

# 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

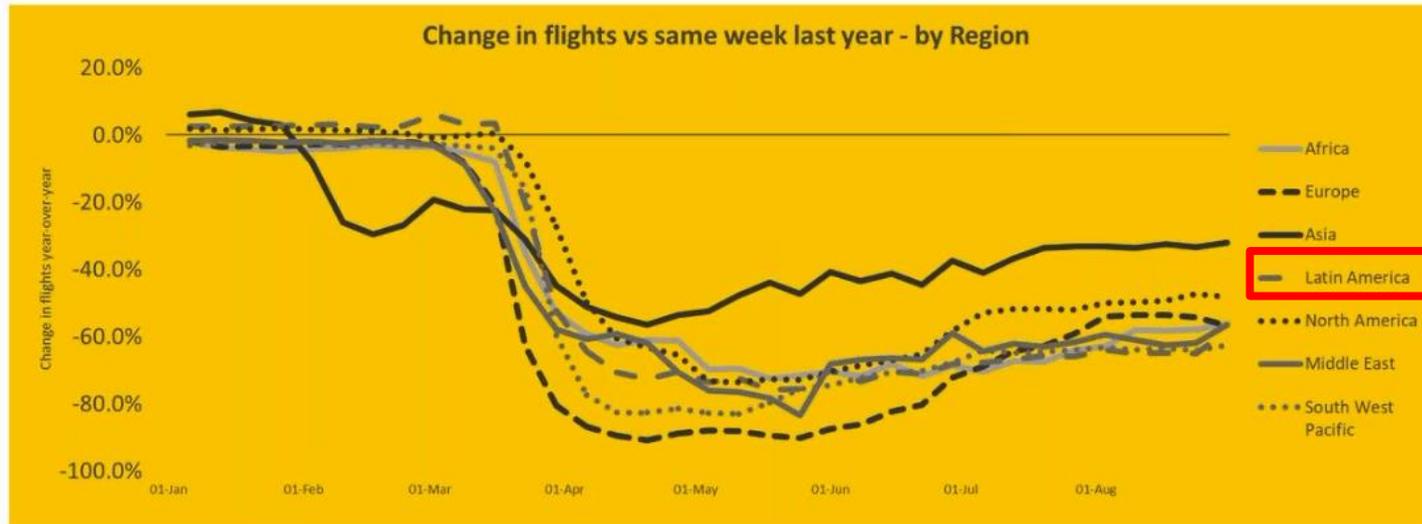


# Efecto COVID-19: Recuperación?

## 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:

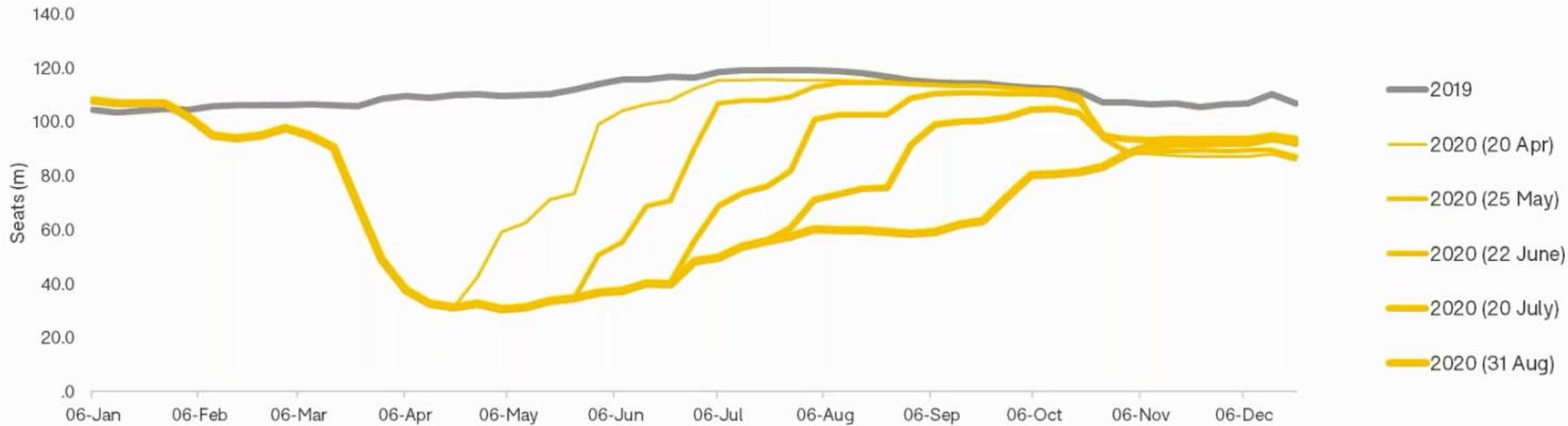
### Cambios por país. Vuelos regulares por mes y semana

(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

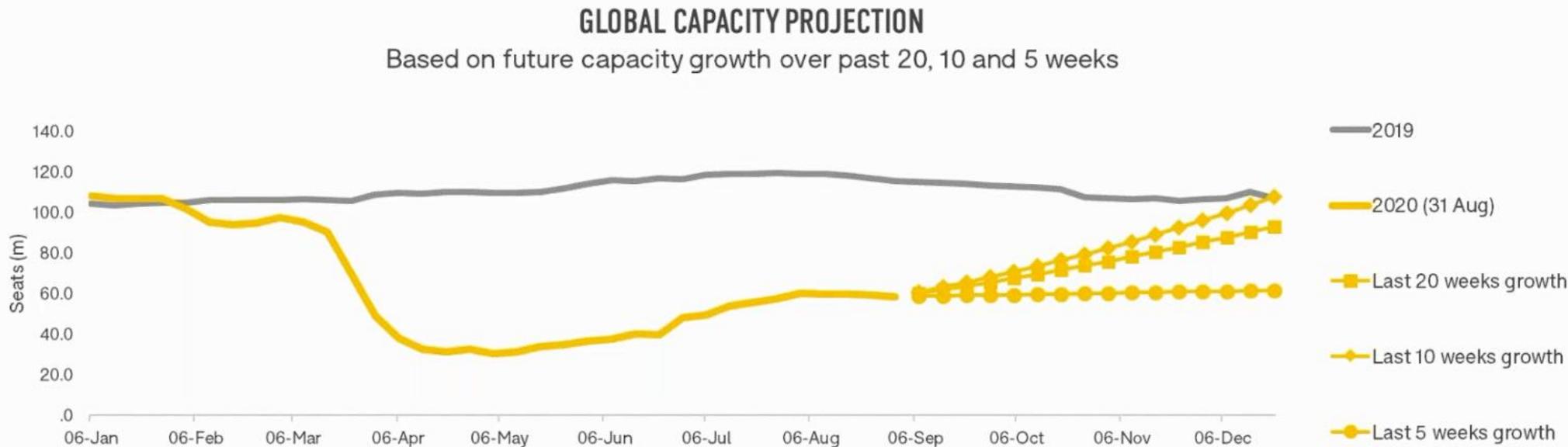


Fuente: OAG

# 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:

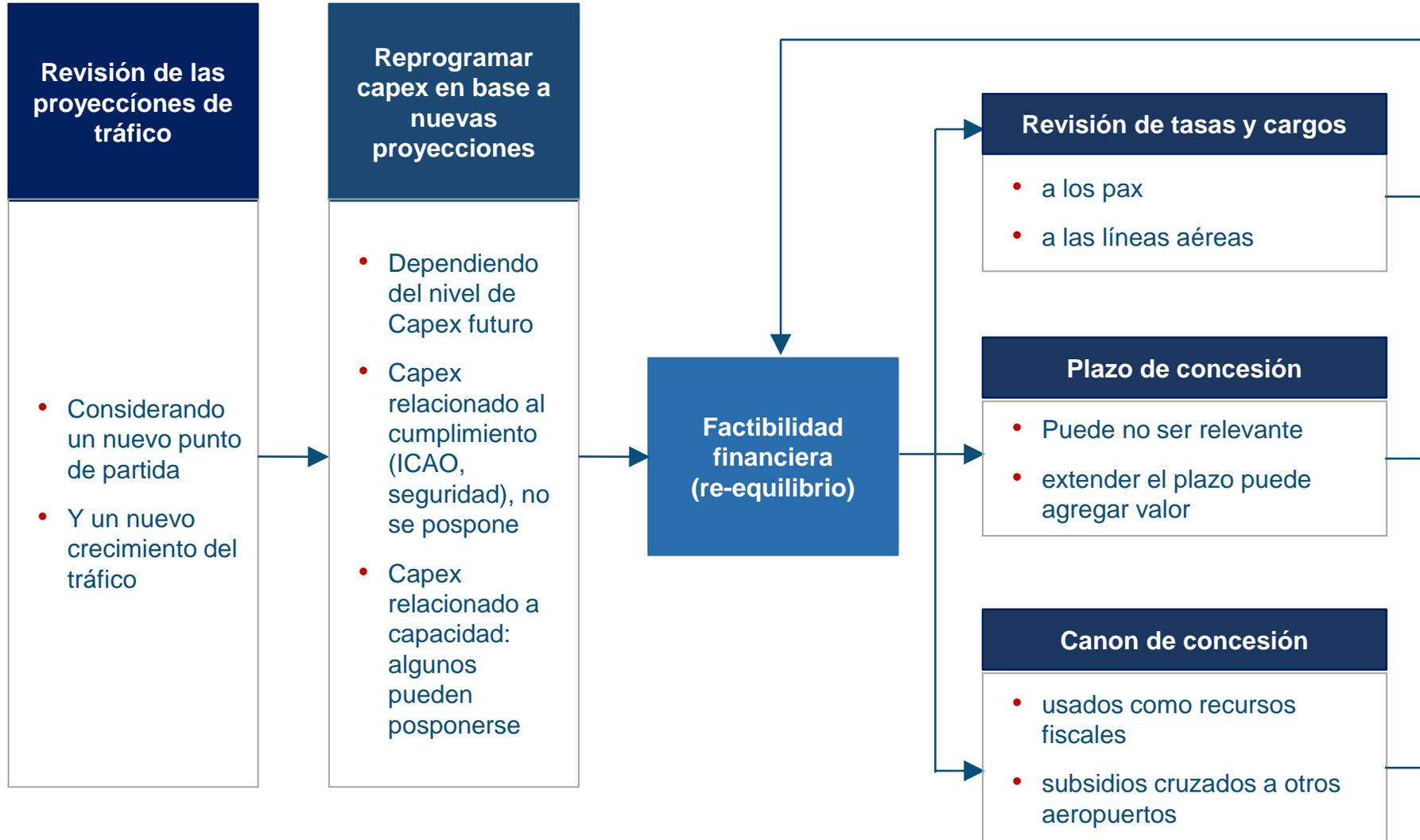
- **Líneas aéreas que entraron a la crisis con reservas de efectivo:**
  - Algunas declararon reservas de entre 6 y 12 meses (algunas con disciplina de liquidez, otras recibieron financiamiento o negociaron refinanciamientos pre-crisis)
  - Aún interesadas en líneas de crédito: USD 60m a 200m
- **Líneas 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

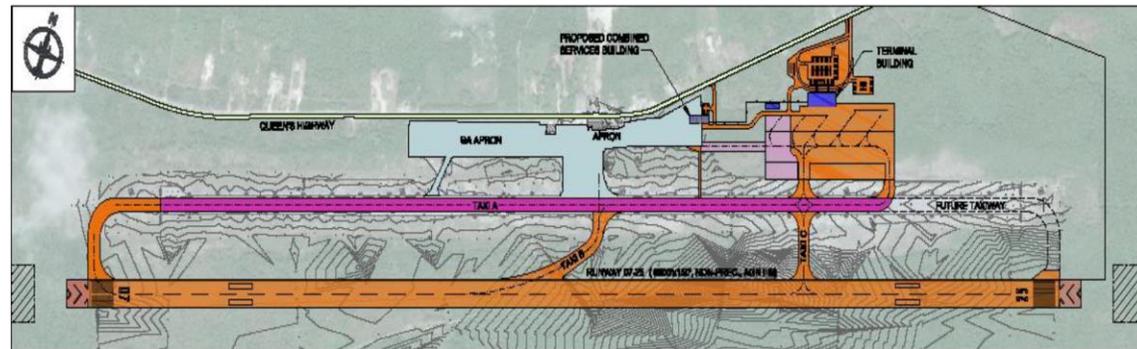
*-Garantía Soberana*

*-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)**

