

# Situación del mercado de transporte aéreo en Latino América en el marco de la pandemia del COVID-19

## y experiencia del BID en el sector

Septiembre 2020

Reinaldo Fioravanti

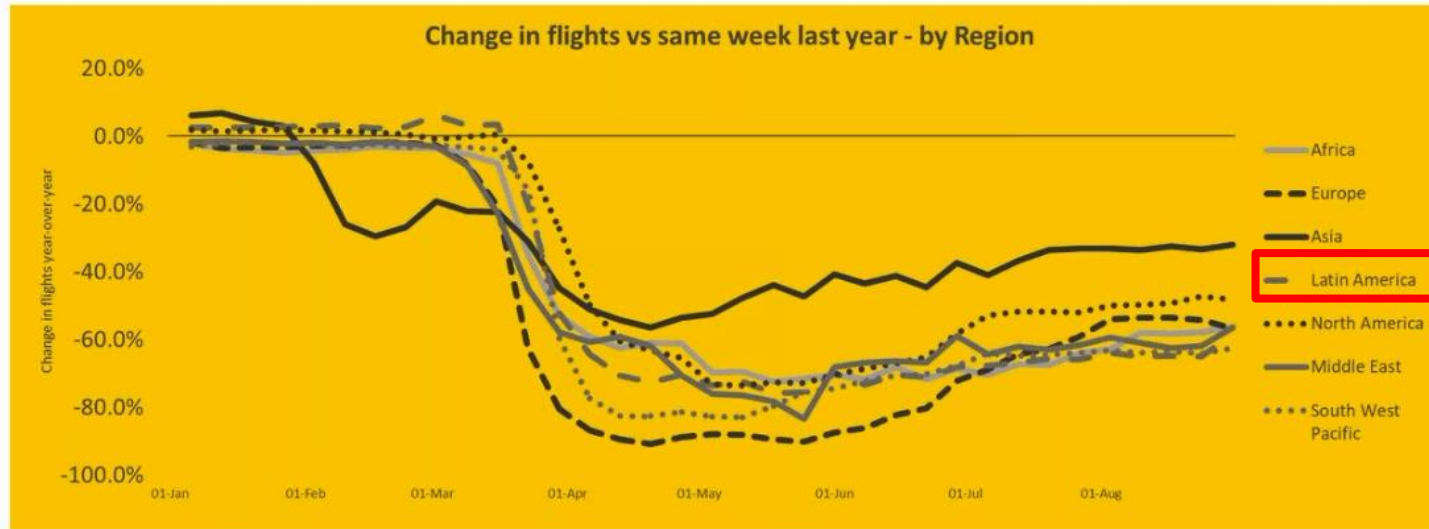


# Efecto COVID-19: Recuperación?

## Scheduled Flights by Month & Week for selected markets

Month/Week compared with equivalent month/week in previous year

	January	February	March	April	May	June	July	03-Aug	10-Aug	17-Aug	24-Aug	31-Aug
Africa	-3.8%	-3.7%	-20.8%	-61.0%	-70.9%	-70.1%	-67.4%	-62.8%	-58.1%	-58.2%	-57.8%	-56.4%
Europe	-3.0%	-2.3%	-36.0%	-89.0%	-89.0%	-81.7%	-63.8%	-54.0%	-53.7%	-53.7%	-54.2%	-56.8%
Asia	5.0%	-22.6%	-27.9%	-53.9%	-47.9%	-41.5%	-36.1%	-33.2%	-33.5%	-32.5%	-33.4%	-32.0%
<b>Latin America</b>	2.6%	2.8%	-11.8%	-69.6%	-74.3%	-70.6%	-66.6%	-63.9%	-65.2%	-64.9%	-64.9%	-58.6%
North America	1.7%	1.1%	-7.1%	-59.7%	-73.1%	-66.0%	-52.1%	-50.1%	-49.8%	-49.3%	-47.4%	-48.3%
Middle East	-1.8%	-2.1%	-27.3%	-63.1%	-78.6%	-65.4%	-62.8%	-59.5%	-61.0%	-62.7%	-62.0%	-56.5%
South West Pacific	-2.4%	-2.9%	-17.2%	-81.0%	-80.2%	-71.0%	-64.4%	-63.3%	-64.0%	-63.4%	-64.1%	-62.5%
GLOBAL	1.5%	-7.8%	-21.5%	-65.9%	-69.1%	-62.6%	-52.2%	-47.9%	-47.9%	-47.5%	-47.4%	-47.0%



Fuente: OAG

# Efecto COVID-19: Recuperación?

## Americas:

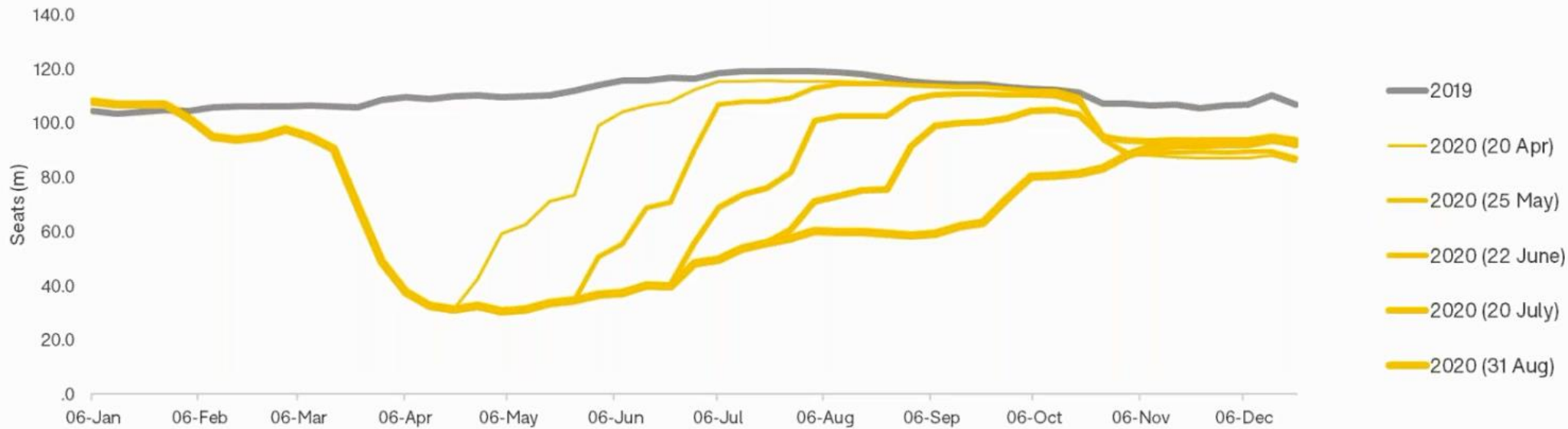
### Cambios por país. Vuelos regulares por mes y semana

(vs mismo período 2019)

Countries	January	February	March	April	May	June	July	03-Aug	10-Aug	17-Aug	24-Aug	31-Aug
ALL	1.5%	-7.8%	-14.5%	-65.9%	-68.9%	-64.1%	-55.4%	-47.9%	-47.9%	-47.5%	-47.4%	-47.0%
USA	2.7%	2.1%	-0.4%	-57.8%	-72.6%	-66.7%	-50.5%	-47.5%	-47.2%	-46.5%	-44.3%	-45.7%
Mexico	4.9%	4.4%	-1.4%	-62.9%	-82.9%	-64.4%	-54.5%	-49.3%	-55.1%	-52.6%	-51.1%	-43.1%
Brazil	2.1%	0.7%	-1.3%	-92.3%	-90.8%	-85.6%	-79.6%	-72.2%	-71.7%	-68.4%	-68.1%	-54.5%
Canada	-6.2%	-6.5%	-15.6%	-76.9%	-77.9%	-78.7%	-73.4%	-72.1%	-71.9%	-72.0%	-71.9%	-69.4%
Chile	-4.0%	-4.6%	-22.6%	-90.3%	-96.9%	-74.2%	-84.7%	-81.5%	-80.4%	-80.2%	-79.0%	-74.6%
Ecuador	3.6%	2.8%	-11.7%	-69.8%	-77.2%	-94.7%	-88.9%	-88.6%	-89.0%	-87.7%	-85.0%	-83.9%
Panama	0.9%	2.2%	-3.7%	-84.5%	-89.3%	-84.1%	-88.9%	-87.0%	-88.7%	-87.9%	-87.6%	-89.0%
Peru	-10.8%	-12.6%	-21.9%	-84.2%	-94.4%	-97.1%	-96.8%	-86.7%	-91.0%	-91.4%	-89.7%	-89.1%
Colombia	5.7%	8.8%	5.6%	-79.1%	-79.7%	-88.3%	-97.6%	-97.9%	-97.9%	-97.8%	-97.9%	-89.5%
Argentina	-11.0%	-9.6%	-21.6%	-90.2%	-83.2%	-99.1%	-95.5%	-99.4%	-99.5%	-99.2%	-99.4%	-94.1%

Countries	January	February	March	April	May	June	July	03-Aug	10-Aug	17-Aug	24-Aug	31-Aug
ALL	1.5%	-7.8%	-14.5%	-65.9%	-68.9%	-64.1%	-53.8%	-47.9%	-47.9%	-47.5%	-47.4%	-47.0%
Greece	-5.4%	-6.1%	-21.0%	-83.9%	-85.2%	-76.7%	-56.1%	-40.0%	-39.0%	-38.2%	-38.6%	-40.3%
Turkey	-4.0%	-4.6%	-22.6%	-90.3%	-96.9%	-74.2%	-60.8%	-49.4%	-47.1%	-44.8%	-45.1%	-45.2%
France	-3.7%	-1.7%	-23.2%	-94.1%	-93.5%	-90.2%	-65.7%	-49.5%	-48.4%	-49.3%	-49.2%	-50.6%
Spain	6.9%	6.5%	-16.0%	-87.2%	-84.3%	-78.3%	-60.7%	-45.5%	-44.6%	-45.3%	-46.3%	-52.5%
Qatar	-0.8%	0.3%	-15.5%	-90.9%	-91.9%	-87.5%	-66.0%	-61.4%	-67.2%	-65.1%	-63.3%	-53.4%
Italy	-3.2%	-4.1%	-48.0%	-85.6%	-83.3%	-88.0%	-66.7%	-50.3%	-50.1%	-50.2%	-50.4%	-56.3%
United Arab Emirates	-2.0%	-3.1%	-23.1%	-80.6%	-78.6%	-79.9%	-69.6%	-64.6%	-66.0%	-63.3%	-62.8%	-60.1%
Poland	-8.5%	-6.8%	-30.6%	-92.9%	-91.5%	-87.2%	-72.6%	-48.9%	-48.5%	-47.9%	-48.7%	-62.2%
Germany	-3.7%	-3.2%	-22.7%	-92.6%	-93.6%	-90.2%	-80.2%	-62.7%	-62.9%	-63.9%	-65.6%	-63.1%
United Kingdom	4.0%	2.8%	-16.0%	-81.5%	-83.9%	-32.8%	-58.2%	-66.1%	-64.9%	-64.1%	-63.2%	-64.8%

# Efecto COVID-19: Semana tras semana, la capacidad se demora en recuperarse

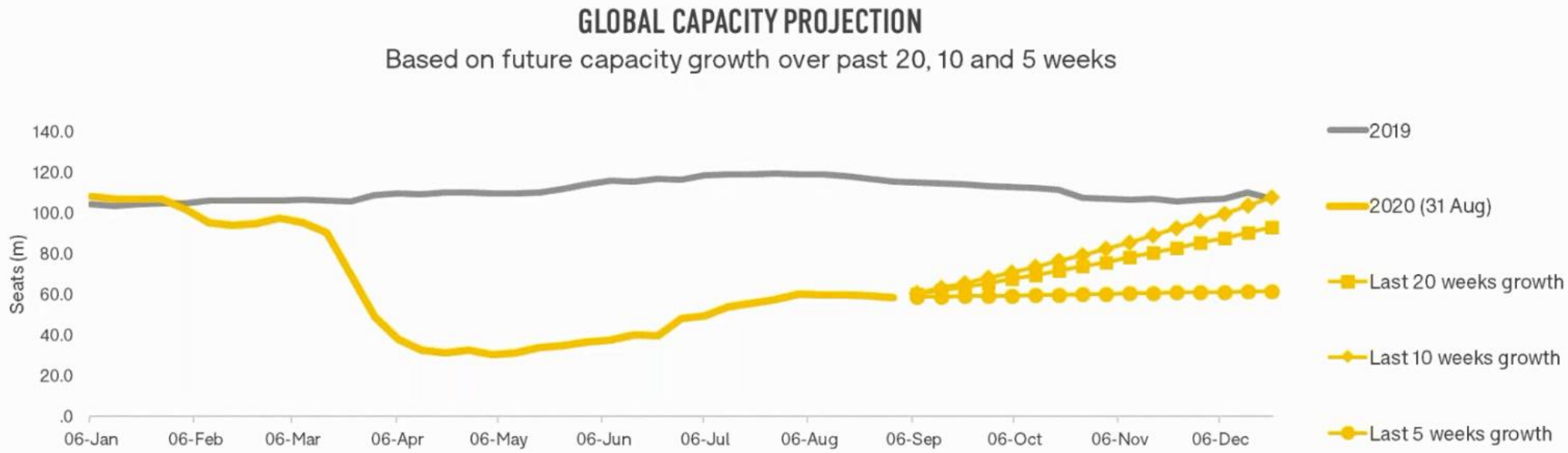


Fuente: OAG

# Efecto COVID-19: cómo terminará el año?

## Based on past 5 weeks growth, year end is -50% vs 2019

- Depending on whether growth to end of year is modelled on past 20, 10 or 5 weeks, year ends at between -8% and -50% vs 2019
- Slowest growth sees a further 350m seats come out of the schedule in 2020



Fuente: OAG

# Efecto del COVID-19 en las líneas aéreas de la región

## Restricciones de tráfico y caída de demanda

### Operaciones

- **Todas las líneas aéreas entre un 90% y un 95% de sus flotas en tierra**
  - Los vuelos que se mantienen son para operaciones de carga, Medevac, repatriación de ciudadanos o vuelos charter (minería en Chile)
  - COPA tiene un 100% de su flota en tierra
  - Brasil y México han conservado sus mercados domésticos abiertos:
    - aún con baja demanda, Gol y Azul operan vuelos con factores de ocupación razonables
    - México conserva operaciones a Los Angeles y Nueva York, con frecuencias limitadas

### Resultados financieros

- Ingresos:
  - **Los ingresos durante los meses de abril-agosto estuvieron en el orden de <10% de lo usual**
  - Brasil registró la caída más baja en términos relativos, por la conservación de tráficos domésticos y normas menos restrictivas de aislamiento
- Gastos operativos:
  - La mayoría de las líneas aéreas han podido diferir pagos y obligaciones, reduciendo sus flujos de gastos entre un 40% y 65%
  - Para ciertos operadores, la pérdida de capital llegó a USD70m por mes

# Líneas aéreas: Necesidad de financiamiento externo

## Situación financiera actual y expectativas

### Al analizar la situación financiera de las líneas aéreas, hay que diferenciar:

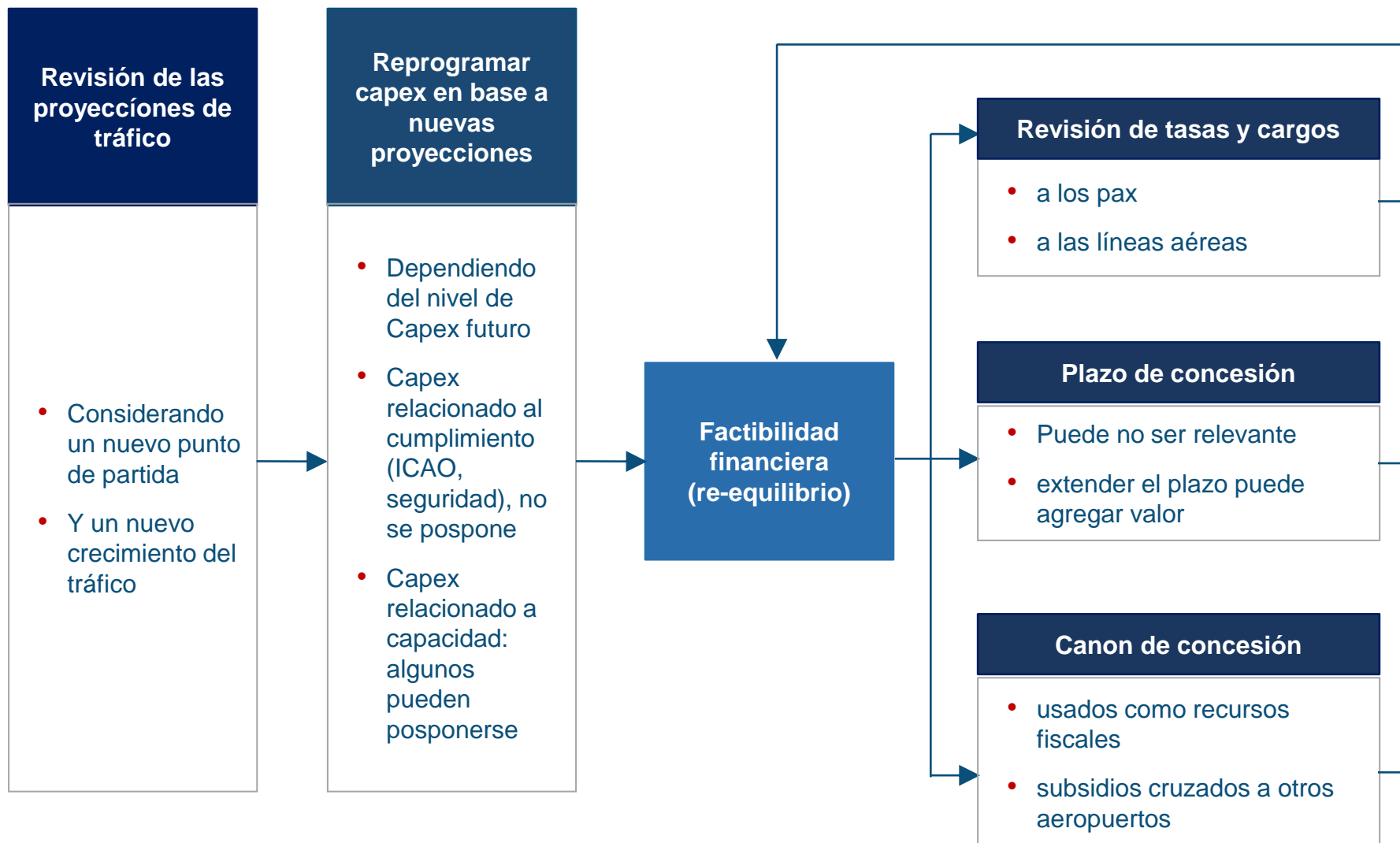
- **Líneas aéreas que entraron a la crisis con reservas de efectivo:**
  - Algunas declararon reservas de entre 6 y 12 meses (algunas con disciplina de liquidez, otras recibieron financiamiento o negociaron refinanciamientos pre-crisis)
  - Aún interesadas en líneas de crédito: USD 60m a 200m
- **Líneas aéreas con dificultades pre-crisis**
  - Estaban en proceso de reestructuración financiera
  - Sin un rescate financiero, no sobrevivirán

### Expectativas

- **El período de restitución del tráfico implicará mayor demanda de recursos financieros**
  - Es esperable resultados marginales negativos hasta recuperar factores de ocupación razonables
  - Algunas líneas aéreas preferirán esperar a demandas que aseguren ocupaciones más altas
- **La demanda de tráfico no alcanzará los niveles de 2019**
  - Los volúmenes del 2019 se recuperarán después de 2024 como mínimo
  - El volumen de 2021 podrá ser un 25% a 35% más bajo que 2019, con crecimientos moderados

# Aeropuertos: Reajuste de las condiciones contractuales de las APPs

## Para el re-equilibrio de las PPPs para aeropuertos: un proceso iterativo



# Experiencia del BID en el sector aéreo

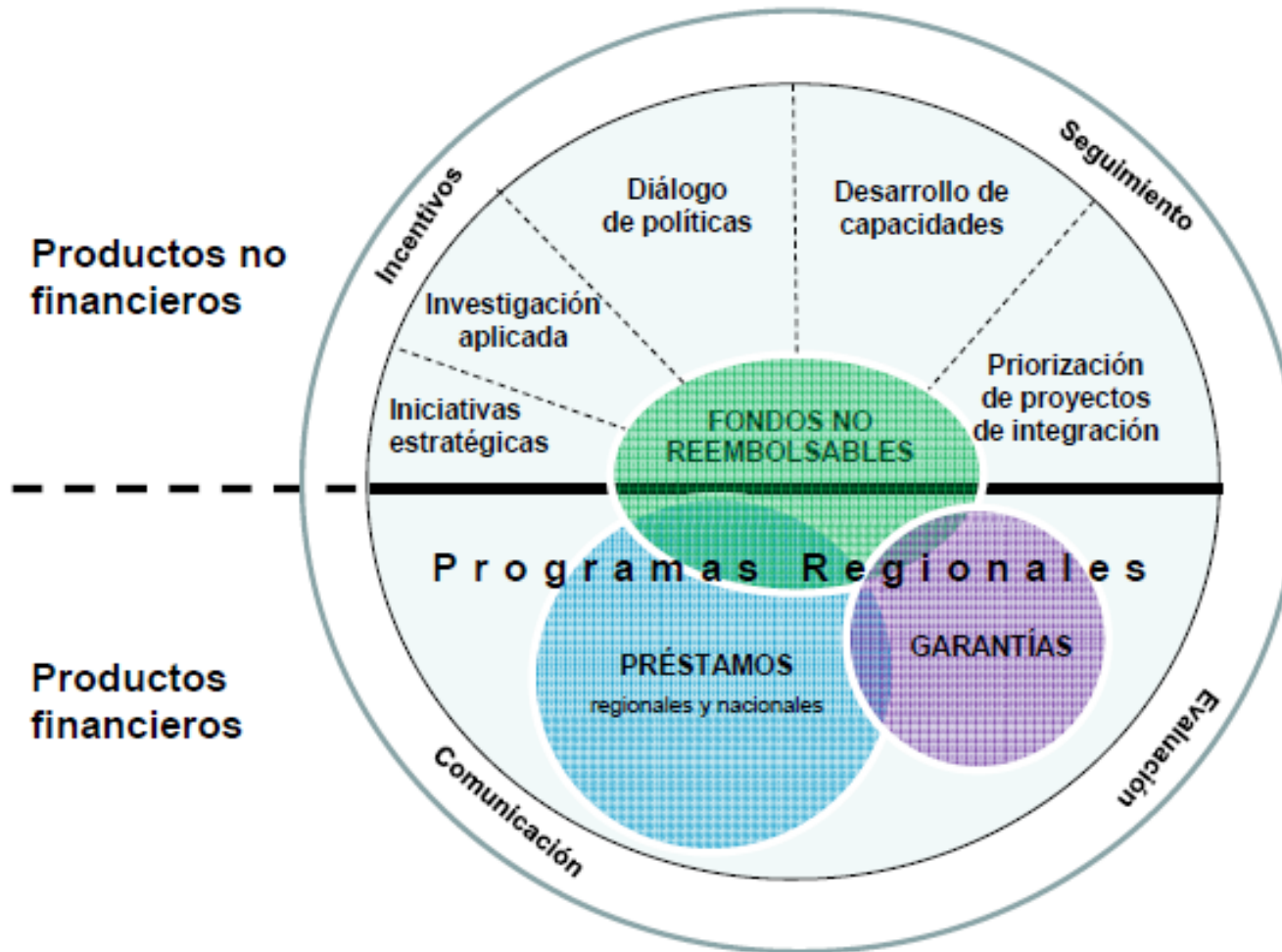
## Instrumentos del Banco

Septiembre 2020

Reinaldo Fioravanti



# Los Productos del Banco



# Los Productos del Banco y el Sector Aéreo

1. Iniciativas Regionales
2. Asistencias Técnicas No Reembolsables
3. Prestamos de Inversión
4. Prestamos de Políticas
5. Prestamos al Sector Privado



# Los Productos del Banco y el Sector Aéreo

## 1. **Iniciativas Regionales**

2. Asistencias Técnicas No Reembolsables

3. Prestamos de Inversión

4. Prestamos de Políticas

5. Prestamos al Sector Privado



# 1. Iniciativas Regionales

## Diagnostico, Investigación y Capacitación

*Coordinado por el Banco para guiar dialogo y recomendaciones de políticas, en coordinación con países interesados*

- **Estudio Aerolíneas Bajo Costo** en Mesoamérica
- **Estudio Impacto de los acuerdos aéreos** (Brasil, RD)
- **Servicios Aéreos Esenciales (Políticas, Estudios de Casos)**
- **Cursos en líneas (2a versión)** (Sep/2020)
- **Diagnostico impacto COVID LAC** en aeropuertos (en curso)



# Los Productos del Banco y el Sector Aéreo

1. Iniciativas Regionales
2. **Asistencias Técnicas No Reembolsables**
3. Prestamos de Inversión
4. Prestamos de Políticas
5. Prestamos al Sector Privado



## 2. Asistencias Técnicas No Reembolsables

- Respuesta a una demanda del país, alineado con la Estrategia y programación del País con el Banco*
- Recursos: Capital Ordinario o Donantes*

### Bahamas

- Apoyo a la implementación de la **reforma del sector aéreo (institucional, regulatorio)**

### Republica Dominicana

- Estudio de Casos **Impacto de la reforma del sector** (en conjunto con OACI)

### Honduras

- **Apoyo Estudios de APPs**
- **Apoyo Transición Operación nuevo Aeropuerto**

### Costa Rica

- **Apoyo Estudios APPs**

### Guyana

- **Apoyo Plan Maestro Aeroportuario y Plan Institucional Estratégico**



## 2. Asistencias Técnicas No Reembolsables

- Respuesta a una demanda del país, alineado con la Estrategia y programación del País con el Banco*
- Recursos: Capital Ordinario o Donantes*

### Panamá

- Apoyo Preliminar para Revisión Política Aérea

### Ecuador

- Apoyo Revisión Política Aérea (en curso)
- Apoyo Diagnostico del impacto del COVID-19 en las concesiones

### Colombia

- Política de Servicios Aéreos Esenciales (Satena/2017) "fee for Service"

### Perú

- Estudio de Caso Servicios Aéreos Esenciales (2018)

### Brasil

- Apoyo Concesiones Federales (2017)



# Los Productos del Banco y el Sector Aéreo

1. Iniciativas Regionales
2. Asistencias Técnicas No Reembolsables
3. **Prestamos de Inversión**
4. Prestamos de Políticas
5. Prestamos al Sector Privado



# 3. Prestamos de Inversión

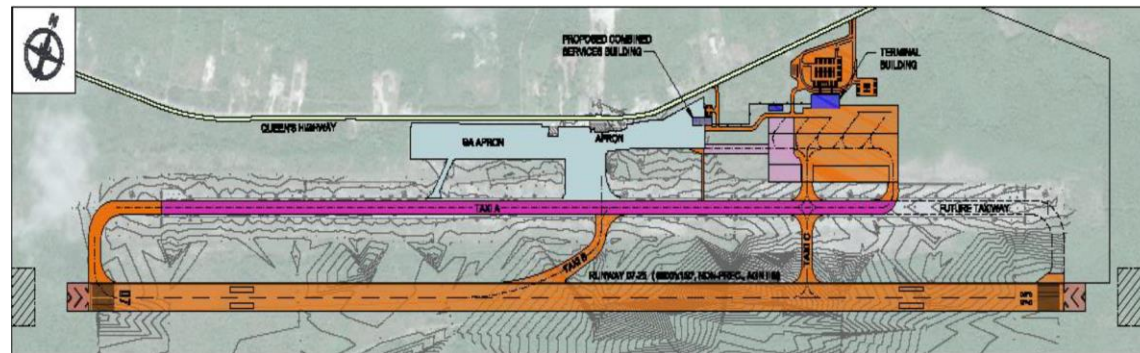
*-Garantía Soberana*

*-Respuesta a una demanda del país, alineado con la Estrategia y programación del País con el Banco liderado por Hacienda o Finanzas. --*

*-Depende de capacidad de endeudamiento del País y retorno económico del proyecto*

## BAHAMAS (\$ 35M)

- **Apoyo inversiones Aeropuertos Family Islands** para cumplir con las normas de seguridad y protección de la OACI
- Edificios terminales
- calles de rodaje
- Equipo de salvamento y extinción de incendios
- Equipos de seguridad como ayudas visuales, iluminación y señalización



# Prestamos de Inversión

## BOLIVIA

- **Aeropuerto Cobija y Trinidad (\$ 45M)**  
Terminal, pista, equipamientos, ayudas visuales



## ARGENTINA

- **Aeropuerto de Concordia (\$ 35M)**  
rehabilitación y extensión de la pista, calles de rodaje, plataforma, nueva torre y nueva terminal



# Los Productos del Banco y el Sector Aéreo

1. Iniciativas Regionales
2. Asistencias Técnicas No Reembolsables
3. Prestamos de Inversión
4. **Prestamos de Políticas**
5. Prestamos al Sector Privado



### 3. Prestamos de Política

*-Garantía Soberana*

*-Respuesta a una demanda del país, alineado con la Estrategia y programación del País con el Banco liderado por Hacienda o Finanzas.*

*-Depende de capacidad de endeudamiento del País*

*-Recursos va al presupuesto (no es inversión específica)*

#### **BAHAMAS (\$ 50M)**

- ***Reforma del Sector Aéreo (Institucional, Regulatorio)***

***Reforma de la estructura institucional y regulatoria, que requiere nuevos marcos y arreglos institucionales y legales para el financiamiento y la gestión de la infraestructura.***



# Los Productos del Banco y el Sector Aéreo

1. Iniciativas Regionales
2. Asistencias Técnicas No Reembolsables
3. Prestamos de Inversión
4. Prestamos de Políticas
5. **Prestamos al Sector Privado**



## 4. Prestamos al Sector Privado

- Préstamo a una empresa privada (no hay garantía del gobierno)*
- Depende de capacidad financiera, riesgo, modelo de negocio y garantías*
- BID participa con un % de la inversión*
- Tasas de Mercado*

### Ecuador

- Aeropuerto de QUITO

### Costa Rica

- Aeropuerto San Jose

### Colombia

- El Dorado Rehabilitation - Bogota



**Gracias!**

**[reinaldof@iadb.org](mailto:reinaldof@iadb.org)**

