



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina Regional Sudamericana

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

(Lima, Perú, 22 de mayo de 2020)

RV2/DGAC - NE/11

21/05/2020

Cuestión 3 del Orden del Día: Revisión de acuerdos de la Primer Reunión Virtual y Sincrónica de los Directores de Aviación Civil de Sudamérica y asociaciones de la industria

PAPEL FUNDAMENTAL DE LA BANCA MULTILATERAL EN EL MARCO DE ESTRATÉGICO PARA LA RECUPERACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL EN LA REGIÓN SAM EN RESPUESTA A COVID-19

(Preparado por Aerocivil Colombia)

RESUMEN

Esta nota de estudio resalta papel fundamental de la banca multilateral en el marco de estratégico para la recuperación del transporte aéreo internacional en la Región SAM en respuesta a COVID-19 y solicita a los directores regionales presentes en la reunión virtual que apoyen la realización de un encuentro coordinado por la OACI, como parte del desarrollo del área de focalización de sostenibilidad financiera.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La banca multilateral y la cooperación internacional son instrumentos que han facilitado financiación a la aviación siendo parte de su desarrollo y a los que se ha acudido por las ventajas que ofrecen de asistencia y acompañamiento, entre las cuales se referencian la siguientes:

1.2 El Banco Mundial apoya al sector mediante acuerdos de servicios de asesoramiento para modernizar el sector de aviación civil de los estados, ayudando a las autoridades a preparar Políticas Nacionales de Aviación y estrategias de desarrollo para varios segmentos del sector de la aviación, en donde, podría ser de interés ayudar al mismo objetivo en un concepto más regional o hemisferio frente a esta la crisis.

1.3 La Corporación Financiera Internacional (IFC), brazo financiero del Banco Mundial y quien cuenta gran experiencia otorgando financiación al sector de la aviación, fundamentalmente en préstamos a largo plazo para refinanciar préstamos existentes a corto y mediano plazo asumidos anteriormente por las aerolíneas, para financiar la adquisición y renovación de aeronaves, aumentar su capital de trabajo o ampliar su red de rutas.

1.4 El Banco Interamericano de Desarrollo – BID, quien viene apoyando los países de la región en los últimos años para desarrollar un transporte aéreo más eficiente, seguro y resiliente por medio de diversos instrumentos, desde el apoyo técnico y asesoría en política aérea, hasta los préstamos de inversión y reformas regulatorias amplias, todo bajo un marco conceptual en que identificaron las principales líneas

de acción para cumplir su principal meta: mejorar la eficiencia, seguridad, sostenibilidad, calidad y cobertura de los servicios aéreos en América Latina y El Caribe.

1.5 El Banco de desarrollo de América Latina – CAF quien respalda el fortalecimiento del transporte aéreo, procurando la identificación y priorización de un conjunto de actuaciones de corto y mediano plazo en materia institucional, regulatoria y de planeación, que permitan fortalecer la política y capacidades institucionales de la aviación civil y en general del sistema de transporte aéreo, con el fin de aumentar la capacidad del sector y la definición de una agenda estratégica en la región a largo plazo que promueva su productividad.

1.6 La Agencia Francesa de Desarrollo - AFD que como banco público y solidario del gobierno francés está comprometido con los proyectos que mejoran la calidad de vida de las poblaciones en los países en desarrollo, y quien ha estado interesado en los aspectos asociados a diferentes modos de transporte.

1.7 La Agencia Japonesa de Cooperación Internacional, conocida como JICA, quien ha colaborado en el campo de la asistencia pública oficial internacional del Japón en nuestro sector. Está orientada a ayudar al desarrollo económico y social de los países en desarrollo y promover la cooperación internacional.

1.8 Y algunos otros bancos como el Banco de Desarrollo del Caribe (en inglés: Caribbean Development Bank, CDB) que es una institución financiera internacional que tiene por objetivo promover la cooperación y la integración regional y financiar proyectos de desarrollo económico, social e institucional en el área del Caribe o el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), que tiene por objeto promover la integración y el desarrollo de los países fundadores: Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica.

1.9 De igual manera, los propios bancos de los Estados de la región que promueven servicios y hoy están apoyando el sector de la aviación, principalmente por los efectos que tiene en el sector turismo como servicio de exportación, y otras agencias financieras en cada Estado.

2. ANÁLISIS

2.1 Un tanto expectante, quizás tímidamente, se identifica que la banca multilateral u otras organizaciones de crédito, mantienen hoy un papel observador de las actuaciones regionales en materia de aviación, siendo prioritario y urgente integrarlos a nuestro esfuerzo para conocer su visión y su política hacia el sector de la aviación en un futuro post – COVID 19, que contribuyan al escenario conjunto de la región para la reactivación del transporte aéreo.

2.2 Todo proceso de estructuración de créditos o figuras innovadoras de financiación con la banca multilateral inicia con un acercamiento, como un primer momento entre los representantes del prestamista y del prestatario, que en nuestro caso permitiría el compartir visiones.

2.3 Con las conclusiones de ese encuentro inicial, se podría definir un programa regional o proyecto orientado al transporte aéreo que contemple las necesidades del sector y sea un entregable del Plan de Reactivación propuesto por la OACI, en el área económica o financiera bajo el concepto que el transporte aéreo es hemisferio y fundamental para la conectividad de Latinoamérica.

2.4 Con este entregable, se podría conversar nuevamente con la banca multilateral a través misiones de identificación, preparación, análisis y negociación a fin de mejorar el documento inicial y llegar a una propuesta concreta para la recuperación del sector.

2.5 Posteriormente, de ser necesario, se podrán realizar los trámites de autorizaciones que se consideren necesarias, si los hubiere, pues dependerán del modelo y las exigencias para cada Estado.

2.6 Por ello hacemos un llamado a la creatividad en nuevas formas de financiación en las conversaciones con la banca multilateral. Un ejemplo importante a resaltar, es el que sucedió en UK con la figura de los ROSCO, los cuales permitieron la existencia del sistema ferroviario inglés después de crisis económicas serias, creando compañías de arrendamiento de material rodante (ROSCO) que son propietarias de la mayoría de los activos (trenes y vagones) y se alquilan a las compañías operativas y de carga, de acuerdo con los requisitos para los servicios que estos últimos desean operar, asegurando a los bancos o fondos de inversión el control de los activos y rentabilidades apropiadas, y al sistema ferroviario el servicio de transporte, con el respaldo del Reino Unido dentro de una política pública.

2.7 Esta serie de actividades deben ser lideradas por la OACI con un mandato de los directores de las autoridades de la aviación civil regionales para que puedan convocar a la banca multilateral y a todos los miembros del encadenamiento, y conversar buscando soluciones creativas.

3. ACCIÓN SUGERIDA

3.1 Se sugiere a la Reunión virtual de Directores Generales de Aviación Civil de los Estados SAM:

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio; y
- b) Solicitar a la OACI convoque a una reunión inicial de acercamiento a las autoridades de financiamiento para conocer sus inquietudes para posteriormente convocar a todos los actores de la cadena para diseñar una propuesta creativa con el ánimo de hacerla conocer por la banca multilateral.