviación Civil, cuenta con una página web a través de la cual los usuarios pueden acceder de manera directa a las leyes, normas, regulaciones, procedimientos, directivas y circulares vigentes.

Proyecciones

Para fines del año 2009, se prevé la Certificación de dos compañías cargueras AEROSHELL y LÍNEAS AÉREAS ANDINAS, así como dos nuevas empresas de transporte de pasajeros:

Aircuena Y Laensa Y Una Nueva Escuela De Aviación.

Consejo Nacional De Aviación Civil

Estado Aeropuertos

El Estado Ecuatoriano cuenta con 4 aeropuertos de Primera Categoría, 19 de Segunda Categoría y 6 de Tercera Categoría.

Entre el 2002 y 2005 el Gobierno Nacional transfirió la competencia de administración y operaciones de los Aeropuertos de Guayaquil, Quito y Cuenca de la Dirección General de Aviación Civil a los municipios, quienes concesionaron la administración y operación de los Aeropuertos.

Dentro de este proceso, se modernizó y certificó el Aeropuerto de Quito y arrancó la construcción del Nuevo Aeropuerto de Quito.

Se construyó el nuevo Terminal, la nueva plataforma comercial y la Torre de Control del aeropuerto de Guayaquil.

De igual manera, se modernizó el Terminal de Cuenca.

En el año 2007 conscientes de la importancia de los aeropuertos y aeródromos en el desarrollo económico de todo el País, el gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Subsecretaría de Aeronáutica Civil, inicio el plan Nacional de Modernización incluyendo aeropuertos y Sistemas de Navegación, Telecomunicación.

En el 2008 empezaron la construcción de los aeropuertos categoría 4e del Sur del Ecuador y de Tena con el objeto de sustituir a los aeródromos 2B de Machala y Tena ubicado en el centro de las ciudades.

Entre 2009 y 2011 el Plan Nacional de Modernización, contempla la rehabilitación y modernización de los siguientes aeropuertos:

Latacunga: Con la construcción de un nuevo Terminal de pasajeros, nuevas facilidades para carga y rehabilitación de la pista para cumplir con los requisitos del aeropuerto internacional alternativo de Quito.

Salinas: Con el ensanchamiento y recapeo de la pista, la construcción de un Terminal con capacidad internacional, torre de control y edificios técnicos civiles, con acceso independiente a la base militar, para ofrecer un aeropuerto alternativo cercano al de Guayaquil.

Manta: Con la modernización del Terminal actual, la construcción de un Terminal de carga y de una torre de control.

Esmeraldas: con la rehabilitación y mejoramiento de la pista, la modernización del Terminal de pasajeros, servirá para el desarrollo de los vuelos transfronterizos y los vuelos charter, generado por la actividad turística de la provincia.

Nueva Loja – Lago Agrio: En la zona norte de la Amazonia Ecuatoriana, con la construcción de un nuevo Terminal de pasajeros y el reforzamiento de la pista para atender al sector petróleo y turístico.

El Coca: con el alargamiento y reforzamiento de la pista para permitir la operación de aeronaves hasta 160 pasajeros, comparado con la antigua limitación (E 170).

Loja: Modernización del Terminal y ampliación de la plataforma.

San Cristóbal – Galápagos: Ensanchamiento, reforzamiento de la pista y construcción de la zona de seguridad.

Macas: rehabilitación de la pista.

Shell Mera: nueva carpeta asfáltica en la pista.

De Baltra – Galápagos: Construcción del primer aeropuerto ecológico.

Paralelamente el plan contempla la modernización del parque de motobombas, de equipos de ayudas a la navegación, de telecomunicación, la implementación de un sistema de multilateración. El sistema de radares permitirá la cobertura total del país con la instalación de 3 nuevos radares en Manta, Cuenca, Shell completando el radar instalado en el 2009, en San Cristóbal Galápagos.

La rehabilitación completa de las pistas permitirá cumplir con las normas de Certificación y de Seguridad Operacional, además se integra sistemáticamente los sistemas de iluminación y de aproximación en los aeropuertos de la zona amazónica y transfronterizos.