



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina Regional Sudamericana

Tercera Reunión Virtual de Directores Generales de Aviación Civil de la Región Sudamericana sobre la Respuesta al COVID-19

(Lima, Perú, 22 de Septiembre de 2020)



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

LA NECESIDAD DE UNA ACCIÓN COORDINADA PARA ESTABLECER RECOMENDACIONES FRENTE A LOS CARGOS A LA AVIACIÓN CIVIL



**La movilidad
es de todos**

Mintransporte

Juan Carlos Salazar Gómez – Director General
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Septiembre de 2020



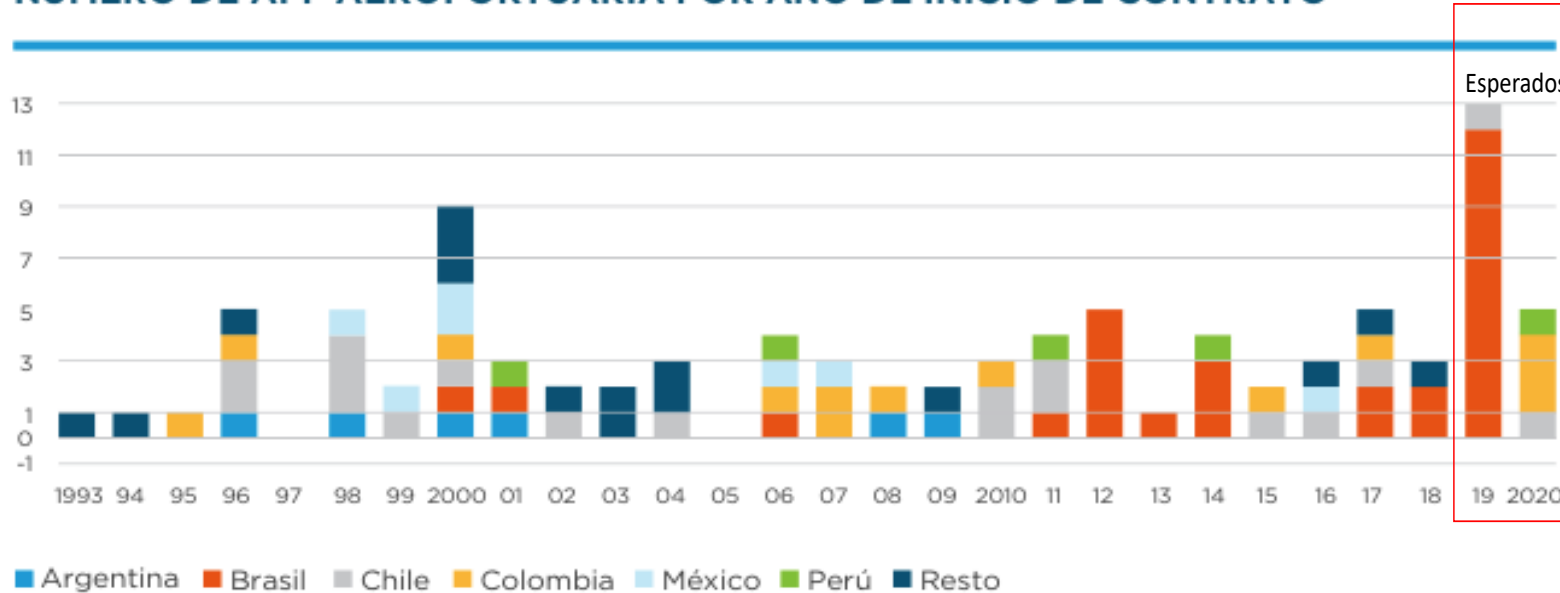
Introducción

El sector privado y el desarrollo de la aviación Civil

La participación de recursos financieros del sector privado, quienes, como inversionistas, colocaron su capital y asumieron los riesgos previsible que eran propios del desarrollo de la infraestructura aeroportuaria vía concesión:

Gráfico 1

NUMERO DE APP AEROPORTUARIA POR AÑO DE INICIO DE CONTRATO



Fuente: Elaboración propia. Nota: Datos para 2018 y 2019 son esperados.

Fuente: Estudio del BID – Ajuste Aerocivil

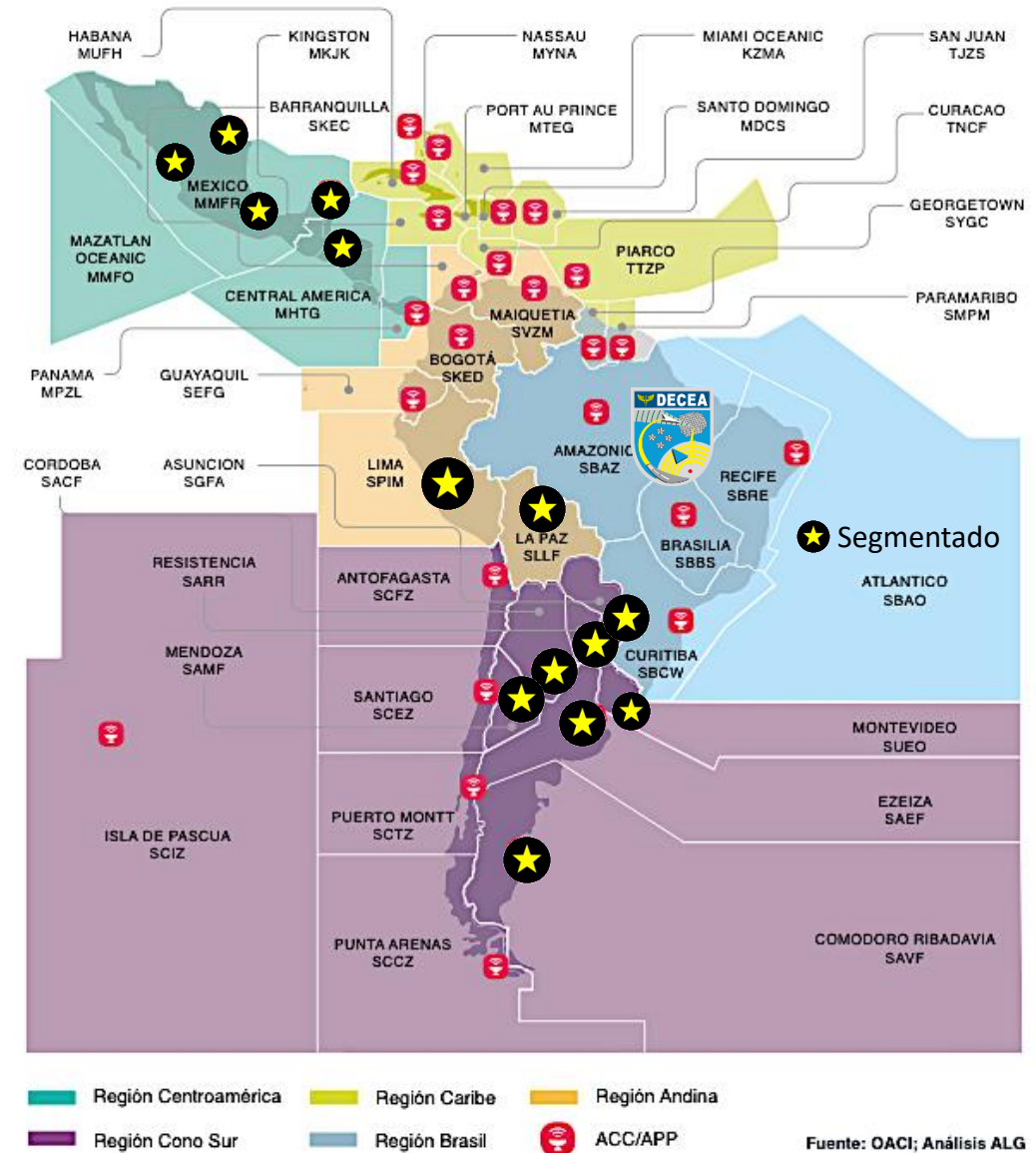
- Existen 168 aeropuertos en la región que operan bajo el esquema de APP. En términos de pasajeros gestionaban entre el 70% - 76% del tráfico total de la región.
- El porcentaje restante se moviliza principalmente en aeropuertos operados por entes estatales y en algunos casos en aeropuertos de propiedad privada.

Los servicios a la navegación aérea (ANSP)

★ Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) independiente pero vinculado al Gobierno Nacional bajo alguna modalidad:

- SENEAM - México
- CORPAC - Perú
- AASANA – Bolivia
- EANA - Argentina
- COCESNA - El Salvador, Costa Rica, Nicaragua, Guatemala, Belice y Honduras.

📶 Autoridades de Aviación Civil que integran la prestación de Servicios a la Navegación Aérea.



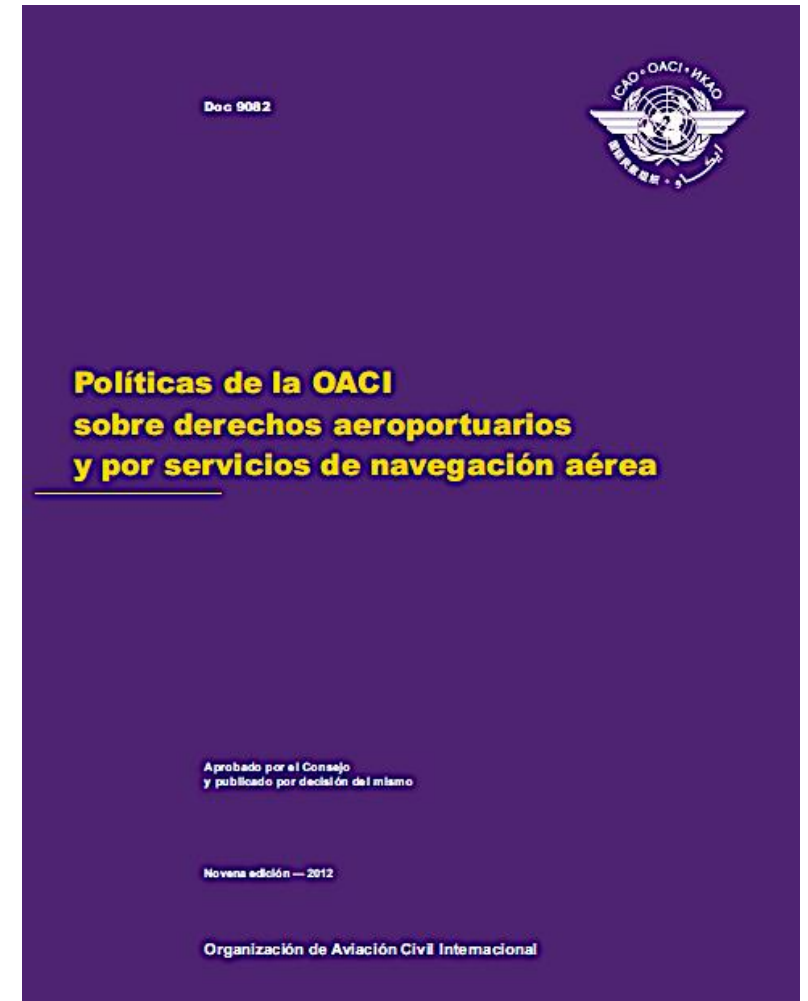
OACI – Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea – Doc.9082



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

El Documento 9082 contiene las recomendaciones y conclusiones adoptadas por el Consejo, a fin de orientar a los explotadores de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), así como a las autoridades que los vigilan o regulan, estableciendo cuatro principios básicos de la fijación de derechos:

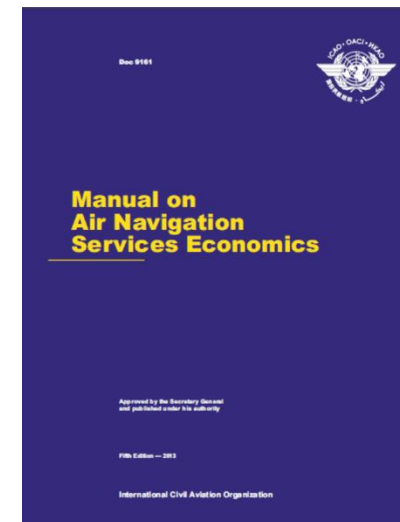
- No discriminación,
- Relación con los costos,
- Transparencia y,
- Consulta con los usuarios.



OACI – Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea – Doc.9082

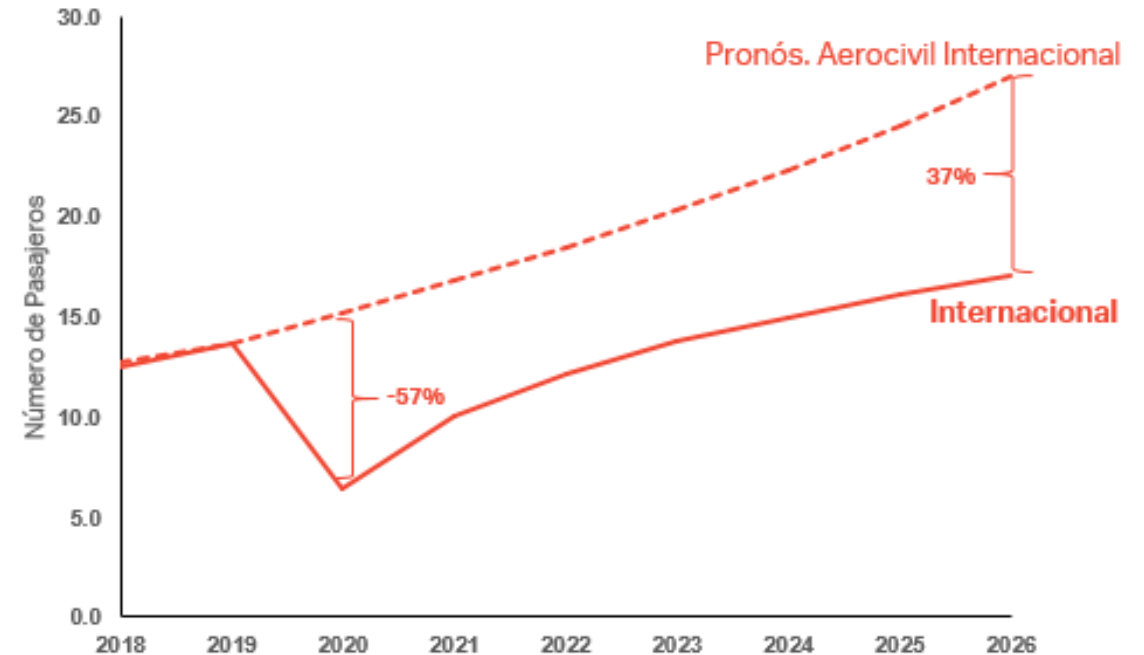
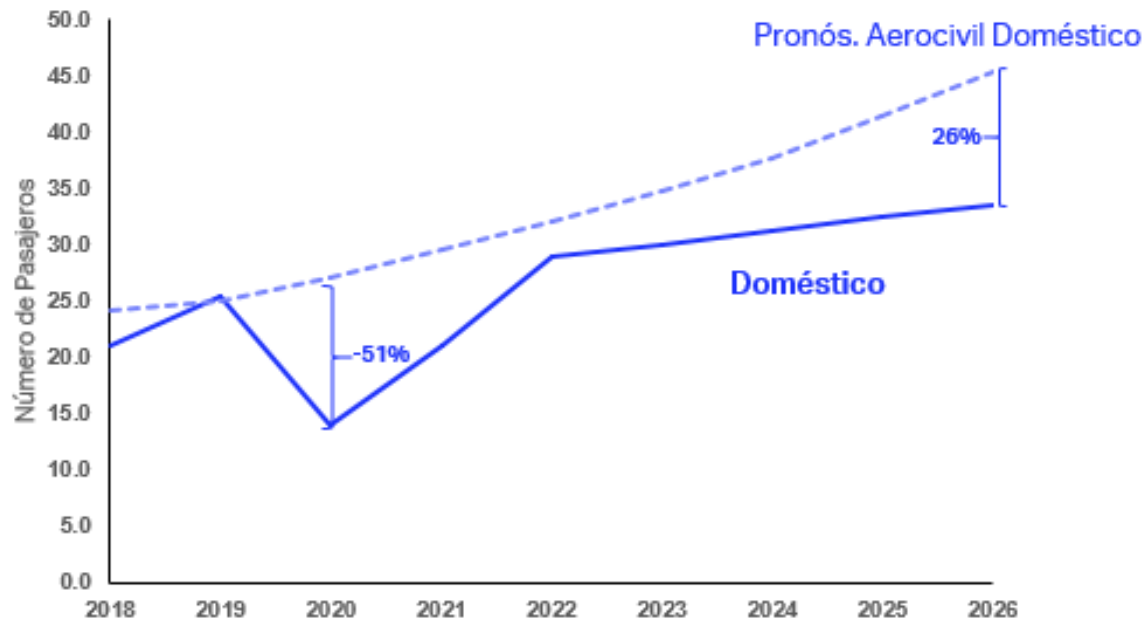
Otros documentos de referencia:

- Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc. 9562).
- Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc. 9161).
- Manual sobre Reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc. 9626).
- Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc. 9587).
- Publicación Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea (Doc. 7100).
- Estadísticas económicas de OACI – IATA – ACI – CANSO.



Covid-19 / riesgo imprevisible y sobreviniente

Sobrevino el COVID-19 y su impacto en el sistema de aviación civil resultó de tal nivel que se convirtió en un riesgo que no era previsible, con un afectación y alteración de las circunstancias normales de los sistemas de aviación y el crecimiento continuo del sector.



- El mercado doméstico se recuperará con mayor rapidez, mas no alcanzará la tasa de crecimiento entre el 2020 y 2026 estimada por la Aerocivil en el Plan 2030.
- El mercado internacional necesitará más tiempo para recuperarse, sin embargo este mantendrá una tasa de crecimiento bastante inferior al 46% entre el 2020 y el 2026 estimada por la Aerocivil en el Plan 2030.

Ideas planteadas en reunión de Directores Generales

PRIMERA REUNIÓN DE DIRECTORES - “La Importancia de un acuerdo de las líneas de acción a trabajar en la construcción de un escenario común”, buscando una visión común como región Latinoamericana para resolver las siguientes preguntas:

- ❖ *¿Cuánto durará la pandemia y cuáles serán los niveles de gravedad?*
- ❖ *¿Cuán profunda y cuánto durará la recesión global?*
- ❖ *¿Cuánto tiempo continuarán los bloqueos y las restricciones de viaje en cada estado?*
- ❖ *¿Qué tan rápido se restablecerá la confianza del consumidor en los viajes aéreos?*
- ❖ *¿Cuánto tiempo puede soportar la industria del transporte aéreo la adversidad actual?*

Buscar orientaciones para las reformas coyunturales necesarias para dar sostenibilidad financiera y liquidez a los actores del sistema y las recomendaciones a los gobiernos para no quebrar la solidez institucional y presupuestal de las autoridades de aviación civil o de los organismos internacionales que le contribuyen.



Ideas planteadas en reunión de Directores generales

SEGUNDA REUNIÓN DE DIRECTORES GENERALES - *“Identificación de variables para la etapa de la recuperación de la aviación civil”.*

- Las concesiones aeroportuarias han reportado la postergación de inversiones y disminuciones considerables en el valor de sus ingresos.
- Los prestadores de servicios a la navegación aérea seguramente estarán con los problemas propios de liquidez por la disminución del uso de sus servicios.
- Así de simple pero doloroso, la demanda es quien guía los resultados financieros de nuestra industria y en el análisis veíamos la necesidad de mirar los recursos financieros hacia las autoridades de aviación civil.

SEGUNDA REUNIÓN DE DIRECTORES GENERALES - *“Papel fundamental de la banca multilateral en el marco estratégico para la recuperación del transporte aéreo internacional en la región SAM en respuesta al covid-19”*, refiriéndose a que la banca permanece expectante manteniendo un papel observador de las actuaciones regionales, reconociendo el acompañamiento del BID a la región.

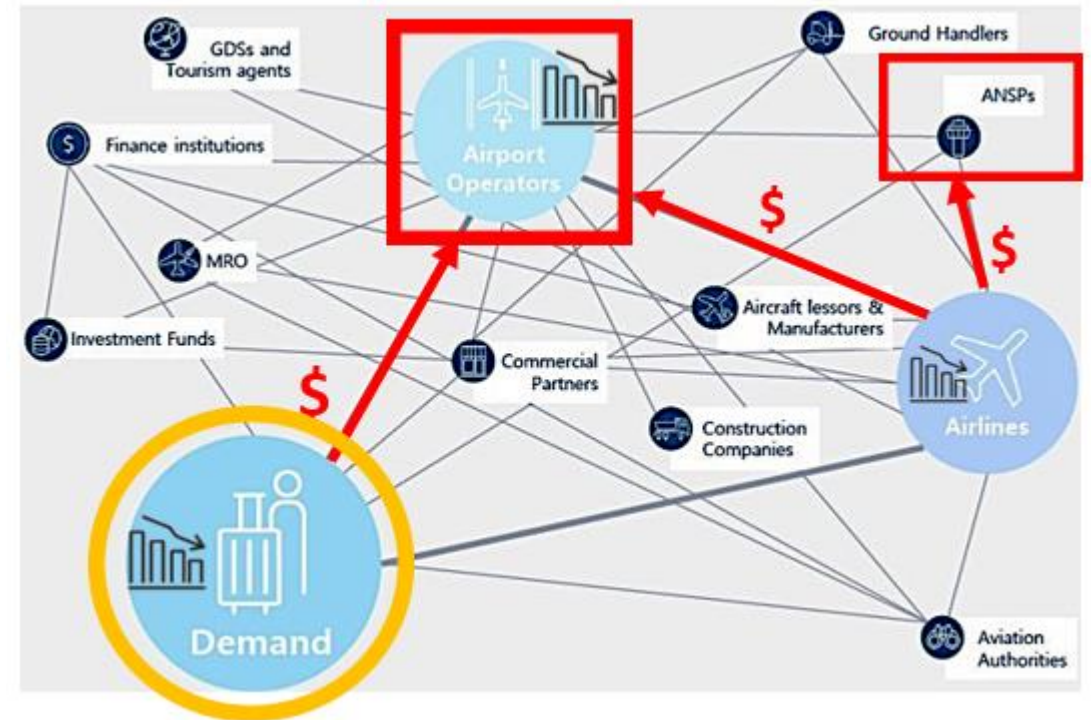


Los actores y su encadenamiento

El encadenamiento productivo del servicio distribuye las pérdidas en los ANSP, los Aeropuertos, las Autoridades de Aviación Civil y las Líneas Aéreas y de allí permean otros elementos de la cadena.

Los ANSP, único prestador, con costos fijos reflejados en su talento humano especializado, sus instalaciones, el mantenimiento de la infraestructura CNS y en algunos casos MET y con exigencias altas de inversión de tecnología.

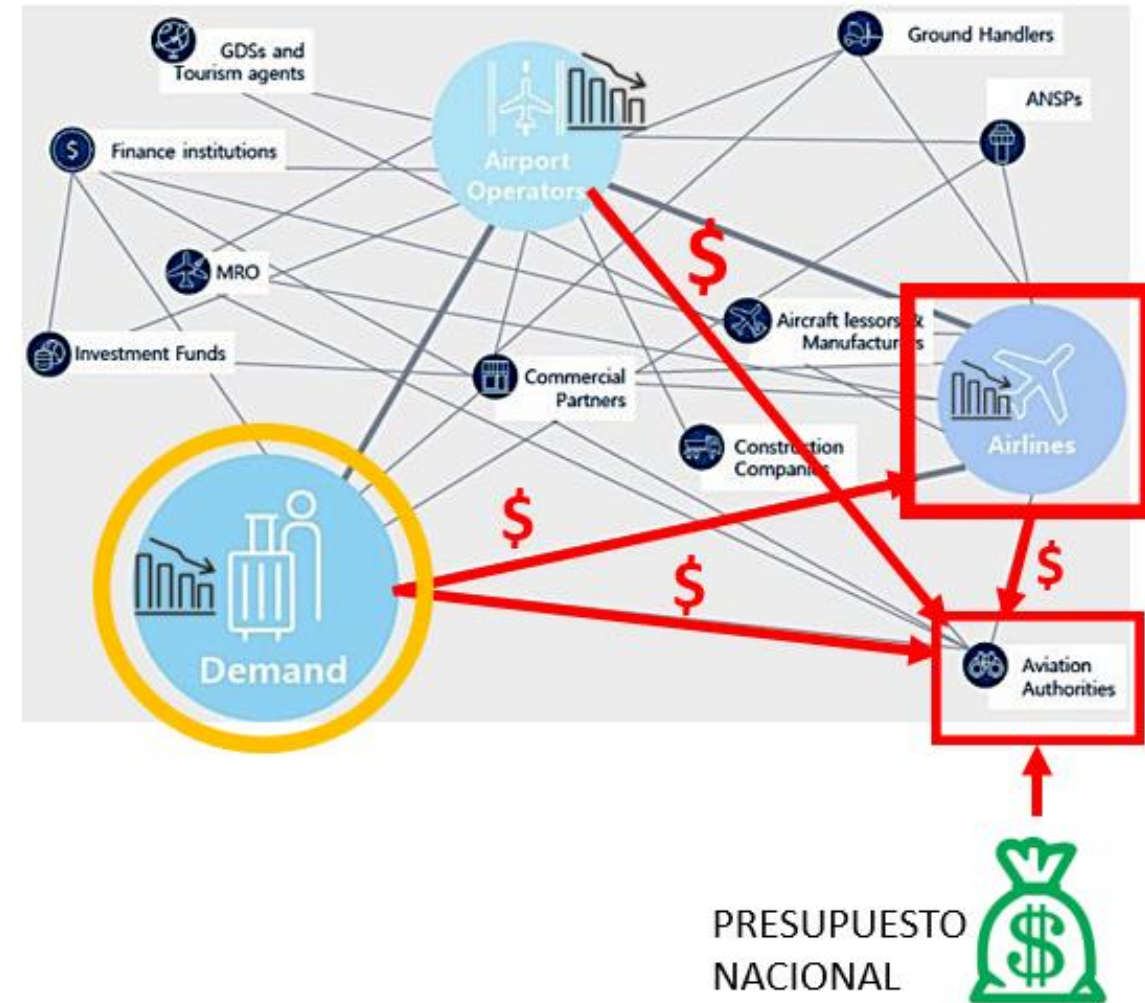
Los Aeropuertos, con características monopólicas y en algunos casos oligopólicas, regidos bajo contratos de concesión, en donde el equilibrio contractual y el manejo del riesgo, previsible o imprevisible serán determinantes en la relación de concesionario y concedente, habrá bancos que han puesto su confianza en los ingresos futuros sin una tensión relevante por ser a largo plazo.



Los actores y su encadenamiento

Las Aerolíneas, mayor pluralidad de oferente que han recibido el daño económico directo, buscan financiación de los Estados o procesos de reorganización, Capítulo 11 o acuerdo de acreedores o procesos de reestructuración de deuda.

Las Autoridades de Aviación Civil, en su capacidad reguladora y de ejercer vigilancia para garantizar la seguridad operacional, en algunos casos con responsabilidades sobre la seguridad de la aviación civil o la investigación de accidentes, están inmersas en los ingresos que reciben de la actividad si le son propios, o de aquellos que están contemplados en los presupuestos nacionales aprobados por los congresos u organismos correspondientes y requiere de sostenibilidad financiera para asegurar el bien público que tutela.



Los actores y su encadenamiento

Realidades:

- Cada actor tiene unas pérdidas que cubrir.
- Enfrenta un escenario de una menor demanda.
- Proyecciones de crecimiento, si, pero mas lento de lo esperado inicialmente.
- Condicionado a la reactivación de otros sectores como el turismo.
- El regreso de la confianza de los usuarios para motivar la demanda.
- Costos adicionales por los protocolos de bioseguridad

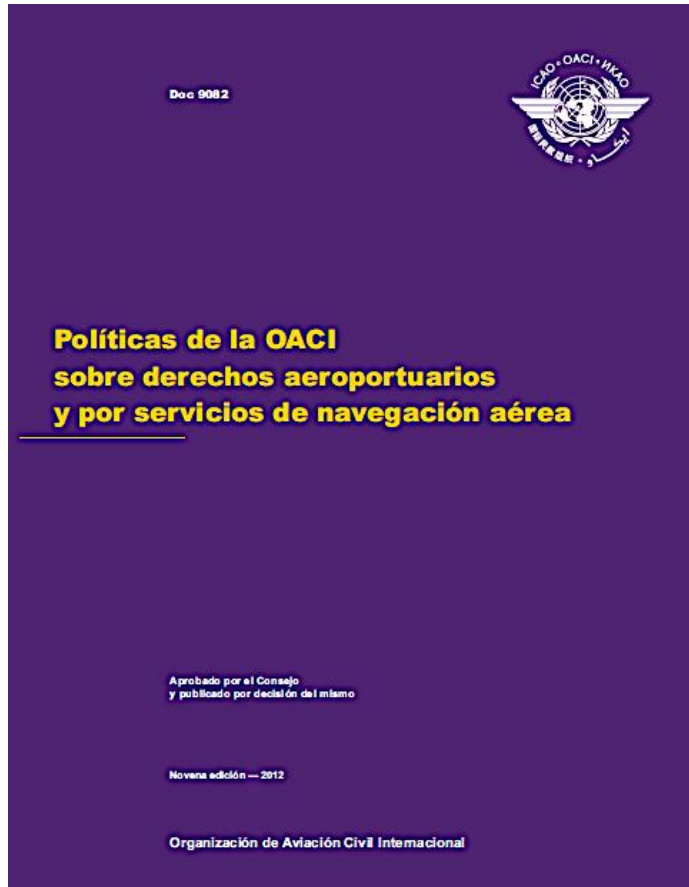
Futuro si hay, será promisorio, pero llegar a este requiere de actuaciones coordinadas frente a los derechos aeroportuarios y servicios de navegación.

El Documento 9082 de la OACI se vuelve relevante, acompañado de una acción coordinada de carácter latinoamericano.





Análisis



1. Una acción coordinada desde la OACI debe emprenderse con el respaldo de los Estados.
2. El Documento 9082 “reconoce que es difícil reconciliar el horizonte de planificación a largo plazo de los aeropuertos y ANSP con los requisitos a más corto plazo de los explotadores de aeronaves. Por todo lo anterior, para hacer frente a esos retos es importante contar con el entendimiento mutuo entre proveedores y usuarios”.
3. Facilitar el dialogo sobre la situación financiera y los cargos a la aviación civil.
4. Principio de Consulta con los usuarios buscando un equilibrio entre los intereses respectivos de los aeropuertos y los ANSP, por una parte, y los de los explotadores de aeronaves y los usuarios finales por otra.
5. Recomendar acciones sobre la situación de las autoridades de aviación civil.



Mayor Activo

- NAV CANADA aumentando los cargos por servicio al usuario en un promedio del 29.5% debido al menor volumen de tráfico aéreo, medida anunciada desde Mayo y efectiva el 1 de Septiembre de 2020, por lo que aumentó las tarifas de las terminales en un 30,8%, en ruta un 26,4%, North Atlantic Track en un 48,5% y las comunicaciones internacionales en un 41%.
- La autoridad aeroportuaria de Nigeria aumentando los cargos aeroportuarios en el 100% de forma discriminada por destinos.
- India en donde el Ministerio de Aviación Civil decidió cobrar una tarifa de seguridad de la aviación más alta, o ASF, a los pasajeros nacionales e internacionales a partir del 1 de septiembre.

1. El mayor activo que posee el sector es el futuro.
2. Los flujos futuros provenientes de la actividad del transporte aéreo serán mas atractivos en un mayor volumen con accesibilidad a muchos usuarios lo que sería el escenario ideal para la región, claro esta que algunos analistas podrían apartarse de esa visión e impulsar la idea que es mas conveniente un menor volumen de actividad y precios elevados retornando a una aviación orientada a mercados de élite.
3. Se requiere avanzar en una línea estratégica de acción coordinada integral que desde la OACI promueva guías, refuerce los principios y mantenga el objetivo de una conectividad amplia y asequible.
4. Debemos evitar actuaciones que se alejan de una acción coordinada y dialogada con los actores, unirnos alrededor del sistema de aviación latinoamericano, evitando se fragmente y propendiendo para que se consolide.

Acción sugerida

1. Tomar nota de la información presentada,
2. Resaltar el valor de una acción coordinada bajo los principios del Documento 9082 que debe emprender la OACI, los estados y los actores para evitar la destrucción de demanda con el aumento de los cargos a la aviación y la potencialidad de utilizar los flujos futuros del sector en garantía de distribución de las pérdidas a largo plazo, y
3. Encomendar a la OACI que promueva un grupo de tarea de acción coordinada para organizar el dialogo sobre estos asuntos, monitorear las decisiones de los actores en cada estado y emitir recomendaciones orientadas a retornar a los volúmenes añorados de demanda antes del sobreviniente COVID-19.



100 millones de Gracias y el doble de
esfuerzo por reactivar nuestro sector
