

BOLETÍN DE COYUNTURA

Nº 6 / septiembre 2015



UNIVERSIDAD
TÉCNICA DE AMBATO
JUNTOS ESTAMOS CONSTRUYENDO
LA MEJOR UNIVERSIDAD DEL PAÍS



OBSERVATORIO ECONÓMICO Y SOCIAL DE TUNGURAHUA

“Contribuyendo al desarrollo local y provincial.”



**AEROPUERTO
INTERNACIONAL COTOPAXI
UNA VISIÓN GENERAL DE
SUS OPERACIONES**



**INDICADORES DE GESTIÓN
DEL GAD MUNICIPALIDAD
DE PATATE**



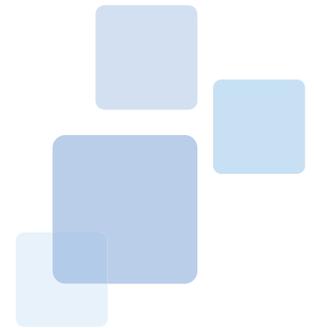
**VIVIENDA Y SERVICIOS
BÁSICOS EN
TUNGURAHUA**



**IGUALDAD
ECONÓMICA EN
EL ECUADOR**



UNIVERSIDAD
TÉCNICA DE AMBATO



OBSERVATORIO ECONÓMICO Y SOCIAL DE TUNGURAHUA

OBEST



EQUIPO TÉCNICO

Dr. M.Sc. Galo Naranjo López	Rector UTA
Econ. Mg. Diego Proaño Córdova	Director
Econ. Mg. Juan Pablo Martínez	Especialista en Investigación y Desarrollo
Econ. Tatiana Vayas	Analista en Investigación y Desarrollo
Lic. Sandra Garcés	Analista en Investigación y Desarrollo
Ing. Fernando Mayorga	Analista en Investigación y Desarrollo
Lic. M.Sc. Lorena Rivera	Especialista en Investigación y Desarrollo

COLABORACIÓN

Econ. Ana María Sánchez
Ing. Marcelo Mantilla

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

Dirección: Campus Universitario Huachi. Av. Los Chasquis y Río Payamino
Teléfono: (593) 03-2848487 ext. 109
Fax: (593) 03 – 2844362
E-mail: obeconomico@uta.edu.ec

PRESENTACIÓN

En el boletín de coyuntura número 6, el Observatorio Económico y Social del Tungurahua, mantiene la estética y la imagen institucional que adoptó para este año, por ello salta fácilmente a la vista en gama de colores y con una nitidez asombrosa las tablas, gráficas, fotos y globos del pensamiento que escenifican un mejor y sencillo entendimiento de cada temática abordada para ser comprendida sin dificultad por nuestros lectores.

El primer tema analizado se refiere a la actual situación operativa del Aeropuerto Internacional Coto-paxi, en la ciudad de Latacunga, para ello se presentan datos sobre las características físicas del aeropuerto, las operaciones más importantes que a través de éste se realizan, las llegadas y salidas nacional e internacional, de carga y pasajeros, destinos y productos, y su importancia para la economía local y regional. Puesto que el interés institucional de las autoridades del alma mater ambateña es liderar un proceso de impulso a este aeropuerto que puede ser el sustento de empresas, familias y desarrollo regional, el OBEST realiza investigaciones profundas sobre el tema.

Siguiendo con el abordaje de temáticas y manteniendo hegemonía en la presentación de indicadores de gestión de los gobiernos autónomos descentralizados GAD, en este ejemplar se analiza los de la Municipalidad de Patate, sobre todo aquellos que dan cuenta de la ejecución presupuestaria, ingresos, gastos, autonomía financiera, dependencia, solvencia, remuneraciones, autosuficiencia, entre otros, datos que de seguro generan expectativa en los involucrados como en la colectividad por saber técnicamente lo que sus mandatarios están realizando en la gestión municipal. Es importante insistir que los datos luego de ser analizados y tabulados por los técnicos del OBEST, son validados por funcionarios de la municipalidad, previo su publicación.

Una temática importante como la vivienda, fue considerada para el tratamiento en este documento, para ello se consideró la información levantada por el INEC, mediante las encuestas de condiciones de vida, sobre la estructura de las viviendas, dotación de servicios básicos y servicios que poseen en Tungurahua, de esta manera se presenta al usuario una perspectiva de la calidad de vida de los tungurahueses, desde el punto de vista de vivienda.

Finalmente y para ampliar el espectro del estudio a los aspectos sociales, en el boletín 6, se refiere a un indicador social denominado GINI que mide la equidad en la repartición de la riqueza de un país o ciudad, presentando el índice a nivel nacional, urbano y rural y por ciudades, que el Instituto Nacional de Estadística y Censos INEC realiza, levantando la información; adicionando por parte de los especialistas y analistas el OBEST un comparativo pero sobre todo el análisis de los resultados respecto a las tendencias y situación frente a las otras localidades estudiadas.

Al igual que las publicaciones antecesoras a ésta, esperamos que sea de total ayuda para tomar las decisiones adecuadas oportunamente, así como sirva de fuente de consulta y entendimiento de la coyuntura económica y social de nuestra provincia, como de cultura general para las empresas, familias y los gobiernos centrales y locales.

Ponemos a vuestra disposición este boletín.

Econ. Mg. Diego Proaño
DIRECTOR OBEST -UTA

Aeropuerto Internacional Cotopaxi

Una visión general de sus operaciones

Antecedentes

En el año 2009, el aeropuerto Cotopaxi inicia su proyecto de rehabilitación integral para convertirse en el “Aeropuerto internacional Cotopaxi”, con una ampliación que alcanzaría seis veces más su tamaño original, es así que parte de su ampliación de 7,5 metros está en cada lado en los espaldones de su pista activa, así como el mejoramiento de la resistencia de su pista, plataforma y calles de rodaje, entre otras.

Este aeródromo está ubicado en la zona central del Ecuador, en la ciudad de Latacunga, capital de la provincia de Cotopaxi, a una altura de 2.806 metros sobre el nivel del mar. El organismo técnico que controla la actividad aeronáutica civil así como el desarrollo de la aviación comercial es la Dirección de Aviación Civil del Ecuador - DAC.

Después de su remodelación, el Aeropuerto Internacional Cotopaxi, reinicia sus actividades en el año 2011 con servicio de vuelos nacionales; y, a partir del año 2012, apertura vuelos internacionales; cuenta con una moderna y amplia infraestructura y actualmente las aerolíneas nacionales que operan son: Transportes Aéreos Militares Ecuatorianos - TAME y Línea Aérea Cuencana – LAC y con servicio internacional de carga están las aerolíneas: Cargolux, Centurión y Sky-lease.

Características físicas del aeropuerto.

Elementos de la terminal.

Tabla 1. Características del aeropuerto y terminal internacional Cotopaxi

Descripción	Características
Denominación:	Aeropuerto Internacional Cotopaxi
Distancia al centro urbano:	Dentro del perímetro urbano al noroeste de la ciudad
Altura:	2.806 m sobre el nivel del mar
Escala:	1:100
Disposición de pistas:	2 pistas
Largo de la pista:	3.693,00 m.
Ancho de la pista:	23,00 m.
Superficie total de la pista:	3.641 x 45 m.
Superficie franja de pista:	3.761 x 150 m.
Calles de rodaje:	Sólo existen en el primer tramo desde umbral 01 con tres intersecciones A-B-C
Capacidad declarada del campo de vuelos:	Capacidad de 250 puestos para vuelos nacionales y 750 puestos de vuelos internacionales.
Condiciones favorables de operabilidad:	4 km. visibilidad y 300 m. techo (altura de nubes)
Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas:	No se dispone. Para situaciones establecidas se lo realiza mediante convenio entre la jefatura de aeropuerto y las compañías locales.
Hangar de carga de exportación:	3.600 m ² para carga de exportación. Habilitados 1.200 m ² para cámaras frías.
Hangar de carga de importación:	500 m ² habilitados completamente.
Centro de mantenimiento de la FAE:	Hangar de mantenimiento menor.
Hoteles:	Cerca del aeropuerto y en la ciudad.
Restaurantes:	En la ciudad.
Instalaciones y servicios médicos:	Policlínico de la base aérea, tratamiento de primeros auxilios, 2 ambulancias, clínicas y hospitales en la ciudad.

Unidad de medida: m: metros; m²: metros cuadrados; km: kilómetros

Fuente: Aeronautical Information Publication-AIP Ecuador (2012)

Elaboración: Equipo técnico OBEST

Características de las pistas

Tabla 2. Características físicas de las pistas

Número de Pista	Marcación Geográfica (BRG GEO)	Marcación Magnética (BRG MAG)	Coordenadas Umbral (THR) Pista (RWY)	Elevación Umbral (THR) Pista (RWY)
01	004,31°	006,35°	005522,87S 0783701,09W	2779 Metros (M) 9116 Pies (Ft)
19	184,31°	186,35°	005324,65S 0783652,24W	2806 Metros (M) 9207 Pies (Ft)

Unidad de medida: m: metros; m²: metros cuadrados; km: kilómetros

Fuente: Aeronautical Information Publication-AIP Ecuador (2012)

Elaboración: Equipo técnico OBEST

Servicio de transporte de pasajeros y carga.

Las aerolíneas que operan el aeropuerto Cotopaxi, en el periodo 2013-2014, ofertando servicio de transporte de carga y pasajeros se detallan en la figura 1.

Figura 1. Aerolíneas que operan en servicio de carga y pasajeros Periodo 2013-2014.



Fuente: Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo (2014)

Elaboración: Equipo técnico OBEST

Movimiento de operaciones

Las operaciones del aeropuerto, registra dos tipos de movimientos “Pasajeros y Carga en Toneladas métricas - T.M.”, cada rubro se analiza con los siguientes aspectos: operaciones regulares y no regulares, embarques y desembarques desde y hacia el aeropuerto Cotopaxi y destinos nacionales e internacionales. Para facilidad de nuestros lectores, es preciso indicar que las operaciones regulares refieren a vuelos que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas de horario, itinerario y otras, conservadas y utilizadas repetidamente por las dependencias de servicio de tránsito aéreo. Las operaciones no regulares, corresponden a vuelos chárter, estos vuelos pueden ser de procedencia nacional (dentro del perímetro ecuatoriano) o internacional. Los vuelos chárter son aquellos que no se comercializan por los canales habituales de venta y no cumplen un horario establecido, este tipo de vuelos se caracteriza por el alquiler de un avión a las aerolíneas (Dirección General de Aviación Civil, 2009).

El movimiento que refiere a “Pasajeros” en total registra un tráfico en el 2013 de 39.476 personas, de los cuales el 83.3% es regular y el 16.7% no regular, dentro de territorio nacional; para el año 2014 con los mismos aspectos del año anterior, registra 54.882 personas, siendo el 61.9% regular y el 38,1% no regular, tanto en operacional nacionales como internacionales. Haciendo una comparación entre los años 2013-2014 refleja un crecimiento del 39,03%.

El movimiento que refiere a “Carga T.M.” para el 2013 registra un total en transporte de carga de 25.717,53 T.M. correspondiendo el 34% a carga regular y el 66% a no regular; para el año 2014 registra 25.195,82 T.M., de la misma manera el 39% es de carga regular y el 61% no regular. Revisando el comparativo de los años 2013-2014 se evidencia un decrecimiento del 2%.

Tabla 3. Resumen de tráfico de pasajeros y Carga T.M. Regulares y No Regulares. Periodo 2013-2014.

	2013	2014	TOTAL	% Variación 2013 - 2014
Pasajeros	39.476	54.882	94.358	39%
Cargueros T.M.	25.717,53	25.195,82	50.913,35	-2%

Fuente: Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo (2014)
Elaboración: Equipo técnico OBEST

Ciudades con servicio directo de pasajeros

Para el periodo 2013-2014, el aeropuerto Cotopaxi realiza sus operaciones nacionales e internacionales de pasajeros en modalidades regular y no regular, el detalle de las ciudades con las que operaron se presenta en la figura 2.

Figura 2. Servicio Nacional e Internacional de pasajeros. Periodo 2013-2014.



Fuente: Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo (2014)
Elaboración: Equipo técnico OBEST

Tráfico aéreo nacional de pasajeros.

Se considera *tráfico aéreo*, a la circulación de aeronaves por rutas aéreas civiles, desde el momento de despegue hasta el aterrizaje en el aeropuerto (Toapanta, 2003), bajo esta referencia se describe en la tabla 4, el detalle del tráfico de pasajeros embarcados y desembarcados desde el aeropuerto Cotopaxi hacia las diferentes ciudades ecuatorianas.

Al realizar un comparativo de los años 2013-2014, en lo que refiere al tráfico “regular” decreció en 1.42%, mientras que en el tráfico “no

regular” se incrementó en 202,49%, en consecuencia, el balance general del tráfico nacional “regular y no regular” en el mencionado periodo, evidencia un crecimiento del 32,66%.

Tabla 4. Tráfico nacional de pasajeros, según tipo y ciudad. Periodo 2013-2014.

Años / Destino	2013			2014		
	Regular	No Regular	Total	Regular	No Regular	Total
Desembarcados	17.042	2.746	19.788	16.852	9.772	26.624
Quito	-	150	150	-	341	341
Guayaquil	7.429	26	7.455	7.617	33	7.650
Coca	9.613	2.407	12.020	9.235	7.048	16.283
Lago Agrio	-	163	163	-	2.350	2.350
Otros destinos*	-	-	-	-	-	-
Embarcados	15.837	3.851	19.688	15.560	10.183	25.743
Quito	-	39	39	-	1	1
Guayaquil	6.453	65	6.518	6.209	92	6.301
Coca	9.384	2.764	12.148	9.351	7.235	16.586
Lago Agrio	-	159	159	-	2.603	2.603
Otros destinos*	-	824	824	-	252	252
Total	32.879	6.597	39.476	32.412	19.955	52.367

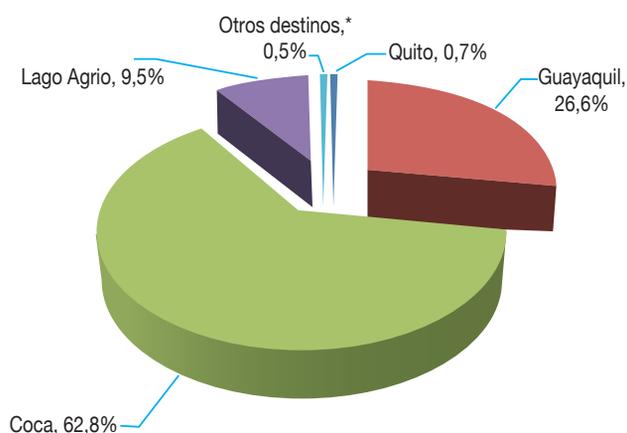
En el año 2013 no se cuenta con la desagregación de embarque de pasajeros por lo que se utiliza la tendencia del año 2014 para detallar el tránsito doméstico no regular.

Fuente: Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo (2014)
Elaboración: Equipo técnico OBEST

Tráfico nacional: Análisis por destinos 2014

Dentro del territorio nacional y desde el aeropuerto Cotopaxi, operan vuelos “regulares y no regulares”, siendo el destino de mayor tráfico, el Coca con el 62,8%, seguido de Guayaquil con el 26,6%, Lago Agrio 9,5%, Quito 0,7% y otros destinos 0,5%.

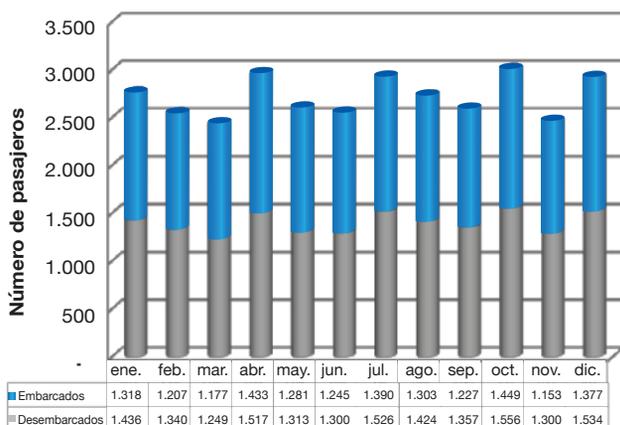
Figura 3. Tráfico nacional de pasajeros por destinos. Año 2014.



Fuente: Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo (2014)
Elaboración: Equipo técnico OBEST

En operaciones nacionales regulares del año 2014, se evidencia que los embarques y desembarques tienen mayor tráfico en el mes de octubre, con 3.005 pasajeros; y el menor, marzo con 2.426 pasajeros en los destinos detallados en la figura 3.

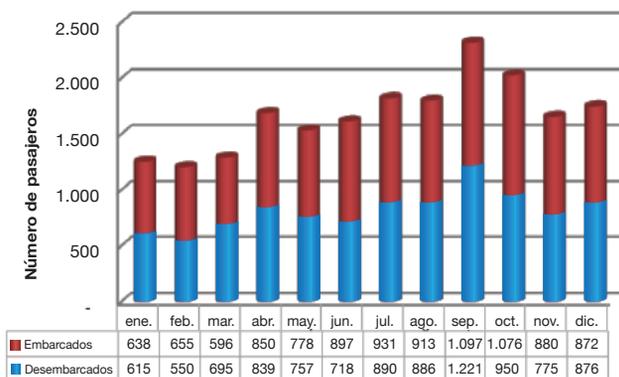
Figura 4. Tráfico nacional “regular” de pasajeros por meses. Año 2014.



Fuente: Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo (2014)
Elaboración: Equipo técnico OBEST

De la misma manera en operaciones nacionales *no regulares* del año 2014, el mayor flujo de tráfico en embarques y desembarques se refleja en el mes de septiembre 2.318 pasajeros; y el menor, febrero con 1.205 pasajeros en los destinos detallados en la figura 3.

Figura 5. Tráfico nacional “no regular” de pasajeros por meses. Año 2014.



Fuente: Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo (2014)
Elaboración: Equipo técnico OBEST

Tráfico aéreo internacional de pasajeros

En el periodo 2013-2014, el aeropuerto Cotopaxi opera con vuelos internacionales sólo en la modalidad *No regular*, no existe registros de rutas *regulares* a otros destinos fuera del perímetro nacional. Para efectos de análisis se presenta la tabla 5, con el detalle del tráfico internacional de pasajeros embarcados y desembarcados desde el aeropuerto Cotopaxi hacia ciudades de América del Sur.

En el referido periodo, el tráfico internacional “no regular” refleja un incremento de 2.277 pasajeros. Además, es importante indicar que las operaciones “no regulares” se realizaron a través de vuelos chárter con las compañías aéreas: Air-Namibia, Cubana de Aviación y Líneas Aéreas Cuencanas a los destinos detallados en la siguiente tabla.

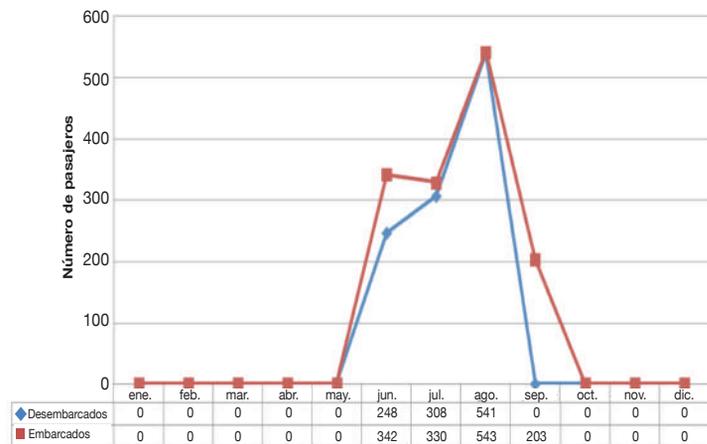
Tabla 5. Tráfico internacional de pasajeros “no regular”, según tipo y ciudad. Periodo 2013-2014.

Destino	Año	2013	2014
	No regular	No regular	No regular
Desembarcados		-	1.097
Barquisimeto (Venezuela)		-	70
Margarita (Venezuela)		-	1.027
Embarcados		238	1.418
Barquisimeto (Venezuela)		-	68
La Paz		26	-
Margarita (Venezuela)		-	1.350
Salvador		212	-
Total		238	2.515

Fuente: Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo (2014)
Elaboración: Equipo técnico OBEST

En el año 2014, el mayor flujo de vuelos “no regulares” se sitúa en el mes de agosto con 1.084 personas, seguido de julio con 638 pasajeros, entre embarcados y desembarcados.

Figura 6. Tráfico internacional de pasajeros “no regular”, embarcados y desembarcados Año 2014.



Fuente: Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo (2014)
Elaboración: Equipo técnico OBEST

Servicio nacional e internacional de carga aérea T.M.

Como parte de las operaciones que realiza el Aeropuerto Internacional Cotopaxi, están las de servicio nacional e internacional de “Carga en T.M.” y su actividad se concentra en el tráfico internacional. A continuación se presenta un resumen en la tabla 6, de los movimientos y destinos durante el periodo 2013-2014.

Servicio nacional de carga en T.M.

El tráfico de carga doméstica o nacional en el año 2013, no registra movimientos importantes, frente a los datos que refleja el 2014, con un crecimiento en carga de 7.45 T.M.; el detalle de los movimientos se evidencia en la siguiente tabla.

Tabla 6. Resumen de tráfico nacional de carga T.M. regular y no regular. Período 2013-2014.

Nacional o Doméstico						
Destino y origen	Años		Total	2014		Total
	2013			Regular	No regular	
Total carga embarcada y desembarcada en T.M.	0,20	0,06	0,26	0,32	7,49	7,81
Guayaquil (Ecuador)	0,14	-	0,14	0,29	-	0,29
Coca (Ecuador)	0,06	-	0,06	0,03	-	0,03
Quito (Ecuador)	-	0,03	0,03	-	3,44	3,44
Otros (Ecuador)	-	0,03	0,03	-	4,05	4,05
Total carga embarcada y desembarcada en T.M. internacional y doméstica	0,40	0,12	0,52	0,64	14,98	15,62

Fuente: Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo (2014)
Elaboración: Equipo técnico OBEST

Servicio internacional de carga en T.M.

En las actividades de carga T.M., el comportamiento en el periodo 2013-2014, evidencia decrecimiento en el total de embarque (1,97%) y desembarque (4,99%). En general el tráfico total de carga disminuyó (2,06%).

Tabla 7. Resumen de tráfico nacional e internacional de carga T.M. regular y no regular. Aeropuerto internacional Cotopaxi. Período 2013-2014.

Internacional						
Destino y origen	Años		Total	2014		Total
	2013			Regular	No regular	
Total carga embarcada y desembarcada en T.M.	8.616,84	17.100,43	25.717,27	9.937,19	15.250,82	25.188,01
Bogotá (Colombia)	633,26	123,68	756,94	147,16	60,41	207,57
Buenos Aires (Argentina)	-	-	-	37,26	-	37,26
Curitiba (Brasil)	14,78	-	14,78	132,37	-	132,37
Manaos	120,73	192,31	313,04	151,14	6,42	157,56
Santiago (Chile)	18,25	15,26	33,51	110,29	-	110,29
Viracopos (Brasil)	-	0,01	0,01	0,76	8,56	9,32
Amsterdam (Holanda)	114,58	-	114,58	138,91	-	138,91
Curacao	-	-	-	56,35	-	56,35
Luxemburgo (Luxemburgo)	1.598,06	895,05	2.493,11	1.624,99	899,20	2.524,19
Maastricht (Holanda)	6.068,83	99,83	6.168,66	7.537,96	71,10	7.609,06
Campinas (Brasil)	48,35	12,84	61,19	-	-	-
Barcelona (Venezuela)	-	2,11	2,11	-	2,31	2,31
Caracas (Venezuela)	-	89,96	89,96	-	265,86	265,86
Ciudad del Este	-	-	-	-	0,03	0,03
Lima (Perú)	-	34,25	34,25	-	10,37	10,37
Medellín (Colombia)	-	6,38	6,38	-	75,44	75,44
Miami (E.E. U.U.)	-	15.034,79	15.034,79	-	13.800,03	13.800,03
Montevideo (Uruguay)	-	-	-	-	1,03	1,03
Salvador (Salvador)	-	-	-	-	0,44	0,44
Sto. Domingo (República Dominicana)	-	-	-	-	18,10	18,10
Valencia (Venezuela)	-	34,70	34,70	-	31,52	31,52
Asunción (Paraguay)	-	10,39	-	-	-	-
Icarabubu (Venezuela)	-	1,56	-	-	-	-
Margarita (Venezuela)	-	547,31	-	-	-	-

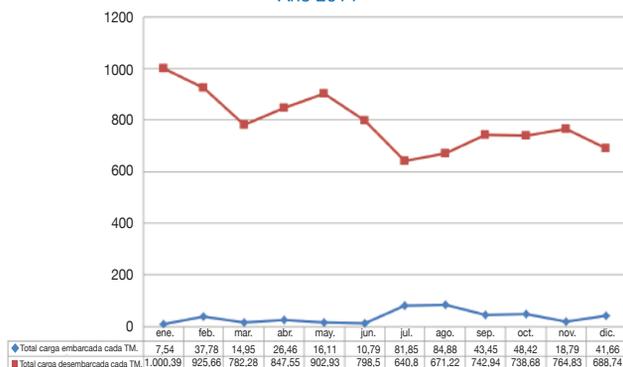
Fuente: Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo (2014)
Elaboración: Equipo técnico OBEST

Tráfico internacional: análisis mensual del año 2014 "carga en T.M. regular y no regular"

El tráfico internacional de carga, es un registro representativo en las operaciones del aeropuerto Cotopaxi. Según datos de la DAC, las operaciones con mayor movimiento se registran en los desembarques de carga en T.M.; sin embargo, al ser un aeropuerto internacional, queda como interrogante para futuras investigaciones el análisis de datos que generan la diferencia considerable entre embarques y desembarques de carga.

Los meses con mayor tonelaje de embarque de carga "regular" son: agosto con 84,88 T.M. y julio con 81,85 T.M.; en el mismo sentido, las operaciones de desembarque más representativas corresponden a los meses de enero con 1.000,39 T.M. y febrero 925,66 T.M.

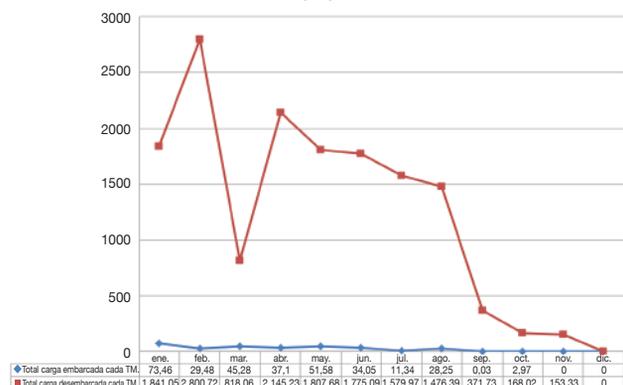
Figura 7. Carga Internacional en T.M. Regular, embarcada y desembarcada. Aeropuerto Internacional Cotopaxi, según meses. Año 2014



Fuente: Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo (2014)
Elaboración: Equipo técnico OBEST

El tráfico internacional de carga "No Regular", genera un registro representativo en desembarques, siendo febrero el mes de mayor tonelaje 2.800,72 T.M., seguido de abril con 2.145,23 T.M.. Los embarques de carga con mayor movimiento se sitúan en los meses de: enero con 73,43 T.M., y mayo con 51,68 T.M.

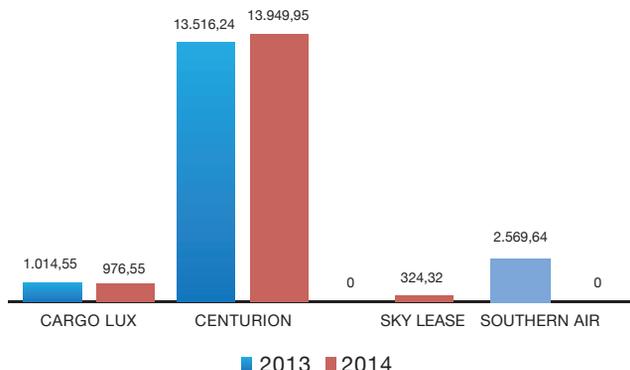
Figura 8. Carga Internacional en T.M. No regular, embarcada y desembargada por el Aeropuerto Internacional Cotopaxi por meses. Año 2014.



Fuente: Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo (2014)
Elaboración: Equipo técnico OBEST

A continuación se presenta un comparativo de los años 2013-2014 de las compañías aéreas que se encuentran habilitadas por la DAC para que realicen operaciones de carga dentro del territorio nacional e internacional, que refleja el tonelaje transportado. Por lo tanto, la compañía "Centurion" tiene el mayor registro de carga transportada.

Figura 9. Carga en TM., embarques y desembarques. Aeropuerto internacional Cotopaxi, según compañías de aviación. Período 2013 - 2014.



Fuente: Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo (2014)
Elaboración: Equipo técnico OBEST

Con este contexto, basado en datos publicados por la Dirección General de Aviación Civil, evidencia que el aeropuerto internacional Cotopaxi genera tráfico tanto de pasajeros como de carga en T.M. a nivel nacional e internacional. Estos datos que son parte de un portafolio de evidencias, son de gran valía para que investigadores, autoridades locales, provinciales y nacionales del área del desarrollo productivo y de la academia, puedan profundizar estudios en este tema que permitan estructurar proyectos específicos que fomenten y proyecten los servicios del aeropuerto en beneficio de la zona central y del país.



GLOSARIO

Aeródromo. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeropuerto Internacional. Todo aeropuerto designado por el Estado contratante en cuyo territorio está situado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y procedimientos similares.

Referencias:

- Dirección General de Aviación Civil (2014). Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo. Quito, Ecuador.
- Dirección General de Aviación Civil (2009). Manual de los Servicios de Tránsito Aéreo.
- Escobar, M.-Mdhd UPM (Productor). (2012). Testimonio Alumni. Marcelo Escobar, aeropuerto. Máster en Domótica y Hogar Digital. UPM. De https://www.youtube.com/watch?v=9-ZLVLt_qmyl
- Luis Andrés (Productor). (2015). Aeropuerto Cotopaxi. De <https://www.youtube.com/watch?v=zPhEmCyl-f0>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas- MTOP (2011). Especial Aeropuerto de Cotopaxi. Recuperado de http://www.obras-publicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/10/25-03-2011_Especial_Aeropuerto_Cotopaxi.pdf
- Toapanta Toapanta, J. C. (2003). Investigación sobre nuevos sistemas CNS/ATM (comunicación, navegación, vigilancia y gestión de tráfico aéreo) y su aplicación en la aviación comercial del país. Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE. Carrera de Electrónica Mención Instrumentación y Aviónica.

Elaboración:

- Lic. Lorena Rivera Badillo MSc.
- Econ. Juan Pablo Martínez Mesías Mg.
- Lic. Sandra Garcés Mosquera
- Econ. Tatiana Vayas Carrillo
- Econ. Ana María Sánchez



Indicadores de gestión del GAD Municipalidad de Patate

Una perspectiva financiera

El presente artículo caracteriza el comportamiento de los principales indicadores relacionadas con la gestión del GAD Municipal de Patate, se cuenta con información resumen de ingresos y gastos de las cédulas presupuestarias de los años 2010 al 2014, proporcionada por la Dirección Financiera de la institución.

Es preciso describir que la gestión de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD), se rige al Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y al Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas (COPFP), en este último, el Art. 34 en su parte pertinente describe que “los presupuestos de los gobiernos autónomos descentralizados y sus empresas públicas se sujetarán a sus propios planes, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo y sin menoscabo de sus competencias y autonomías”. (COPFP., 2010: 15), por lo tanto las decisiones deben reflejar una organización articulada con una participación ciudadana activa.

Ingresos

En función de la ejecución presupuestaria, en el periodo de análisis el crecimiento promedio anual del total de ingresos es del 5,5%, siendo el año 2010 un valor de USD 3'844.276,72 y en el 2014 de USD 4'720.042,20.

En el periodo de estudio 2010-2014, el crecimiento promedio anual de los grupos de ingreso más representativo es el de capital (18,6%), seguido por los ingresos corrientes (7,9%), se evidencia un decrecimiento del rubro de financiamiento (9,5%).

Tabla 1: Resumen de ingresos del GAD Municipal de Patate, valores devengados en dólares. Periodo 2010-2014.

Detalles	Años	2010	2011	2012	2013	2014
Ingresos corrientes		\$ 822.380,15	\$ 565.840,07	\$ 584.008,17	\$ 550.168,72	\$ 910.837,50
Impuestos		\$ 250.331,10	\$ 190.141,18	\$ 252.954,06	\$ 236.139,97	\$ 231.306,52
Tasas y contribuciones		\$ 50.649,76	\$ 69.324,70	\$ 60.777,50	\$ 70.861,16	\$ 358.111,18
Venta de bienes y servicios		\$ 152.635,30	\$ 140.729,12	\$ 134.031,97	\$ 148.295,45	\$ 202.549,07
Renta de inversiones y multas		\$ 64.938,28	\$ 65.259,81	\$ 79.526,83	\$ 66.946,72	\$ 64.987,48
Transferencias y conaciones corrientes		\$ 289.257,19	\$ 19.993,24	-	-	-
Otros ingresos		\$ 14.568,52	\$ 80.392,02	\$ 56.717,81	\$ 27.925,42	\$ 53.883,25
Ingresos de capital		\$ 1'636.897,56	\$ 2'723.196,50	\$ 2'860.103,74	\$ 3'141.501,45	\$ 2'933.204,08
Venta de activos no financieros		\$ 7.221,15	\$ 12.866,01	\$ 18.627,08	\$ 15.847,56	\$ 31.677,20
Recuperación de inversiones		-	-	-	-	-
Transferencias y donaciones de capital e inversión		\$ 1'629.676,41	\$ 2'710.330,49	\$ 2'841.476,66	\$ 3'125.653,89	\$ 2'901.526,88
Ingresos de financiamiento		\$ 1'384.999,01	\$ 1'173.458,29	\$ 803.867,29	\$ 845.850,15	\$ 876.000,62
Financiamiento público		\$ 167.627,20	\$ 230.084,01	\$ 141.324,00	\$ 36.267,45	-
Saldos disponibles		\$ 874.708,35	\$ 375.895,41	\$ 419.491,09	\$ 723.457,35	\$ 724.457,35
Cuentas pendientes por cobrar		\$ 342.663,46	\$ 567.478,87	\$ 243.052,20	\$ 86.125,35	\$ 151.543,27
Ingreso Total		\$ 3'844.276,72	\$ 4'462.494,86	\$ 4'247.979,20	\$ 4'537.520,32	\$ 4'720.042,20

Fuente: Dirección Financiera, GAD Municipal de Patate
Elaboración: OBEST

En el periodo 2010-2014, el grupo representativo en promedio son los ingresos de capital con 61% del total de ingresos, según el clasificador presupuestario de ingresos y gastos del sector público, estos “proviene de la venta de bienes de larga duración, de

intangibles, de la recuperación de inversiones y de la recepción de fondos como transferencias o donaciones sin contraprestación, destinadas a la inversión en la formación bruta de capital. Su devengamiento produce contablemente modificaciones directas en la composición patrimonial del Estado” (Ministerio de Finanzas., 2014:35). Mientras que los de menos participación promedio son los de financiamiento con un 23,3% y corriente con el 15,7%.

Figura 1: Grupos de ingresos del GAD Municipal de Patate, valores devengados. Periodo 2010-2014.



Fuente: Dirección Financiera, GAD Municipal de Patate
Elaboración: OBEST

Gastos

Los gastos del GAD Municipal de Patate, en el año 2010 llegaron a USD 2'831.013,87, para el 2014 descendieron a USD 2'374.162,33, a pesar de esto, se evidencia un promedio al alza del 3,5%. El promedio anual de incremento de los grupos de gasto, están los de capital (126,2%) y a ritmo más bajo los corrientes (9,9%) y de inversión (0,9%).

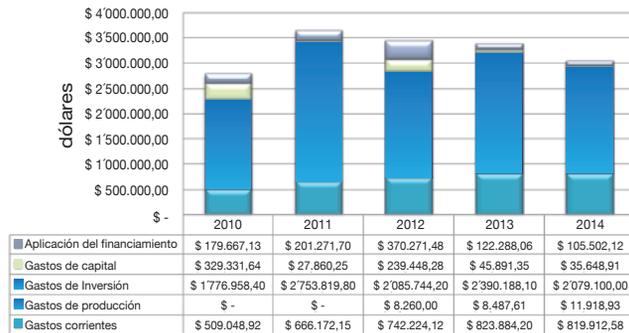
Tabla 2: Resumen de gastos del GAD Municipal de Patate, valores devengados en dólares. Periodo 2010-2014.

Detalles	Años	2010	2011	2012	2013	2014
Gastos corrientes		\$ 509.048,92	\$ 666.172,15	\$ 742.224,12	\$ 823.884,20	\$ 819.912,58
Gastos de personal		\$ 357.694,91	\$ 507.838,74	\$ 582.260,73	\$ 619.222,13	\$ 618.408,90
Bienes y Servicios de consumo		\$ 99.576,42	\$ 90.732,28	\$ 91.066,62	\$ 124.436,05	\$ 128.106,45
Gastos financieros		\$ 24.456,21	\$ 31.793,26	\$ 28.352,51	\$ 37.706,14	\$ 15.218,28
Otros gastos corrientes		\$ 7.131,52	\$ 3.904,93	\$ 4.369,76	\$ 5.556,53	\$ 3.447,65
Transferencias y donaciones corrientes		\$ 20.189,86	\$ 31.902,94	\$ 36.174,50	\$ 36.963,35	\$ 54.731,30
Gastos de Producción		-	-	\$ 8.260,00	\$ 8.487,61	\$ 11.918,93
Bienes y Servicios de consumo		-	-	\$ 8.260,00	\$ 8.487,61	\$ 11.918,93
Gastos de inversión		\$ 1'776.958,43	\$ 2'753.819,83	\$ 2'085.744,25	\$ 2'390.188,12	\$ 2'079.100,88
Gasto en personal para inversión		\$ 444.822,88	\$ 476.687,38	\$ 443.169,63	\$ 463.798,25	\$ 471.136,58
Bienes y servicios para inversión		\$ 415.355,17	\$ 772.812,46	\$ 671.699,31	\$ 775.551,21	\$ 853.863,30
Obras públicas		\$ 889.571,24	\$ 1'363.426,12	\$ 837.769,36	\$ 1'011.445,75	\$ 612.619,55
Otros gastos de inversión		\$ 10.287,89	\$ 11.463,57	\$ 15.461,45	\$ 29.084,75	\$ 25.511,60
Transferencias y donaciones para inversión		\$ 16.921,25	\$ 129.430,30	\$ 117.644,50	\$ 110.304,16	\$ 115.969,05
Gastos capital		\$ 329.331,64	\$ 27.860,25	\$ 239.448,28	\$ 45.891,35	\$ 35.684,91
Bienes de larga duración		\$ 329.331,64	\$ 27.860,25	\$ 239.448,28	\$ 45.891,35	\$ 35.684,91
Gastos capital		\$ 179.667,13	\$ 201.271,70	\$ 370.271,48	\$ 122.288,06	\$ 105.502,12
Amortizaciones de la deuda		\$ 179.667,13	\$ 201.271,70	\$ 239.448,28	\$ 122.288,06	\$ 104.216,05
Pasivo circulante		-	-	\$ 130.823,20	-	\$ 1.286,07
Gastos capital		\$ 2'795.006,12	\$ 3'649.123,93	\$ 3'445.948,13	\$ 3'390.739,34	\$ 3'052.118,62

Fuente: Dirección Financiera, GAD Municipal de Patate
Elaboración: OBEST

En el periodo 2010-2014 el grupo más representativo es el de gastos de inversión con un promedio del 67,9% del total de gastos que “son los recursos destinados al incremento patrimonial del Estado, mediante actividades operacionales de inversión, comprendido en programas sociales o proyectos institucionales de ejecución de obra pública. Están conformados por gastos en personal, bienes y servicios destinados a la inversión, obras públicas y transferencias de inversión” (Ministerio de Finanzas., 2014:73). Los de menos representatividad están los gastos corrientes con 21,8%, la aplicación del financiamiento es 6%, los de capital en 4,2% y los de producción 0.2%.

Figura 2: Grupos de gastos del GAD Municipal de Patate, valores devengados. Periodo 2010-2014.



Fuente: Dirección Financiera, GAD Municipal de Patate
Elaboración: OBEST

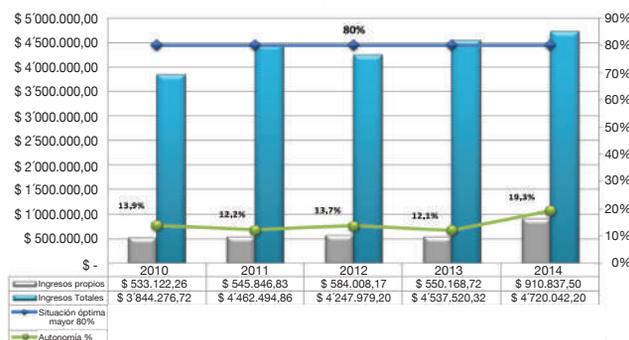
Indicadores de gestión

Como parte de las acciones tomadas por el GAD Municipal de Patate, en el periodo 2010-2014, se analizan nueve indicadores financieros que permiten describir el desempeño y resultados en términos económicos.

Autonomía

Se considera como autonomía a la participación de los ingresos propios sobre los ingresos totales, es decir, entre mayor sea este indicador es mejor porque demuestra la autonomía financiera que posee el gobierno seccional, la situación óptima es que supere el 80%, sin embargo, en el periodo de análisis el promedio es 14,25%, siendo el año 2014 con mayor capacidad de generación de recursos o autofinanciamiento llegando al 19,3%, mientras que el año más bajo en relación al promedio fue 2013 con el 12,1%.

Figura 3: Indicador de autonomía financiera del GAD Municipal de Patate. Periodo 2010-2014.



Fuente: Dirección Financiera, GAD Municipal de Patate
Elaboración: OBEST

Dependencia

Es la relación que existe entre los ingresos por transferencias que realiza el gobierno central sobre los ingresos totales, mientras este valor sea menor, la gestión institucional se califica como positiva, la situación óptima es que llegue a ser menor que el 20%, en el caso del GAD Municipal de Patate presenta un promedio de 61,67%. En el periodo 2010-2014, el mejor año fue 2010 que registró el 49,92% y el valor más alto se sitúa en el año 2013 con el 68,8%.

Figura 4: Indicador de dependencia financiera del GAD Municipal de Patate. Periodo 2010-2014.



Fuente: Dirección Financiera, GAD Municipal de Patate
Elaboración: OBEST

Ahorro corriente

Para evaluar la capacidad de endeudamiento del GAD Municipal de Patate, se realiza la diferencia del ingreso corriente frente al gasto corriente, la situación óptima es que el resultado sea positivo, en el periodo de análisis presenta valores negativos desde el año 2011 al 2013, por lo que en promedio es USD 25.601.47 negativo, y sólo en los años 2010 y 2014 presenta valores positivos (ver figura 5).

Figura 5: Ahorro corriente del GAD Municipal de Patate, en dólares. Periodo 2010-2014.



Fuente: Dirección Financiera, GAD Municipal de Patate
Elaboración: OBEST

Solvencia

Es la capacidad de cumplir con las obligaciones en el corto plazo o considerado en la manera que el GAD Municipal de Patate financia sus actividades operativas, la meta de este indicador es que sea igual o mayor al 100%, el promedio entre los años 2010-2014 es 100,61%, lo que indica, que la utilización de los recursos son cubiertos por los gastos de capital o propician ahorro corriente.

Figura 6: Solvencia financiera del GAD Municipal de Patate. Periodo 2010-2014.

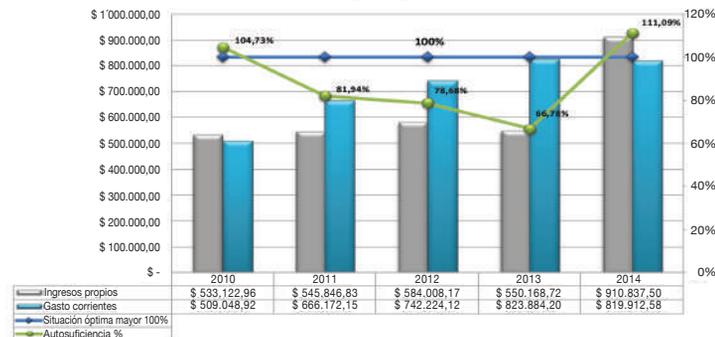


Fuente: Dirección Financiera, GAD Municipal de Patate
Elaboración: OBEST

Autosuficiencia

Evalúa la capacidad de Financiamiento del GAD Municipal de Patate para hacer frente a los gastos operativos y de administración, la situación óptima es que sea mayor al 100%, el promedio de los años de estudio es 88,64%, siendo los años que cumple con la meta el 2010 y 2014.

Figura 7: Autosuficiencia financiera del GAD Municipal de Patate. Periodo 2010-2014.

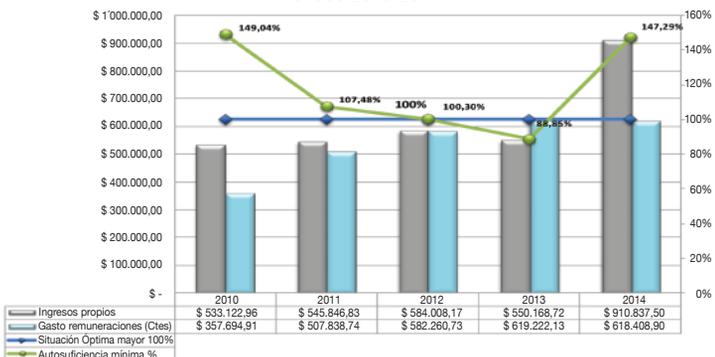


Fuente: Dirección Financiera, GAD Municipal de Patate
Elaboración: OBEST

Autosuficiencia mínima

Si los resultados superan a la meta óptima que sea mayor al 100%, significa que el GAD Municipal de Patate puede cubrir los gastos de remuneraciones con sus recursos propios, el promedio es 118,59%, el año que presenta un valor inferior es el 2013 con el 88,85%.

Figura 8: Autosuficiencia mínima del GAD Municipal de Patate. Periodo 2010-2014.

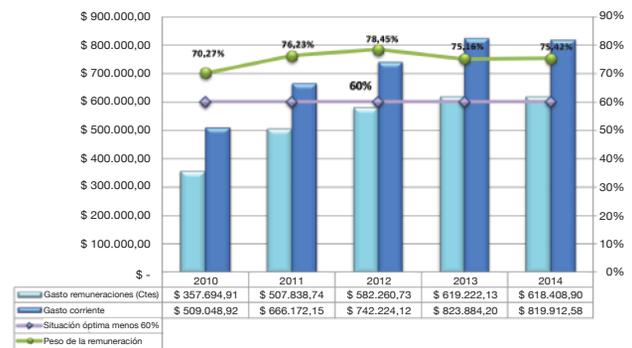


Fuente: Dirección Financiera, GAD Municipal de Patate
Elaboración: OBEST

Peso de la remuneración

El efecto de las remuneraciones del GAD Municipal de Patate con relación al gasto corriente, se considera una situación óptima que sea menor al 60%, el promedio en el periodo de análisis es 75,11%, el año 2010 es el que más se acerca a la meta y el porcentaje más elevado es en el año 2012.

Figura 9: Efecto de las remuneraciones del GAD Municipal de Patate. Periodo 2010-2014.



Fuente: Dirección Financiera, GAD Municipal de Patate
Elaboración: OBEST

Remuneración y presupuesto

La relación es para describir en qué porcentaje las remuneraciones del GAD Municipal de Patate hace frente al presupuesto total, por cuanto el promedio de los años de análisis es del 30,62%, siendo la situación óptima es que no sobrepase el 30%, los porcentajes más altos se registran en los años 2013 y 2014, mientras que los años que llegan a la meta fueron del 2010 al 2012.

Figura 10: Remuneración y presupuesto del GAD Municipal de Patate. Periodo 2010-2014.



Fuente: Dirección Financiera, GAD Municipal de Patate
Elaboración: OBEST

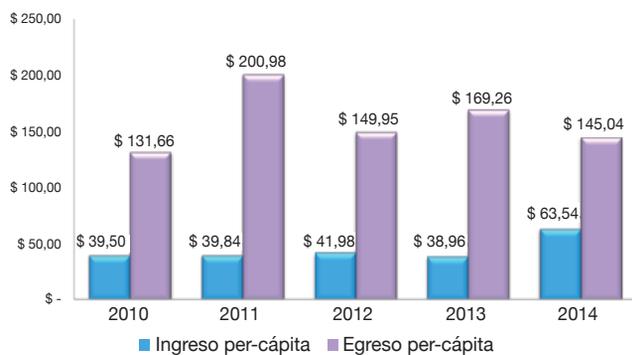
Ingreso y egreso per-cápita

El ingreso promedio propio por habitante que percibe el GAD Municipal de Patate es de USD 44,76 mientras que los egresos que realiza en inversiones per-cápita son de USD 159,38.

Ingreso y egreso per-cápita

El ingreso promedio propio por habitante que percibe el GAD Municipal de Patate es de USD 44,76 mientras que los egresos que realiza en inversiones per-cápita son de USD 159,38.

Figura 11: Ingreso y egreso per cápita del GAD Municipal de Patate. Periodo 2010-2014



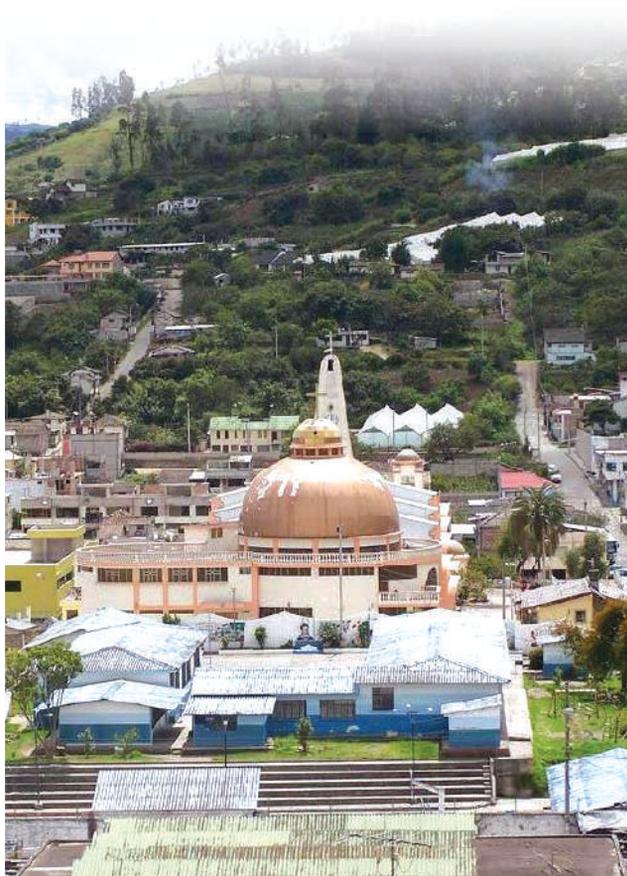
Fuente: Dirección Financiera, GAD Municipal de Patate
Elaboración: OBEST

Referencias:

- Asamblea Nacional, Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, 2010
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Patate, Resumen de ingresos y gastos presupuestarios, Dirección Financiera, periodo 2010 – 2014.
- Ministerio de Finanzas, Clasificador presupuestario de ingresos y gastos del sector público, Actualizado al 12 de junio de 2014.

Elaboración:

Econ. Juan Pablo Martínez Mesías, Mg
Econ. Tatiana Vayas Carrillo



Vivienda y servicios básicos en Tungurahua

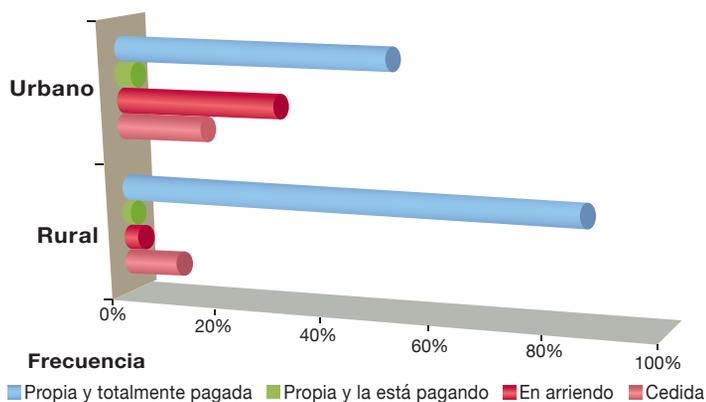
Estructura actual

La ausencia de vivienda en general se constituye un problema social muy complejo de resolver; los hogares con bajos ingresos y/o quienes emigran desde la zona rural a residir permanentemente en la ciudad son los más afectados, y su adquisición constituye una inversión considerable para las familias tungurahueses, sin embargo, poseer una vivienda digna sin lugar a dudas constituye una recompensa gratificante al sacrificio y constancia en el trabajo y ahorro diario, recompensa a los que muchos no pueden acceder por varios motivos.

Para realizar este análisis se ha tomado los resultados obtenidos por el INEC a través de la Encuesta de Condiciones de Vida-ECV, Sexta Ronda 2013-2014. Para Tungurahua la muestra corresponde a 1.164 viviendas, en 97 sectores de la provincia. De esta muestra provincial, la zona rural tiene 64% y la zona urbana el 36%.

De estos totales por zona, el 85% en la zona rural posee vivienda propia y totalmente pagada y el 51% en la zona urbana. Sólo un 10% en la zona rural y el 16% en la zona urbana habitan en viviendas cedidas; y, un 3% y 30% de la zona rural y urbana respectivamente, lo hacen en viviendas arrendadas.

Figura 1. Tipo de vivienda. Provincia de Tungurahua. 2013 – 2014



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) ECV 2013-2014
Elaboración: Equipo OBEST

En la figura 2 se puede apreciar los valores mensuales mínimos y máximos pagados por concepto de arriendo tanto en la zona rural como urbana.

Figura 2. Valores mínimo y máximo pagados por concepto de arriendo. Provincia de Tungurahua. 2013 – 2014

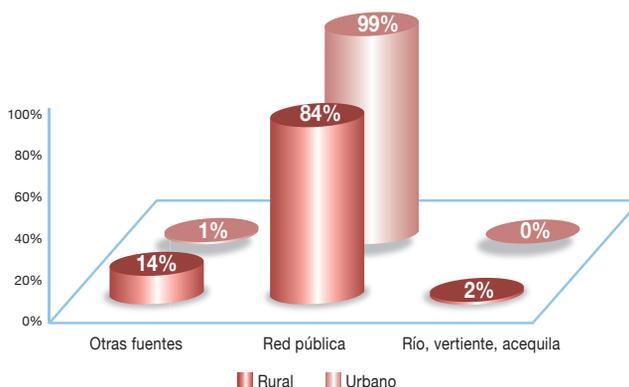


Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) ECV 2013-2014
Elaboración: Equipo OBEST

Dentro de la ECV 2013 – 2014 constan preguntas sobre los servicios que dispone la vivienda, a saber: suministro de agua a través de red pública, medidor de energía eléctrica, alcantarillado, eliminación de basura; y otros servicios, como: internet, telefonía fija; y, televisión por cable.

De acuerdo a la figura 3, el 99% de la zona urbana cuenta con abastecimiento de agua potable a través de red pública dentro de la vivienda y un 84% en la zona rural. Tan solo el 1% en la zona urbana obtiene este suministro a través de otras fuentes como carros repartidores; y, el 16% en la zona rural lo obtiene de otras fuentes o a su vez de ríos, vertientes o acequias.

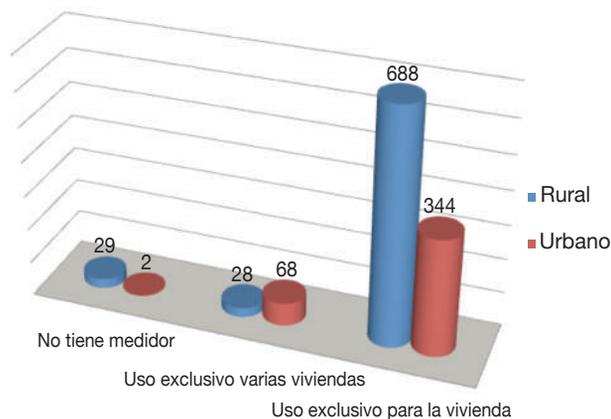
Figura 3. Formas de abastecimiento de agua. Provincia de Tungurahua. 2013 – 2014.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) ECV 2013-2014
Elaboración: Equipo OBEST

De igual manera en lo que respecta al suministro de energía eléctrica el 92% y 83% de la zona rural y urbana, respectivamente, cuentan con medidor de uso exclusivo para la vivienda; los porcentajes restantes, disponen de un medidor para varias viviendas o no poseen medidor.

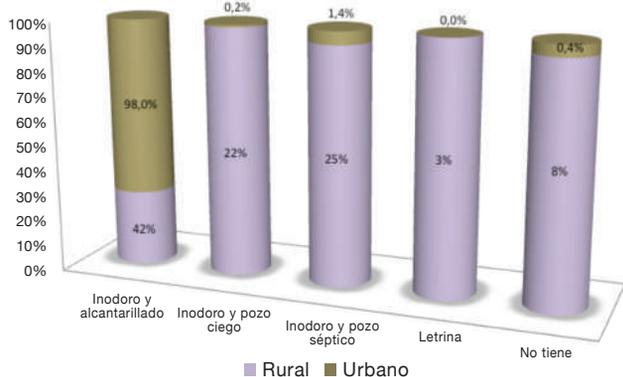
Figura 4. Suministro de energía eléctrica a través de medidor. Provincia de Tungurahua. 2013 – 2014



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) ECV 2013-2014
Elaboración: Equipo OBEST

La figura 5 muestra la gran diferencia que existe entre el sector urbano y rural, en lo que refiere al servicio de alcantarillado; en el primero el 98% poseen inodoro con sistema de alcantarillado en sus viviendas, situación que no ocurre en el sector rural, pues los datos confirman que sólo el 42% cuenta con este servicio dentro de su vivienda; en tanto que, el 22% y 25% poseen inodoros con pozo ciego o pozo séptico respectivamente; un 3% utiliza letrina, y el 8% no cuenta con ninguna de estas formas de drenaje de aguas residuales.

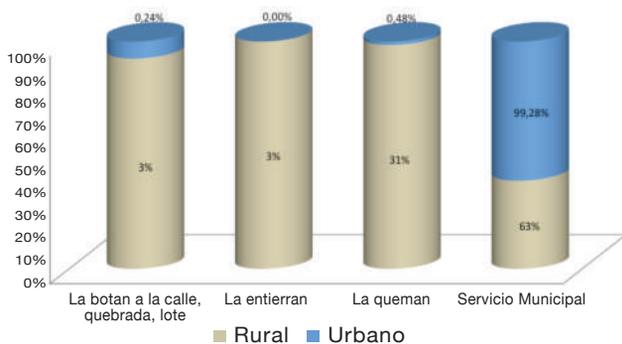
Figura 5. Servicio de Alcantarillado. Provincia de Tungurahua. 2013 -2014.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) ECV 2013-2014
Elaboración: Equipo OBEST

En la figura 6 se puede visualizar que en la zona urbana de la provincia el 99,28% elimina la basura a través del servicio municipal, esto considerando que en esta zona existen los denominados “eco tachos”, en donde se puede colocar las fundas de basura hasta su acopio a través del carro recolector. En tanto que, en la zona rural, el mismo llega al 63% de la población, el resto la elimina a través de otras opciones: quemar (31%), enterrar (3%), botar a la calle, quebrada o lotes vacíos (3%).

Figura 6. Eliminación de basura. Provincia de Tungurahua. 2013 - 2014.

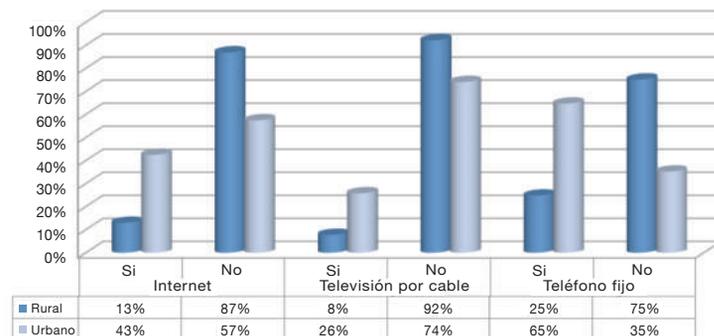


Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) ECV 2013-2014
Elaboración: Equipo OBEST

Otro tipo de servicios que se ha investigado y que actualmente utilizan los hogares son: Internet, televisión por cable y telefonía fija.

La figura 7 indica que en el sector rural solo el 13% poseen internet en sus viviendas, el 8% televisión por cable y el 25% teléfono fijo; mientras que en el sector urbano, el 43% posee internet, el 26% televisión por cable y el 65% teléfono fijo, porcentajes que corresponden a los totales respectivos de las zonas urbana y rural.

Figura 7. Otros servicios. Provincia de Tungurahua. 2013 - 2014



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) ECV 2013-2014
Elaboración: Equipo OBEST

Referencias:

- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, Sexta ronda de encuesta de condiciones de vida (ECV) Período 2013 - 2014, disponible en: http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-in-ec/ECV/ECV_2015/documentos/Metodologia/Documento%20Metodologico%20ECV%206r.PDF

Elaboración:

Lic. Sandra Garcés Mosquera
Lic. Lorena Rivera Badillo MSC



Igualdad económica en el Ecuador

Una visión técnica

La desigualdad económica hace referencia a la forma como se distribuye el ingreso per cápita del hogar dentro de la sociedad, éste es una medida de bienestar económico que capta todos los ingresos corrientes disponibles del hogar y los asigna proporcionalmente para el número de miembros de la familia (INEC, Reporte de Pobreza por Ingresos, junio 2015, p.6). Para medir la desigualdad económica de un país, el indicador más utilizado es el coeficiente de Gini.

Coeficiente de Gini

Según el Banco Mundial (BM), el coeficiente de Gini es un indicador que mide hasta qué punto la distribución del ingreso (o, en algunos casos, el gasto de consumo) entre individuos u hogares dentro de una economía se aleja de una distribución (por persona) perfectamente equitativa. Para este caso todo está asociado al ingreso per cápita del hogar.

Los valores que comprende este indicador se encuentran en el intervalo de 0 a 1, siendo 0 el límite que indica la perfecta igualdad (los ingresos de todos los individuos son los mismos) y 1 la perfecta desigualdad (una persona se queda con todos los ingresos).



Fuente: Elaboración propia a partir de ENEMDU, pobreza y desigualdad (2015)
Elaboración: Ing. Fernando Andrés Mayorga Núñez

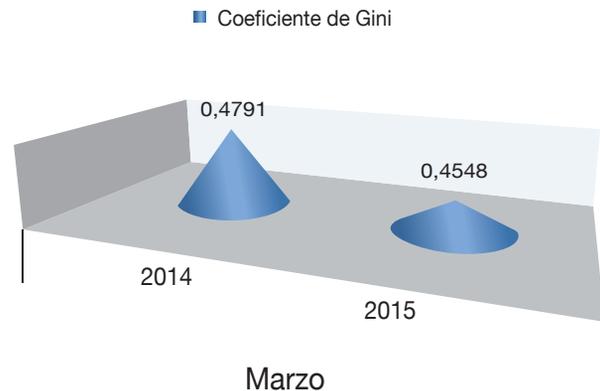
El presente artículo detalla la evolución del coeficiente de Gini a nivel nacional clasificado por zonas urbana y rural, y en las principales ciudades del país; comparando los valores registrados en los meses de marzo y junio durante los periodos 2007-2015; 2008-2015 y 2014-2015.

Se han utilizado datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), los cuales se calculan a partir de la información registrada en la Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU), la misma que se levanta trimestralmente con una cobertura nacional, urbana y rural a partir de marzo de 2014, anteriormente la encuesta tenía sólo cobertura urbana en los meses de marzo y septiembre; y cobertura nacional, urbana y rural en los meses de junio y diciembre (INEC, Reporte de Pobreza por Ingresos, junio 2015, p.3).

Coeficiente de Gini a nivel nacional

En el mes de marzo la desigualdad económica a nivel del país refleja una disminución entre los años 2014 y 2015; el coeficiente de Gini pasa de 0,4791 a 0,4548; es decir una variación significativa de -2,43 puntos (-5,07%).

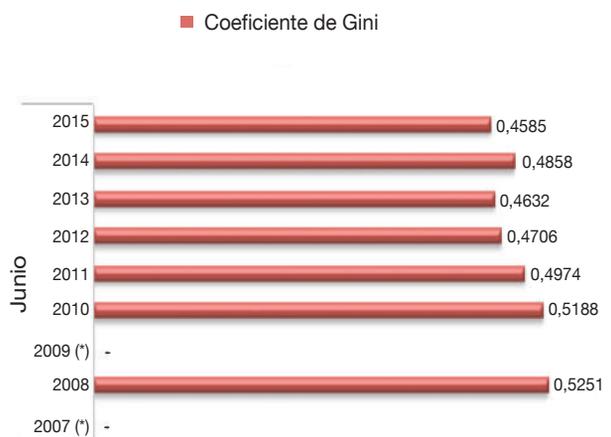
Figura 1. Coeficiente de Gini a nivel nacional, mes de marzo, años 2014 y 2015



Fuente: INEC - Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU). Pobreza y Desigualdad, Junio 2015
Elaboración: Equipo Técnico OBEST

Del 2007 al 2015, el coeficiente de Gini experimenta un decrecimiento en junio de cada año, a excepción del 2014 con un valor del 0,4858; así mismo registra un aumento en 2,26 puntos (4,87%) con respecto al 2013. Sin embargo, para el 2015 disminuye nuevamente, y el dato se sitúa en 0,4585; el más bajo del periodo analizado, es decir tuvo una variación de -2,73 puntos (-5,61%) respecto al 2014, siendo el valor más significativo.

Figura 2. Coeficiente de Gini a nivel Nacional, mes de Junio, periodo 2007-2015



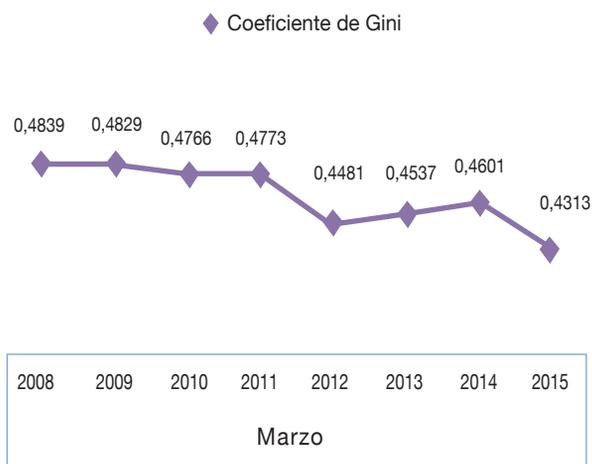
Fuente: INEC - Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU). Pobreza y Desigualdad, Junio 2015
Notas: (*) La información en Junio 2007 y Junio 2009 solo fue representativa a nivel urbano
Elaboración: Equipo Técnico OBEST

Coeficiente de Gini a nivel nacional urbano.

La zona urbana de un país se refiere a las áreas extensas que se encuentran dentro de la jurisdicción de un GAD, con una vasta población cuya actividad económica principal no es la agricultura, y además poseen características urbanas como por ejemplo: calles pavimentadas, alumbrado público o alcantarillado (UNICEF, 2012). De acuerdo a proyecciones realizadas por el INEC, la población urbana en el Ecuador para este año es de 10'326. 384 habitantes.

A nivel urbano, en marzo de cada año que corresponde al periodo 2008-2015, se observa que el coeficiente de Gini tiende a la baja desde el 2008 al 2010; a partir del 2011 se registran altas y bajas, siendo de mayor significancia las disminuciones del 2012 y 2015 con respecto a su año anterior, respectivamente. La variación en el 2012 fue de -2,92 puntos (-6,11%), y en el 2015 de -2,88 puntos (-6,25%).

Figura 3. Coeficiente de Gini a nivel nacional urbano, mes de marzo, periodo 2008-2015.



Fuente: INEC - Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU). Pobreza y Desigualdad, Junio 2015
Elaboración: Equipo Técnico OBEST

Para junio del periodo 2007-2015, aunque el coeficiente de Gini ha presentado incrementos en los años 2010 y 2014 respecto a su año predecesor, la tendencia dominante durante este periodo es decreciente. El valor más bajo registrado fue de 0,4421 en el 2013. Para junio del 2015 el indicador se ubicó en 0,4429; mostrando una variación de -2,3 puntos (-4,93%) con relación al año 2014.

Figura 4. Coeficiente de Gini a nivel nacional urbano, mes de junio, periodo 2007-2015



Fuente: INEC - Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU). Pobreza y Desigualdad, Junio 2015
Elaboración: Equipo Técnico OBEST

Coeficiente de Gini a nivel nacional rural

La zona rural de un país comprende áreas con características diferentes a las definidas en el área urbana. Según proyecciones hechas por el INEC, la población rural en el Ecuador para este año es de 5'952. 460 habitantes.

Entre marzo del 2014 y marzo del 2015, el coeficiente de Gini a nivel rural pasa de 0,4597 a 0,4521; es decir, registra una variación de -0,76 puntos (-1,65%), la misma que no fue significativa.

Figura 5. Coeficiente de Gini a nivel nacional rural, mes de marzo, años 2014 y 2015



Fuente: INEC - Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU). Pobreza y Desigualdad, Junio 2015
Elaboración: Equipo Técnico OBEST

Con respecto al mes de junio, durante el periodo 2007-2015, el único año que presenta un incremento del coeficiente de Gini es el 2014, pues se ubica en 0,4591; registrando un incremento de 3,01 puntos (7,01%) respecto al 2013; incremento que es significativo. Sin embargo, para el 2015, disminuye nuevamente a 0,4371; es decir, la variación respecto al 2014 se sitúa en -2,2 puntos (-4,79%).

Figura 6. Coeficiente de Gini a nivel nacional rural, mes de junio, periodo 2007-2015



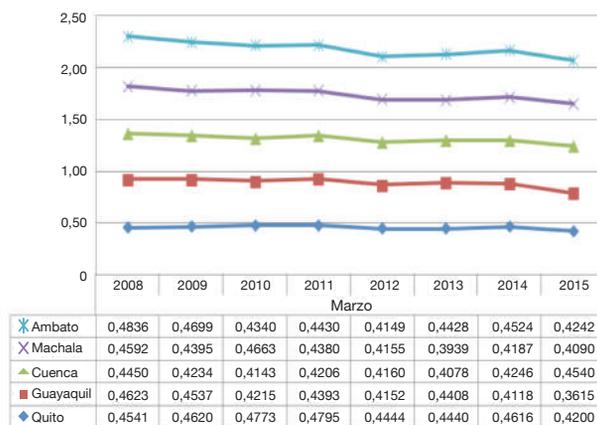
Fuente: INEC - Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU). Pobreza y Desigualdad, Junio 2015
 Notas: (*) La información en Junio 2007 y Junio 2009 solo fue representativa a nivel urbano
 Elaboración: Equipo Técnico OBEST

Coeficiente de Gini en las principales ciudades del Ecuador

A nivel de las principales ciudades del país según el INEC (Quito, Guayaquil, Cuenca, Machala y Ambato), entre marzo del 2014 y marzo del 2015 todas las ciudades a excepción de Cuenca presentan disminución en el coeficiente de Gini. En Cuenca se incrementa de 0,4246 a 0,4540; es decir su variación es de 2,94 puntos (6,92%) respecto al 2014, la cual es significativa. Por el contrario, la ciudad que presenta mayor reducción en desigualdad económica, durante el mismo periodo, es Guayaquil; ya que su coeficiente de Gini pasa de 0,4118 a 0,3615; registrando una variación de -5,03 puntos (-12,21%) con relación a marzo del 2014.

En el caso de Ambato, el coeficiente de Gini, durante el periodo 2008-2015, registra altos y bajos como las demás ciudades, pero la tendencia dominante es decreciente como se puede observar en la figura 7. En marzo del 2014 el coeficiente de Gini se ubicó en 0,4524 mientras que en marzo del 2015 disminuyó a 0,4242; la variación que tuvo fue de -2,82 puntos (-6,23%). A pesar de esto, Ambato tuvo un coeficiente de Gini más alto que el de las otras ciudades, con excepción de Cuenca.

Figura 7. Coeficiente de Gini Ecuador, principales ciudades. Periodo 2008-2015 (marzo)

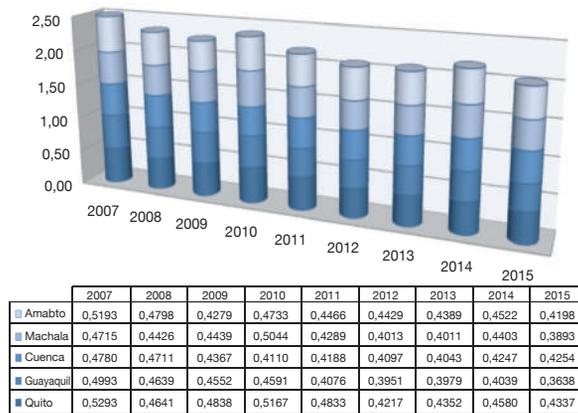


Fuente: INEC - Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU). Pobreza y Desigualdad, Junio 2015
 Elaboración: Equipo Técnico OBEST

En el mes de junio durante el periodo 2007-2015, todas las principales ciudades del país presentan lecturas diferentes con disminuciones e incrementos en distintos años. En un comparativo entre 2014 y 2015, la ciudad que registra la reducción más notable del coeficiente de Gini es Machala, pasando de 0,4403 a 0,3893; es decir que la variación es de -5,1 puntos (-11,58%). Cuenca por su parte, fue la única ciudad que registra un aumento en el coeficiente de Gini, de 0,4247 en junio del 2014 a 0,4254 en junio del 2015, pero éste no es significativo.

Ambato, en el mes de junio del año en curso, registra una disminución muy significativa en su coeficiente de Gini comparado con el 2014, de 0,4522 disminuye a 0,4198; siendo de -3,24 puntos (-7,16%) la variación experimental. Sin embargo, éste coeficiente es más alto que Machala y Guayaquil.

Figura 8. Coeficiente de Gini de las principales ciudades del Ecuador, mes de junio. Periodo 2007-2015.



Fuente: INEC - Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU). Pobreza y Desigualdad, Junio 2015
 Elaboración: Equipo Técnico OBEST

En el 2015, Quito es la ciudad con mayor desigualdad económica de entre las cinco principales del Ecuador; mientras que Guayaquil es la que tiene menor desigualdad económica. Ambato se encuentra en la zona intermedia de este ranking, pero con más cercanía a las ciudades de coeficiente de Gini alto.

Figura 9. Coeficiente de Gini en las principales ciudades del Ecuador, Junio 2015



Fuente: INEC - Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU), Pobreza y Desigualdad, Junio 2015
Elaboración: Equipo Técnico OBEST

Referencias:

- Banco Mundial (BM): <http://datos.bancomundial.org/indicador/SI.POV.GINI>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (2015). Indicadores de Pobreza y Desigualdad Junio 2015. Recuperado de: http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/PO-BREZA/2015/Junio2015/Presentacion_pobreza_y_desigualdad_junio15.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (2015). Reporte de Pobreza por Ingresos Junio 2015. Recuperado de: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/PO-BREZA/2015/Junio2015/Informe%20pobreza%20y%20desigualdad%20junio15.pdf>
- United Nations International Children's Emergency Fund (UNICEF). (2012). Niñas y niños en un mundo urbano. Recuperado de: http://www.unicef.org/spanish/sowc2012/pdfs/SOWC%202012%20Executive%20Summary%20LoRes%20PDF_SP_03132012.pdf

Elaboración:

Ing. Fernando Andrés Mayorga Núñez



FORTALECER LA DOLARIZACIÓN

El sistema monetario del Ecuador desde el 11 de enero de 2000, es la dolarización, mecanismo adoptado luego de que nuestra economía venía sufriendo una crisis severa con una devaluación del sucre frente al dólar americano en alrededor del 300% y una inflación anual que superaba el 90%, una contracción en la economía que día a día destruía empleos y expulsaba a compatriotas hacia el exterior, además de un feriado bancario y congelamiento de fondos como herencia. Desde entonces el Banco Central del Ecuador, dejó de cumplir algunas funciones primordiales como emitir monedas y billetes, que permitan tener el control de la denominada masa monetaria (dinero en poder del público, del sector público y privado incluido los bancos), tampoco poseer una política monetaria para tomar decisiones cuando así se requiera.

La dolarización por quince años ha sido una suerte de bunker que nos ha protegido de varios shocks externos, trajo con el tiempo estabilidad en precios de bienes, servicios y dinero (tasas de interés), aumentó la capacidad de pago, la calidad de vida y permite a las empresas, familias y gobierno planificar con mayor certeza a largo plazo. A estas alturas los ecuatorianos conocemos el manejo adecuado de una moneda fuerte como el dólar, sus ventajas y desventajas, por ello es fundamental fortalecer este esquema monetario para garantizar su continuidad, por ejemplo mediante la prioridad en el consumo nacional para evitar la fuga de dólares hacia el exterior, realizando operaciones financieras que permitan el ingreso de dólares “frescos” a nuestra economía, incentivando la producción local y nacional que abastezca los mercados y además pueda exportarse, también otorgando facilidades para que el ingreso de divisas por concepto de remesas que envían los migrantes desde el exterior, puedan ser invertidas en actividades productivas mediante emprendimientos personales o familiares (de Ecuador), creando escenarios y un ambiente favorable para que sea atractiva la llegada de inversión extranjera (más dólares) que permita crear nuevos negocios, más empleo y riqueza nacional, todas estas medidas permitirán introducir más dólares a la masa monetaria y garantizará la suficiente liquidez en la economía del país.

Por otro lado se puede atraer dólares al país mediante la recepción de créditos externos que reciben las empresas privadas (deuda externa privada) y el gobierno nacional (deuda externa pública), para actividades productivas. Sin duda las políticas y actividades descritas, son solamente algunas condiciones que internamente debemos generar para fortalecer el esquema monetario de dolarización, de esta manera se garantiza una cantidad suficientes de dólares y sostenibilidad y sustentabilidad de un esquema con más beneficios que costos para la economía ecuatoriana. Empero con el escenario actual debilitado por un precio del petróleo bajo, sumado a la apreciación (más valor) del dólar frente a otras divisas y la desaceleración económica de varios países a los que exportamos importantes cantidades de productos como a China, Rusia, Brasil y la Unión Europea, ha provocado que se disminuya el ingreso de dólares al país en una cifra cercana a los 7.000 millones de usd, poniendo en aprietos a todos. Por ahora el mantener a la dolarización como el esquema monetario nacional es prioridad y depende de todos estos factores, internos y externos, en lo que a los ecuatorianos nos compete, el compromiso debe ser aplicar aquellos que fortalezcan y garanticen suficientes dólares circulando casa adentro.

Ec. Mg. Diego Proaño

ANALISTA ECONOMICO – ASESOR EMPRESARIAL



**UNIVERSIDAD
TÉCNICA DE AMBATO**

Boletín de Coyuntura N°6
Observatorio Económico y Social de Tungurahua
Av. Los Chasquis y Río Payamino (Campus Huachi)
Telfs: 032-848487 **Fax:** 032-844362
obeconomico@uta.edu.ec

www.uta.edu.ec