

## TC ABSTRACT

### I. Basic Project Data

▪ Country/Region:	REGIONAL/IDB
▪ TC Name:	Support for the Implementation of Air Transport Reforms
▪ TC Number:	RG-T3416
▪ Team Leader/Members:	FIORAVANTI, REINALDO DANIEL (INE/TSP) Team Leader; LIBBY HERNANDEZ, MARGARITA (INT/TIN) Alternate Team Leader; BALADI RODRIGUEZ, AZIZ (INE/TSP); ABAD, JULIETA (INE/TSP); DEAMBROSI, SERGIO LUIS (INE/TSP); ROSA DA SILVA CRUVINEL, RODRIGO (INE/TSP); JIMENEZ MOSQUERA, JAVIER I. (LEG/SGO)
▪ Taxonomy:	Client Support
▪ Number and name of operation supported by the TC:	N/A
▪ Date of TC Abstract:	12 Apr 2019
▪ Beneficiary:	Países miembros del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en América Latina y el Caribe (ALC)
▪ Executing Agency:	INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK
▪ IDB funding requested:	\$ 350,000.00
▪ Local counterpart funding:	\$ 0.00
▪ Disbursement period:	36 months
▪ Types of consultants:	Individuals; Firms
▪ Prepared by Unit:	Transport
▪ Unit of Disbursement Responsibility:	Infrastructure and Energy Sector
▪ TC included in Country Strategy (y/n):	No
▪ TC included in CPD (y/n):	No
▪ Alignment to the Update to the Institutional Strategy 2010-2020:	Economic integration; Institutional capacity and rule of law

### II. Objective and Justification

- 2.1 The objective of this TC is to support the borrowing members in designing policies, regulations, planning processes and prioritization of investments in the air transport sector. The specific objectives of the TC include support in: (i) the formulation of policies that promote regional air integration through the liberalization of airspace and mechanisms to attend to social routes; (ii) the design and implementation of mechanisms for management, regulation and financing of infrastructure and airport services; (iii) adoption of technical and aviation security standards, business facilitation processes and acceleration of adoption of aviation biofuels.
- 2.2 El sector aéreo es uno de los más dinámicos de la región de América Latina y Caribe (ALC), con una proyección de crecimiento promedio anual de 4,7% para los próximos diez años, según estudios del BID. El volumen de pasajeros transportados en la región (334 millones al año) representa alrededor de 8% del volumen global. El sector aéreo contribuye, en parte, a atacar los problemas relativos a la baja productividad, a la pendiente integración regional, nacional, interregional y mundial, entre los países y a los limitantes del crecimiento económico de las economías, en especial aquellas cuyo turismo es un pilar esencial.
- 2.3 Todavía, los países de la región aun enfrentan tres principales retos en el sector aéreo: (i) las políticas aerocomerciales en muchos países de la región son restrictivas, lo que limita la oferta de rutas y frecuencias disponibles, así como la competencia entre las aerolíneas. Por ejemplo, la región se encuentra por debajo de 30 en 50, de

acuerdo con el Índice de Liberalización Aérea (ILA), de la Organización Mundial del Comercio (OMC); (ii) la infraestructura aeroportuaria de los países de la región es inadecuada para atender la demanda, lo que compromete la calidad de los servicios y la seguridad de los vuelos; y, (iii) el transporte aéreo en varios países de ALC no cumple en su totalidad con los estándares internacionales de seguridad de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI). Situaciones que dificultan la operación del sistema aéreo, y potencialmente disminuyen la oferta del transporte aéreo a la población y la integración regional.

- 2.4 Además, el aumento del tráfico aéreo en la región ha generado el incremento de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Una situación que, a pesar de retratar el crecimiento del sector, presenta un gran reto para los países, una vez que el acuerdo internacional coordinado por OACI, Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA, sigla en inglés), imponen metas agresivas de reducciones de emisiones de carbono para la industria aérea. La meta CORSIA es que hasta 2025 sean transportados 1 mil millones de pasajeros en vuelos con biocombustibles. Mientras tanto, en ALC la cadena de biocombustibles aéreos y el fomento a su utilización aún es incipiente. Algunos países, como Brasil y México ya realizaron vuelos comerciales testes con biocombustibles, y otros, como Argentina, poseen algunas iniciativas para su desarrollo y utilización. Todavía, esa tecnología aún no es continuamente utilizada en la región, aun estando en el proceso de estudios y estructuración, tanto por gobiernos, cuanto por la iniciativa privada.
- 2.5 El BID viene históricamente apoyando en la difusión de las mejores prácticas e inversiones en infraestructura aeroportuaria, para fomentar una mejoría continua del sector aéreo. Los proyectos ATN/MR-13900-RG, ATN/OC-15073-RG y ATN/OC-16228-RG trabajarán temas como: (i) el impacto de la liberalización aérea, en Brasil; (ii) la elaboración de plan de reformas del sector aéreo en Argentina y Panamá; (iii) estudio y propuesta de implementación de la cadena de biocombustibles de Minas Gerais/Brasil, con un piloto de uso de los biocombustibles en 365 vuelos comerciales durante la Copa Mundial del Fútbol en Brasil; (iv) capacitaciones sobre el marco regulatorio del sector aéreo, a través de talleres regionales, como el "Desarrollando un sector aéreo más robusto en el Caribe", realizado en Bahamas.

### **III. Description of Activities and Outputs**

- 3.1 Componente 1. Políticas de integración aérea regional y nacional. El componente incluirá las siguientes actividades: (i) estudios de impacto de la liberalización aérea en América Latina y el Caribe, para orientar las discusiones regulatorias y aeroportuaria en la región, cuyos potenciales candidatos incluyen Brasil, Panamá y República Dominicana; (ii) Apoyo a reformas de política en el sector aéreo en tres países de la región (en Argentina y Panamá, que ya solicitaron apoyo a través de cartas de solicitud, y en un país del Caribe, con potencial para implementar un préstamo de políticas, potencialmente Jamaica), con la realización de talleres en el contexto de cada apoyo técnico requisitado por los países; (iii) capacitación de funcionarios de las agencias de aviación civil en regulación aérea y aeroportuaria, a través de la segunda edición de un curso en línea con tutores en la plataforma INDES, cuya primer edición fue realizada en 2018, con una participación de 15 países y 45 funcionarios públicos.
- 3.2 Componente 2. Mecanismos e planificación, regulación y financiamiento de la infraestructura aeroportuaria. El componente incluirá: (i) un estudio conceptual de modelos de financiamiento de aeropuertos primarios y secundarios, que analice distintas estructuras de financiación posibles ; y un proyecto piloto, que será realizado de acuerdo a la demanda de los países y con potencial de financiamiento del Banco. Potencial países incluyen Colombia, Ecuador y Costa Rica.

- 3.3 Componente 3. Implementación de las normas técnicas internacionales de la OACI (seguridad y emisiones) y aceleración de adopción de biocombustibles. El componente incluirá las siguientes actividades: (i) apoyar un país en implementación de los compromisos de la iniciativa CORSIA, a través de la complementación de estudios que estén siendo realizados en conjunto entre OACI, cuyos potenciales países son México y República Dominicana; (ii) apoyar en los procesos de certificación de las normas técnicas de internacionales de OACI, con la realización de talleres de capacitación con la participación estimada de 10 países de ALC.
- 3.4 **Component I: Políticas de integración aérea regional y nacional.** Apoyo en la realización de estudios de liberalización en el segmento aéreo; el desarrollo de reformas de políticas para el sector aéreo; y realización de acciones de capacitación en regulación aérea y aeroportuaria.
- 3.5 **Component II: Mecanismos e planificación, regulación y financiamiento de la infraestructura aeroportuaria.** Mecanismos financieros y piloto para la realización de inversiones en infraestructura aeroportuaria
- 3.6 **Component III: Implementación de las normas técnicas internacionales de la OACI (seguridad y emisiones) y aceleración de adopción de biocombustibles.** Soporte a la iniciativa CORSIA y capacitación a las normas técnicas internacionales de OACI

#### IV. Budget

Indicative Budget

Activity/Component	IDB/Fund Funding	Counterpart Funding	Total Funding
Políticas de integración aérea regional y nacional	\$ 225,000.00	\$ 0.00	\$ 225,000.00
Mecanismos e planificación, regulación y financiamiento de la infraestructura aeroportuaria	\$ 75,000.00	\$ 0.00	\$ 75,000.00
Implementación de las normas técnicas internacionales de la OACI (seguridad y emisiones) y aceleración de adopción de biocombustibles	\$ 50,000.00	\$ 0.00	\$ 50,000.00

#### V. Executing Agency and Execution Structure

- 5.1 El Sector de Infraestructura y Energía (INE/TSP) actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (UDR) de estas contrataciones y, como tal, se encargará de: (i) identificar los estudios y trabajos técnicos necesarios; (ii) seleccionar y contratar a consultores para proporcionar los servicios necesarios; (iii) gestionar la ejecución y entrega de los servicios de consultoría.
- 5.2 Además, los componentes mencionados anteriormente, se espera que el personal del Banco brinde conocimiento especializado técnico en las actividades que serán implementadas en los Componentes 1, 2 y 3, y se prevén misiones a fin de apoyar la ejecución de las actividades propuestas. Esto es esencial para la correcta aplicación de los recursos de la CT para garantizar el diálogo y coordinación entre el Banco y los países de la región.
- 5.3 Plazo de ejecución. El tiempo de ejecución y desembolsos de la CT se estima en 36 meses.

- 5.4 De conformidad con el apéndice 10 de las Directrices Operativas para Productos de Cooperación Técnica (GN-2629-1), por la naturaleza de la CT, enfocada en apoyar en la adopción de las mejores prácticas y metodologías aplicables a todos los países de la región, el Banco será el Organismo Ejecutor. Se justifica la ejecución por el Banco debido a su carácter regional y a la experiencia que el BID posee en la realización de estudios en el sector aéreo a nivel regional y en realizar la coordinación simultánea con varios países.

## **VI. Project Risks and Issues**

- 6.1 El principal riesgo de esta CT está relacionado con la dificultad de coordinar con los diferentes países las líneas de acción conjuntas que determinen la continuidad de esta iniciativa y futuros trabajos, operaciones o colaboraciones en esta área. Para mitigar estos riesgos, la CT será ejecutada en estrecha colaboración con organismos y comisiones regionales como la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), la Caribbean Community (CARICOM), la OACI y Proyecto Mesoamérica.

## **VII. Environmental and Social Classification**

- 7.1 The ESG classification for this operation is "C".