

Taller de Integración Aérea

Financiamiento de Infraestructura Aérea

Patricio Mansilla y Victor Salgado

Río de Janeiro-Brasil

11 de Septiembre 2014



AGENDA

1. Operaciones con Garantía Soberana del BID
2. Ejemplos de Proyectos
3. Lecciones Aprendidas
4. Operaciones del Sector Privado del BID
5. Proyectos financiados por el BID/SCF
6. Lecciones Aprendidas



Criterios / Términos y Condiciones

Clientes	Gobiernos nacionales, subnacionales y entidades públicas con garantía de la Nación.
Productos	Préstamos Inversión, préstamos de reforma de políticas, préstamos emergencia, garantías y fondos no reembolsables (Cooperaciones Técnicas)
Sectores	Infraestructura y medio ambiente, social, Instituciones para el desarrollo, integración y comercio
Moneda	Préstamos en US\$, garantías en US\$, posibilidad de moneda local
Plazos Amortización	Capital Ordinario. Entre 20 y 35 años con periodo de gracia de 5 años Países FOE**. 40 años con 40 años de periodo de gracia
Tasa de Interés	Fija (Libor + Spread)



**Los países menos favorecidos reciben beneficios de los recursos del Fondo para Operaciones Especiales (FOE)

***Libor a 3 meses, con revisión cada 6 meses



Programa Infraestructura Aeroportuaria Bolivia



El Programa incluye los Aeropuertos de Cobija y Trinidad, contemplando un costo total de US\$79.9 millones con US\$73.5 millones financiados por el BID y US\$6.4 millones de aporte local. Los componentes del Programa son:

1. Inversiones Aeropuerto Cobija US\$32.2 millones
2. Inversiones Aeropuerto Trinidad US\$32.7 millones
3. Viabilización Socioambiental US\$8.8 millones
4. Estudios de Preinversión US\$2 millones
5. Programa de Desarrollo de Competencias US\$2.5 millones.

Aeropuerto de Cobija Bolivia

- El aeropuerto “Capitán Aníbal Arab Fadul” de la ciudad de Cobija, capital del departamento de Pando, es el séptimo aeropuerto de Bolivia.
- En términos de demanda (110.000 pasajeros) es el que ha tenido el mayor crecimiento del país (27% entre 2005 y 2011).
- Su ubicación geográfica, próxima con Brasil, Perú y los departamentos de Beni y La Paz determinan su vocación como nodo para la integración regional
- Este aeropuerto moviliza alrededor de un 15% de viajeros internacionales de los cuales 84% son de nacionalidad Brasileña.



Las inversiones comprenden:

- A) La ampliación de la pista de 2.000 m a 2.600 m de longitud y una plataforma de viraje,
- B) La adecuación de los márgenes de la pista y calles de rodaje,
- C) La construcción de la nueva calle de rodaje,
- D) La ampliación de plataforma de aeronaves en 15.000 m²,
- E) La construcción de una nueva terminal de pasajeros de aproximadamente 5.000 m²,
- F) La construcción de todos los edificios aeronáuticos, incluyendo la torre de control, bloque técnico y Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI)

Aeropuerto de Trinidad Bolivia

- El aeropuerto “Capitán Jorge Henrich” de la ciudad de Trinidad, capital del departamento de Beni, es el sexto aeropuerto de Bolivia.
- En términos de demanda (170.000 pasajeros) y ha tenido un crecimiento del 15,8% (por encima de la media del país).
- Tiene un alto número de operaciones correspondiente al 18% del total en Bolivia.
- Las proyecciones del plan maestro del aeropuerto indican que el tráfico de pasajeros del aeropuerto podría alcanzar en 2030 alrededor de 360.000 pasajeros.



Las Inversiones comprenden:

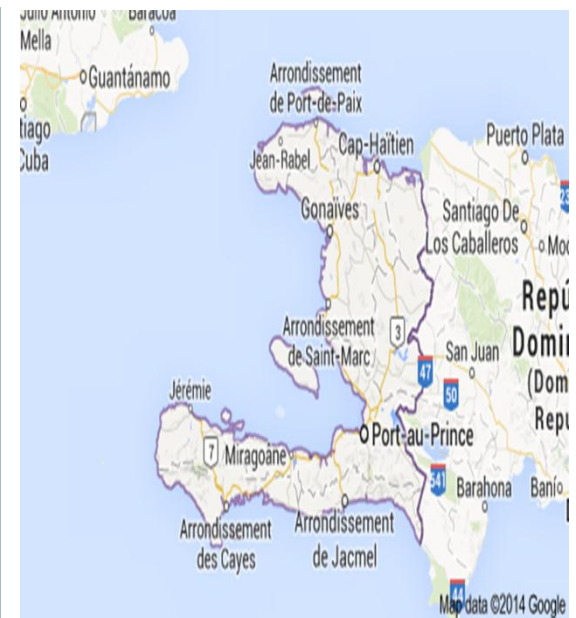
- A) La ampliación de la pista de 2.400 m a 2.600 m de longitud,
- B) La pavimentación de la calle de rodaje paralela en aproximadamente 1.570 m de longitud,
- C) La ampliación de la plataforma de aeronaves en 8.000 m²,
- D) La construcción de una nueva terminal de pasajeros de aproximadamente 5.000 m²,
- E) La construcción del SEI
- F) Equipamientos e instalaciones de apoyo.

Aeropuerto Toussaint Louverture Haiti

- El Aeropuerto Toussaint Louverture es el principal punto de entrada a Haití, el cual sirve a la capital del país, Puerto Príncipe y recibe el 96% del tráfico de pasajeros internacionales.
- El Aeropuerto ha tenido un crecimiento importante entre los años 2005 y 2012, pasando desde 688,000 a 1,255,000 pasajeros por año, registrando una tasa de crecimiento promedio de 9% en ese período.
- El aeropuerto atiende 14 líneas aéreas que ofrecen servicios non-stop 12 mercados internacionales.

El Programa incluye la rehabilitación del Aeropuerto Toussaint Louverture y la rehabilitación de la Ruta Nacional RN-1 entre Plaisance y Camp Coq. Esta operación contempla un costo total de US\$50 millones

- Los componentes del Programa son:
 1. Rehabilitación de la Infraestructura aeroportuaria
 2. Rehabilitación de la Ruta Nacional RN-1
 3. Fortalecimiento Institucional
 4. Administración del Proyecto, monitoreo y Evaluación



Programa de Reforma del Transporte Aéreo - Bahamas

- El objetivo del programa es promover el desarrollo de un transporte aéreo seguro y eficiente en las Bahamas que se ajuste a las normas internacionales.
- Tres motivaciones clave subyacen a la Reforma del Transporte Aéreo de Bahamas:
 - a) separar las responsabilidades de formulación de políticas de las que se refieren a las operaciones y la elaboración y aplicación de normas.
 - b) garantizar que el Departamento de Aviación Civil se encargue de todas las tareas de reglamentación técnica y que se cumplan las normas de la OACI en todos los ámbitos de la aviación civil del país y;
 - b) optimizar el sector aeroportuario y fomentar la adopción de criterios comerciales y empresariales en las actividades aeroportuarias.

Programa de Reforma del Transporte Aéreo - Bahamas

El programa consta de dos componentes:

- (i) un préstamo en apoyo de reformas de política de US\$47.5 millones; y
- (ii) un componente de cooperación técnica reembolsable de US\$2.5 millones

Los objetivos del apoyo de reformas de política son:

- (i) sostenibilidad macroeconómica;
- (ii) reformas de política institucionales y financieras del sector del transporte aéreo;
- (iii) gestión de la infraestructura sectorial; y
- (iv) preparación frente a emergencias, medio ambiente y seguridad.

Los objetivos del componente de cooperación técnica son:

- (i) proporcionar respaldo técnico para la modernización institucional ; y
- (ii) proporcionar respaldo técnico al Ministerio de Turismo y Aviación

Lecciones Aprendidas

1. Adecuada Planificación

- a. Plan maestro específico de inversiones para optimizar las mismas, evitando aeropuertos sobredimensionados o subutilizados
- b. Indicadores para identificar cuándo y como intervenir basados en el número de operaciones y tipo de aeronaves

2. Consideración de los Efectos Transfronterizos

- a. Aeropuertos domésticos pueden atender lógicas regionales esto debe ser considerado en su dimensionamiento.

3. Adecuados Estudios de Pre-Inversión y Diseño

- a. Contribuirán a la adopción de soluciones técnicas adecuadas a la demanda y reducirán los riesgos de sobrecostos.

4. Fortalecimiento Institucional

- a. Acompañar las operaciones con componentes de capacitación, entrenamiento y equipamiento contribuyen a una mejor gestión y mantenimiento de la infraestructura resultando en una adecuada sostenibilidad de las inversiones.



AGENDA

1. Operaciones con Garantía Soberana del BID
2. Ejemplos de Proyectos
3. Lecciones Aprendidas
4. Operaciones del Sector Privado del BID
5. Proyectos financiados por el BID/SCF
6. Lecciones Aprendidas



Criterios / Términos y Condiciones

Clientes	Privados o corporaciones del estado e instituciones financieras
Productos	Préstamos comerciales, garantías y fondos no reembolsables
Sectores	Todo sector económico, con enfoque especial en infraestructura, mercados financieros y proyectos nuevos (“greenfield”)
Moneda	Préstamos en US\$, garantías en US\$ y moneda local
Límites	US\$200 million por proyecto* / 50% Costo de Proyecto. 25%-40% para greenfield
Plazos	10-15 años en promedio o mayores
Tasa de Interés	Fija o variable sobre Libor + Spread (condiciones de mercado)

Ecuador: Mariscal Sucre, Quito (Nuevo)

1. El Aeropuerto

- a. El viejo aeropuerto estaba ubicado en el corazón de la ciudad de Quito, con severas limitaciones en capacidad: falta de espacio y altitud (2,840 msnm).
- b. En el 2002 movilizó 2 millones de pax y aproximadamente 120,000 ton de carga.
- c. Nuevo aeropuerto ubicado a 24 km de Quito en zona plana 15 veces mayor y 500 m menos snm.
- d. Proyecto integral.
- e. Contrato de Concesión privada (35 años) para construir, operar y mantener el Nuevo Aeropuerto.
- f. Otorgada a *Corporacion Quiport S.A.*
- g. El viejo aeropuerto fue cerrado.

Ecuador: Mariscal Sucre, Quito (Viejo)



Ecuador: Mariscal Sucre, Quito (Nuevo)

1. Plan Financiero

- a. Fuentes: Generación de Caja de operaciones (MSA), Capital y Financiación de largo plazo.
- b. Financiamiento total: US\$359 millones (IDB, OPIC, US Ex-Im Bank y EDC).
- c. Cierre de la Transacción: 2005.
- d. Construcción finalizó: 2012.



Ecuador: Mariscal Sucre, Quito (Nuevo)



Colombia: El Dorado (viejo)



1. El Aeropuerto

- a. El Dorado es el aeropuerto más importante del país.
- b. Mobilizó cerca de 13 millones de pax y 500,000 ton de carga (2009).
- c. Contrato de Concesión privada (20 años) para ampliar, modernizar, operar y mantener la nueva terminal e instalaciones de carga.
- d. Otorgada a *Concesionaria Operadora Aeroportaria Internacional S.A.*
- e. Diseño modificado.

Colombia: El Dorado (nuevo)



Colombia: El Dorado (nuevo)

1. Plan Financiero

- a. Fuentes: Generación de Caja de operaciones, Capital, Financiamiento de largo plazo.
- b. Financiamiento total: US\$390 million (IDB, CDB and CAF).
- c. Cierre de la Transacción: Octubre 2012.
- d. Inauguración: Octubre 2013.



Costa Rica: Juan Santamaría (Expansión)

1. Plan Financiero

- a. Fuentes: Generación de Caja de operaciones, Capital y Financiamiento de largo plazo.
- b. Financiamiento total: US\$100 millones (BID y OPIC).
- c. Ofreció una solución de largo plazo para permitir al operador privado finalizar la construcción (Fases I y II) del plan de expansión
- d. Cierre de la Transacción: 2011.



Lecciones Aprendidas

1. Autoridad Concedente

- a. Capacidad técnica del Ente Regulador.
- b. Claridad en los objetivos buscados con la participación del Sector Privado.
- c. Entendimiento de estructuras de Concesiones privadas.
- d. Marco regulatorio definido.
- e. Distribución de riesgos adecuada.
- f. Capacidad de adaptación contractual.

2. Proyecto

- a. Diseños definitivos.
- b. Flexibilidad para acomodar demanda futura.
- c. Simplicidad en tarifas y mecanismos de ajuste.
- d. Entendimiento / reconocimiento de derechos de las entidades financieras.
- e. Aclaraciones / ajustes a contratos de ser necesario.
- f. Resolución de disputas.
- g. Mecanismos de Terminación / Compensación.
- h. Fideicomiso.

Muchas gracias

