

Abstracto de Cooperación Técnica (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	Regional
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la implementación de la estrategia de transporte aéreo sostenible
▪ Número de CT:	RG-T2991
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), Jefe de Equipo; Rafael Poveda (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Carolina Lembo y Agustina Cocha (INE/TSP); Rodrigo Cruvinel (TSP/CBR); Krista Lucenti (INT/TIN); Arnaldo Vieira de Carvalho (INE/ENE); y Betina Hennig (LEG/LEG)
▪ Taxonomía:	Investigación y Difusión
▪ Fecha de autorización del abstracto de CT:	3 de marzo, 2017
▪ Beneficiario:	Países miembros del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en América Latina y el Caribe (ALC)
▪ Agencia Ejecutora:	BID, División de Transporte (INE/TSP)
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura Financiado con Capital Ordinario (INF)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$650.000
▪ Contrapartida local:	No
▪ Periodo de desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	1 de julio, 2017
▪ Tipos de consultores:	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad de preparación:	INE/TSP
▪ Unidad responsable de desembolso:	INE/TSP
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Desafíos regionales y temas transversales:	Integración Económica; Capacidad Institucional y Estado de Derecho y Cambio Climático

II. Objetivos y Justificación de la CT

The objective of the TC is to support the Bank's borrowing countries in the design of policies, regulations, planning processes and prioritization of investments in the air transport sector.

The TC will finance the development of diagnostics, policy notes, methodologies, toolkits and pilot projects. The specific objectives include support to: (i) formulate policies that seek to increase regional and national air integration; (ii) design and implement mechanisms for the management, regulation and financing of infrastructure and airport services; (iii) support adoption of technical and aviation safety standards; and (iv) acceleration of the adoption of aviation biofuels.

El sector aéreo en Latinoamérica es uno de los que más crecen en la región, con proyecciones anuales de 4,7%, siendo Brasil, por ejemplo, uno de los cinco mercados de pasajeros que

más crecen en el mundo (IATA, 2014). Latinoamérica y el Caribe cuentan con 8% de los pasajeros del mundo (334 millones año).

Para algunos países, como los caribeños, el sector aéreo es clave, una vez que a la región recibe 21.9 millones de turistas al año, siendo más de la mitad de Europa y América del Norte. Además, algunos países han ganado importancia por el desarrollo de aerolíneas banderas competitivas, como la Avianca (Colombia), LATAM (Chile), TAM, GOL (Brasil) y Copa Airlines (Panamá), que utilizan los aeropuertos en sus países como conexión para otros destinos.

Un sector aéreo desarrollado y eficiente contribuye para 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 cuyo turismo es un pilar esencial. Campante & Yanagizawa-Drott (2016) encontraron que la conexión aérea tiene un efecto positivo en la actividad de la economía local, por medio de la inducción de negocios entre ciudades que están conectadas.

Además, la provisión de una infraestructura aérea incluyente con servicios asequibles beneficia a una población de baja renta y a los microempresarios locales, conectando regiones aisladas donde el medio de transporte aéreo es el único que conecta las comunidades a los grandes centros urbanos, centros de salud y de abastecimiento de alimentos.

Pese la importancia del sector aéreo para el desarrollo y el crecimiento sostenido en la región, los países de América Latina y el Caribe enfrentan desafíos que limitan el buen funcionamiento del sector, los cuales incluyen: (i) las políticas aerocomerciales de los países de la región son restrictivas, lo que limita la competencia entre las aerolíneas, las rutas y frecuencias disponibles; (ii) la infraestructura aeroportuaria de los países de la región es inadecuada para atender la demanda regional y mundial, debido, en parte, a la debilidad institucional y normativa para el lanzamiento de concesiones, y la falta de una política clara que atienda los aeropuertos en pequeñas ciudades; (iii) el transporte aéreo en LAC no cumple en su totalidad con los estándares internacionales de seguridad, como las normas de OACI, lo que resulta en un potencial riesgo de accidentes aéreos.

Transversalmente, el sector en la región requiere un marco institucional apropiado que claramente separen funciones y garanticen el desarrollo de políticas aéreas efectivas.

III. Descripción de los componentes y Presupuesto

Los objetivos específicos de la CT incluyen el apoyo en: (i) la formulación de políticas que busquen aumentar la integración aérea regional y nacional; (ii) el diseño e implementación de mecanismos de gestión, regulación y financiamiento de infraestructura y servicios aeroportuarios; (iii) en la adopción de estándares técnico y de seguridad aérea; y (iv) aceleración de la adopción de biocombustibles de aviación.

Resultados

Nombre: Los países de la región cuentan con más información y evidencia empírica para la toma de decisión con relación al diseño de sus políticas aéreas.

Los países de la región y los especialistas del Banco cuenta con metodologías y herramientas que permitan mejorar los procesos de planificación, regulación e inversión aeroportuaria.

Se ha ampliado los números de aeropuertos en la región que han avanzado en los procesos de certificación ICAO.

Se ha aumentado la inversión aeroportuaria en la región

Se ha avanzado en la adopción de biocombustibles de aviación

Componentes

Nombre: Políticas de Integración aérea regional y nacional

Descripción: estudios que permitan generar evidencias del impacto de la integración aérea en la región como insumo para los países en la definición de políticas de liberalización aérea; (ii) marco de trabajo y metodología para planificación, inversión y gestión de aeropuertos regionales secundarios y su vinculación con la integración nacional, regional y global; y (iii) apoyo en el diseño de marcos institucionales adecuados y armónicos.

estudios de impacto liberalización aérea realizados; metodologías, toolkits y/o marco para aeropuertos secundarios y facilitación comercial diseñados; planes de acción para reforma institucional, diseño de política aérea y/o aeropuertos secundarios desarrollados
Nombre: Mecanismos de Planificación, Regulación y Financiamiento y de Infraestructura aeroportuaria.

Descripción: (i) estudios y pilotos de mecanismos financieros para acelerar inversiones en la infraestructura aeroportuaria; (ii) estudios comparativos de tarifas aeroportuarias en la región y los diferentes mecanismos de regulación económica aplicados; y (iii) desarrollo de programa de capacitación en regulación económica, adoptando herramientas novedosas de capacitación y apalancando estructuras de entrenamiento del Banco.

Proyectos de concesión/APP o inversión pública en aeropuertos apoyados;

Estudio de tarifas aeroportuarias realizado;

Curso de regulación económico desarrollado.

Nombre: Procesos de gestión de aeropuertos regulación técnica y estándares de seguridad

Descripción: El componente incluirá: (i) el mapeo del estado actual de los principales aeropuertos de la región con relación a estándares técnicos y de seguridad; y (ii) planes de acción en países seleccionados para el cumplimiento de los criterios de los estándares internacionales de seguridad aérea, por medio de asociación estratégica con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Países en proceso de certificación apoyados.

Nombre: Aceleración a la adopción de biocombustibles de aviación

Descripción: (i) investigación y desarrollo de mecanismos para acelerar la producción, distribución y adopción de biocombustible para aviación; y (ii) diseminación de pilotos de adopción en la región y cooperación sur-sur para compartir experiencias.

Procesos de producción y logística apoyados

Proyectos pilotos apoyados

IV. Presupuesto

Indicative Budget

Activity/Component	IDB/Fund Funding	Counterpart Funding	Total Funding
Políticas de Integración aérea regional y nacional	\$ 150.000,00	\$ 0,00	\$ 150.000,00
Mecanismos de Planificación, Regulación y Financiamiento y de Infraestructura aeroportuaria.	\$ 250.000,00	\$ 0,00	\$ 250.000,00

Procesos de gestión de aeropuertos regulación técnica y estándares de seguridad	\$ 130.000,00	\$ 0,00	\$ 130.000,00
Aceleración a la adopción de biocombustibles de aviación	\$ 120.000,00	\$ 0,00	\$ 120.000,00

V. Agencia Ejecutora y Estructura de la Ejecución

Banco Interamericano de Desarrollo.

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 especialista/personal del Banco.

VI. Riesgos Importantes

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 y comisiones regionales como UNASUR, CARICOM, Proyecto Mesoamerica y ICAO.

VII. Salvaguardias Ambientales

The ESG classification for this operation is [C].