

ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. INFORMACIÓN BÁSICA

▪ País/Región:	Regional
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la preparación e implementación de proyectos de transporte aéreo sostenibles en LAC
▪ Número de CT:	RG-T2577
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Reinaldo Fioravanti, Jefe de Equipo (INE/TSP); Arnaldo Vieira de Carvalho, Co-Jefe de Equipo (INE/ENE); Esteban Diez, Eduardo Café, Christopher Persaud, Raúl Rodríguez Molina, Jacob Veverka(INE/TSP) y Virginia Navas (INE/TSP);
▪ Indicar si es: Apoyo Operativo, Apoyo al Cliente, o Investigación y Difusión:	Apoyo al cliente
▪ Referencia a la Solicitud:	
▪ Fecha del Abstracto de CT:	3 de marzo de 2015
▪ Beneficiario:	Gobiernos de los países de América Latina y el Caribe (ALC)
▪ Agencia Ejecutora:	BID
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	USD 500,000
▪ Contrapartida Local:	USD 100,000 (en especie)
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	24 meses ejecución y 30 meses desembolso
▪ Fecha de Inicio Requerido:	Junio 2015
▪ Tipos de Consultores:	Firmas de consultoría y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP e INE/ENE
▪ Unidad Responsable de Desembolso (UDR):	INE/TSP
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	
▪ CT incluida en CPD (s/n):	
▪ Prioridad Sectorial GCI-9:	i) Infraestructura para la competitividad y el bienestar social y cambio climático; y ii) integración regional y global competitiva.

II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

- 2.1 **Objetivo.** El objetivo de la presente cooperación técnica (CT) es apoyar a los países prestatarios del Banco en la planificación y priorización de inversiones en el sector de transporte aéreo, consolidando el papel del Banco como referente regional en la materia. El objetivo específico de la CT es apoyar el desarrollo y diseminación de productos de conocimiento y diagnósticos específicos que contribuyan a: i) la formulación de políticas y decisiones de inversiones en transporte aéreo; ii) la incorporación del transporte aéreo en las Estrategias del Banco a nivel país como elemento catalizador del desarrollo económico; y iii) preparación de proyectos de inversión, pública y/o privada, vinculados al transporte aéreo.
- 2.2 **Justificación.** El crecimiento económico de los países de América Latina y el Caribe (ALC) en la última década y el incremento del ingreso promedio de la población, han contribuido a un aumento de la demanda de transporte aéreo. Entre 2007 y 2013, la región ha crecido por encima del promedio mundial, países como Colombia (16%), Perú (15%), Chile (13%) y Brasil (12%) presentaron crecimiento notable en su tráfico doméstico aéreo. Asimismo, el sector ha experimentado un proceso de modernización en la última década que se ha traducido en un incremento en la seguridad y la rentabilidad del transporte aéreo. Sin embargo, a pesar de este contexto favorable,

ALC aún está rezagada a nivel global en términos de oferta respecto de regiones como Europa, América del Norte o Asia Pacífico. Para que la región alcance todo su potencial y se cumplan los pronósticos de crecimiento de manera competitiva, segura y sostenible aún es necesario hacer frente a desafíos relacionados con las políticas de: regulación aérea, gobernanza, integración aérea y, no menos importante, de construcción, expansión y operación de los aeropuertos.

- 2.1 **Antecedentes.** Con el objetivo de impulsar acciones entre los países de la región en el sector aéreo, la División de Transportes (TSP) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) lanzó, en 2012, la segunda reunión de Diálogo Regional en que la cual se analizaron los desafíos del transporte aéreo. La reunión contó con ministros, viceministros e directores generales de aviación de 22 países de la región¹. Entre las demandas manifestadas por los países se destacaron las siguientes: i) mejorar la calidad de la información del sector (tráfico, tarifas, desempeño, políticas, aspectos regulatorios, acuerdos bilaterales, etc.) para apoyar los procesos de toma de decisiones; ii) incrementar el intercambio sobre experiencias en la implementación de políticas aéreas en la región, y operaciones financiadas por el Banco; iii) mejorar la comprensión de los niveles de integración aérea de los países, y sus efectos sobre la actividad del sector; iv) profundizar las discusiones sobre regulación técnica y económica, su armonización, la promoción de acuerdos bilaterales, y la posible creación de redes regionales o subregionales; y v) explorar las alternativas para mejorar la conectividad entre el Caribe y América Latina.

2.3 Resultados y Lecciones aprendidas de la TC RG-T2302/T2358

Como respuesta al mandato del Diálogo Regional de Políticas, en 2013, el Banco aprobó las cooperaciones técnicas regional RG-T2302 y RG-T2358 financiadas con recursos de los fondos RIIF e Infrafondo respectivamente, con el objetivo de realizar un diagnóstico de la situación del transporte aéreo en la región, identificando los temas prioritarios y fortaleciendo el conocimiento y la posición del Banco para apoyar a los países en las siguientes áreas: política aérea y regulaciones, integración aérea, mecanismo de financiamiento para infraestructura aeroportuaria, eficiencia operacional de aeropuertos para carga y biocombustibles de aviación. Los resultados de las CT's fueron plenamente satisfactorios y han contribuido a promover diálogos técnicos con las contrapartes y a generar operaciones financiadas por el Banco. Esta TC permitió al Banco reanudar su protagonismo en el transporte aéreo en la región, y estamos retomando el liderazgo en temas como la conectividad aérea y la integración, los marcos regulatorios y el financiamiento de infraestructura aeroportuaria. Entre los resultados se destacan productos innovadores, como (i) ranking de integración aérea², (ii) *fee for service* para servicios aéreos esenciales en Colombia³, (iii) movilidad alrededor de hubs aéreo en Brasil⁴, (iv) adopción de biocombustibles sostenibles para aviación como demostrado a través de la realización de 365 vuelos comerciales

¹ Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Surinam, Trinidad & Tobago, y Uruguay

² Primer ranking que compara la evolución de la región desde 2006 en términos de integración aérea.

³ El Banco ha realizado una consultoría de *fee for service* por USD 135mil (CO-R1001) para ofrecer apoyo técnico en los aspectos de política y regulatorio para servicios aéreos esenciales y el papel de la empresa Satena.

⁴ Integrando los aspectos de movilidad urbana, carga urbana y los aeropuertos.

durante la Copa Mundial de Fútbol en Brasil en 2014, y (v) realización de varios estudios y análisis técnicos sobre biocombustibles de aviación, cuyos resultados fueron diseminados en una serie de eventos públicos y a través de publicaciones técnicas del sector de transporte aéreo a nivel nacional e internacional. Asimismo las CT's anteriores ha permitido avanzar en diagnósticos regionales importantes en el Cono Sur⁵ y el Caribe⁶, finalmente las CT's han apoyado operaciones específicas como la HA-L1089, con plan de acción y priorización e inversiones y BA-L1033 donde apoya el dialogo para los temas de garantías a aerolíneas.

2.6 La evolución del trabajo en Transporte Aéreo en el Banco. El Diálogo Regional de Políticas de 2012 permitió mapear las demandas de los países y presentó al Banco como un socio clave en el desarrollo del transporte aéreo en la región. Este esfuerzo ha sido continuado durante los dos años siguientes con la aprobación y ejecución de las CTs mencionadas anteriormente, donde con los productos y resultados alcanzados (§2.5) el Banco se posiciona como un referente en el tema, con capacidad para apoyar el desarrollo de diagnósticos clave que identifiquen los asuntos críticos para la región. La presente CT posibilitará la continuación de esta línea de apoyo liderada por el Banco, enfocándose en los aspectos prioritarios identificado en la primera etapa, y concretando los planes de acción y pre-inversión en temas como: i) los servicios aéreos esenciales y los aeropuertos regionales (Brasil, Colombia y Caribe); ii) la carga aérea y su papel en las cadenas productivas (Brasil, Centro América, Caribe); iii) regulación del mercado y política aérea y iv) la integración aérea regional e internacional.

2.4 Alineación Estrategia. La CT se enmarca dentro de las lecciones aprendidas recogidas en el Marco Sectorial de Transporte de marzo 2014 ya que generará conocimiento técnico para mejorar el diseño de las operaciones en el sector aéreo y buscará mecanismos eficientes de inversión con la participación del sector privado. Del mismo modo es consistente con dos de las prioridades sectoriales del Noveno Aumento General de Recursos (GCI-9): (b) “Infraestructura para la competitividad y el bienestar social” y (d) “Integración regional y global competitiva”, ya que se contribuirá a incrementar la infraestructura regional y local con la participación del sector privado y se facilitará el diálogo y consenso a nivel regional mediante el apoyo a iniciativas surgidas en plataformas regionales existentes (COSIPLAN/IIRSA y Proyecto Mesoamérica).

III. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES Y RESULTADOS

3.1 Esta CT se desarrollará por medio de los siguientes componentes:

1. Apoyo a la integración aérea regional e internacional. Mediante este componente se dará continuidad al estudio de conectividad e integración aérea regional suramericana desarrollado en 2014 bajo la CT RG-T2358, en coordinación con Brasil y presentado en el taller de integración aérea del Consejo de Infraestructuras y Planificación (COSIPLAN) de la Unión de las Naciones Suramericanas (UNASUR), celebrado en octubre 2014⁷, donde los países demostraron interés en profundizar el estudio en una segunda fase analizando

⁵ Integración y Carga aérea – presentado en el grupo técnico de UNASUR

⁶ Desafíos transporte aéreo en Caribe – a ser presentado en reunión subregional en mayo/2015

⁷ Informe Preliminar taller (<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=39440430>).

subregiones. Además se ampliará el alcance incluyendo nuevas regiones; Caribe⁸ y Centro América y se desarrollarán planes de acción específicos para países seleccionados⁹, proponiendo medidas concretas de políticas y de inversión para incrementar la oferta de vuelos regionales e internacionales. Asimismo este componente apoyará el diagnóstico, estrategias y planes de acción en lo relacionado a carga aérea¹⁰. Se organizara un fórum sub regional con los países de Centro América¹¹ completando una visión general de la región de ALC.

2. Apoyo a la mejora de la conectividad aérea doméstica, carga aérea y eficiencia regulatoria.

Este componente apoyara estudios y planes de acción para temas identificados en la CT anteriores, especialmente lo relacionado a: i) servicios aéreos esenciales y aviación regional y ii) movilidad alrededor de grandes hubs aéreos. Asimismo seguir apoyando el estudio de la regulación, en sus aspectos técnicos y económicos como herramienta de optimización de la prestación del servicio de las infraestructuras aeronáuticas.

3. Apoyo para priorización de proyectos y estudios de pre-inversión. El objetivo es apoyar estudios que provean evidencias empíricas para generar insumos a la preparación de estrategias “Banco - País”, operaciones de préstamo del Banco y estudios de pre-inversión para la preparación de proyectos específicos. Se incluye una base de datos de indicadores de desempeño, notas técnicas y estudios de pre-inversión para apoyar en etapas tempranas de la preparación de proyectos relacionados con infraestructura aeroportuaria, así como los aspectos regulatorios, institucionales y técnicos. Asimismo se hará énfasis en los esquemas de participación público-privada (APPs) buscando apalancar las inversiones en el sector.

IV. PRESUPUESTO INDICATIVO

- 4.1 El presupuesto de la CT será de USD 500,000. La distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro:

ATIVIDADES	BID/FONDO	CONTRAPART E	TOTAL
Componente I: Apoyo a la integración aérea regional e internacional	250,000	50,000	300,000
Componente II: Apoyo a la mejora de la conectividad aérea doméstica y eficiencia regulatoria	100,000	20,000	120,000
Componente III: Apoyo para priorización de proyectos y estudios de pre-inversión	150,000	30,000	180,000
	500,000	100,000	600,000

⁸ Por ahora Jamaica y Bahamas fueron incluidos, y encuestas adicionales y trabajo de campo es necesario para incluir otros países.

⁹ Países como Guyana, Surinam y Bahamas han solicitado estudios específicos para apoyar la definición de acciones concretas para incrementar la conexión aérea.

¹⁰ Brasil ha demostrado interés en un plano estratégico de carga aérea a nivel nacional.

¹¹ En las TCs anteriores se ha financiado fórums con Suramérica y Caribe.

V. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 El organismo ejecutor de esta cooperación técnica será el Banco, quien identificará en coordinación estrecha con los países miembros del Banco, las necesidades de apoyo al Programa y las actividades a desarrollar. Los estudios a ser contratados serán de directa aplicación en la preparación de futuros programas y serán supervisados por el especialistas/personal del Banco.
- 5.2 El periodo de ejecución de la cooperación técnica será de 24 meses y de desembolso de 30 meses (a partir de su elegibilidad).

VI. RIESGOS IMPORTANTES

- 6.1 El principal riesgo de esta TC 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 esos riesgos la CT será ejecutada en estrecha colaboración con organismos regionales como UNASUR y CARICOM.

VII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

- 7.1 La presente TC no tiene implicaciones socio-ambientales, por tratarse de la elaboración de estudios y desarrollo de eventos con carácter regional. Teniendo en cuenta la naturaleza de la cooperación técnica (TC) y sus impactos y riesgos socio-ambientales y socioculturales, esta operación es Categoría “C”.