

COMPREHENSIVE PLAN FOR MODERNIZATION OF NETWORK OF AIRPORTS IN COSTA RICA

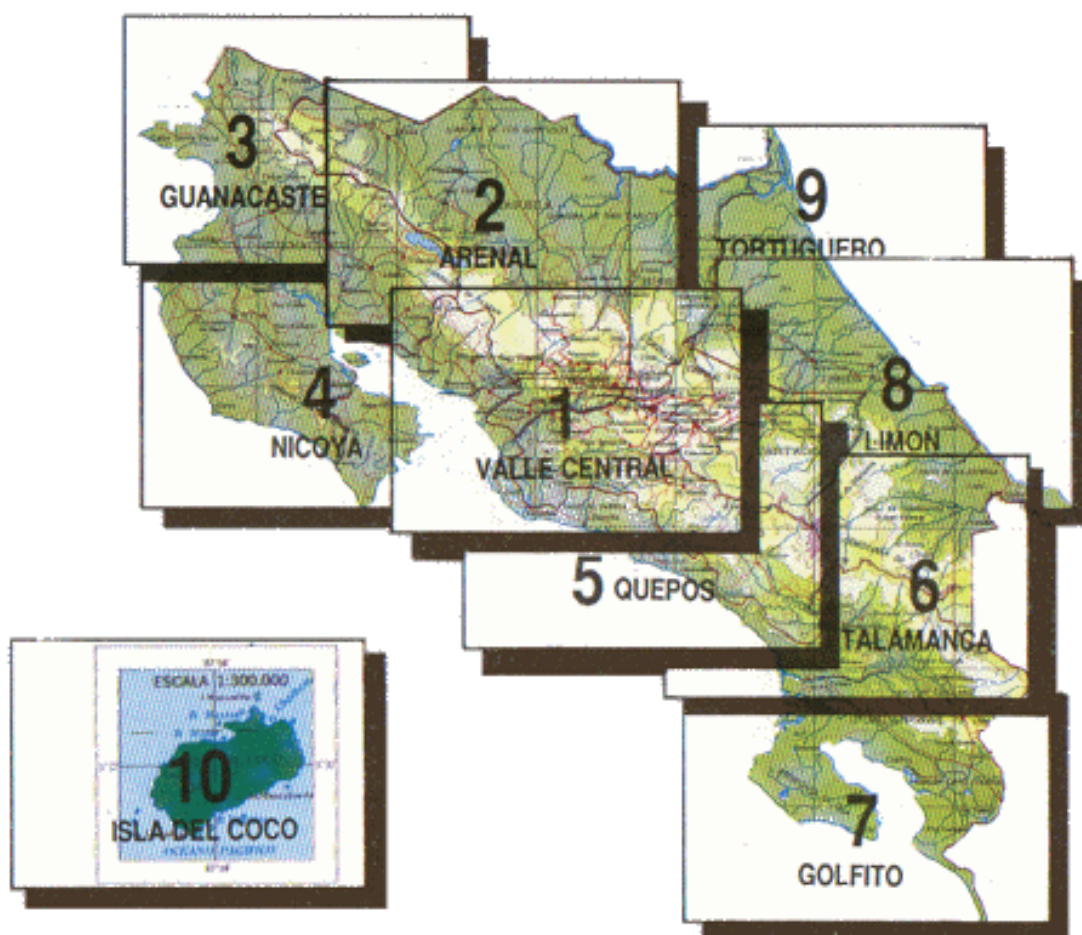


DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION



Report R4

ANÁLISIS DAFO



ÍNDICE

0	INTRODUCCIÓN	3
1	ANÁLISIS DAFO	5
1.1	Debilidades	6
1.2	Fortalezas	7
1.3	Amenazas	8
1.4	Oportunidades	9
2	COMENTARIOS	11
2.1	Debilidades	12
2.2	Fortalezas	15
2.3	Amenazas	17
2.4	Oportunidades	19

0 INTRODUCCIÓN

Con el presente Report R4 “Análisis DAFO” se inicia la segunda Fase del Proyecto “**Comprehensive plan for modernization of network of airports in Costa Rica**”. Esta nueva fase denominada “Análisis Estratégico” consta de dos documentos (R4 y R5) con los que se finaliza el diagnóstico del sector aeroportuario en Costa Rica y se inicia el estudio y presentación de propuestas de actividades encaminadas a desarrollar las infraestructuras aeroportuarias.

Tras el Diagnóstico desarrollado en la Fase I del Proyecto, se presenta seguidamente un análisis DAFO (SWOT). El análisis expone tanto los aspectos internos como externos del sistema aeroportuario de Costa Rica. Es objeto del Proyecto el poder transformar las debilidades detectadas en fortalezas, así como las amenazas exteriores en oportunidades.

Los diferentes puntos expuestos se refieren tanto a aspectos globales del sistema, incluyendo aspectos institucionales, económicos o ambientales, como a características concretas de las infraestructuras aeronáuticas. Si bien, no es intención del consultor el reflejar en el cuadro de análisis las características pormenorizadas de cada uno de los aeropuertos o aeródromos del país, pues dicho estudio se encuentra detallado en el documento de Diagnóstico. El análisis DAFO pretende, por tanto, recoger las principales características del sistema, de tal forma que, manteniendo una visión global, permitan reflejar la situación de éste desde sus diversos puntos de vista.

1 ANÁLISIS DAFO

Análisis DAFO



1.1 Debilidades

- Doble papel de la DGAC (regulador-operador).
- Existen diversas clasificaciones de aeropuertos/aeródromos. Falta de estandarización de las condiciones que deben cumplir los distintos tipos de instalaciones.
- No existen herramientas adecuadas de planificación de aeródromos para su desarrollo a medio/largo plazo.
- Falta de sistema de estadísticas adecuado.
- La mayoría de los aeródromos locales bajo responsabilidad de la DGAC no cuentan con personal permanente.
- Falta de control de operaciones en muchos aeródromos.
- Dificultades de financiación para el desarrollo y mantenimiento de infraestructuras públicas.
- Zonas de potencial turístico no cuentan con infraestructuras aéreas adecuadas.
- Incumplimiento de normativa OACI Anexo 14 en muchos aeródromos.
- Extrema dificultad en el desarrollo del AIJS para asumir la demanda de tráfico prevista.
- Importantes afecciones tanto urbanas como acústicas en Tobías Bolaños.
- Afecciones en el espacio aéreo entre el AIJS y Tobías Bolaños.
- El Aeropuerto Limón cuenta con afecciones importantes debido a la cercanía del mar y a una carretera.
- Dependencia de aeródromos privados para el transporte de turistas en ciertas zonas del país.
- Zona Sur de Costa Rica carece de infraestructura para recibir aeronaves de tamaño medio.

1.2 Fortalezas

- Vía aérea principal medio de acceso/salida del país.
- Red de aeródromos amplia a lo largo del país.
- Sostenido crecimiento del tráfico aéreo local.
- Crecimiento importante del tráfico aéreo internacional.
- Integración en COCESNA.
- Existencia de legislación básica aeronáutica susceptible de desarrollo.
- Inversiones en infraestructuras realizadas durante los últimos años.
- Las actuaciones realizadas en el Aeropuerto Tobías Bolaños en los últimos años han mejorado sustancialmente el campo de vuelos.
- Con las obras de ampliación acometidas, posibilidad de Liberia como aeropuerto alternativo al AIJS.
- Capacidad de absorción del tráfico del Aeropuerto Liberia-Daniel Oduber y con posibilidad de ampliación futura.

1.3 Amenazas

- Excesiva dependencia del turismo.
- Alta dependencia del mercado de EEUU.
- Evolución irregular de la demanda de carga internacional.
- Desarrollo de infraestructuras de transporte terrestre.
- Posibilidad de cierre de aeropuertos privados con demanda turística.
- Competencia como hub internacional con Panamá, Lima, Bogotá y Caracas.
- Desarrollos previstos en aeropuertos en la zona Norte de Panamá: David y Bocas del Toro.
- Falta de mecanismos de coordinación estables entre organismos institucionales.
- Desarrollo de medidas encaminadas a minimizar los efectos de la contaminación acústica y de las emisiones químicas.
- La protección medioambiental dificulta el desarrollo de diversas actuaciones en ciertos aeródromos.
- Posibles fenómenos meteorológicos, sísmicos y volcánicos dañinos para las infraestructuras.

1.4 Oportunidades

- Amplio potencial turístico del país.
- Las regiones atlántica y norte, pese a su importante extensión, apenas registran tráfico de pasajeros locales. Posibilidad de desarrollar infraestructuras adecuadas.
- Desarrollo del mercado europeo y de El Caribe.
- Desarrollo del turismo de cruceros.
- Factibilidad geográfica para la construcción de nuevos aeropuertos en enclaves de turismo previstos.
- Ubicación geográfica privilegiada.
- Nueva Ley General de Aviación Civil en elaboración que puede incorporar aspectos necesarios para mejorar el sector.
- Estabilidad política.
- Impacto crisis económica menor que en muchos países de la región.

2 COMENTARIOS

Puede observarse como las debilidades detectadas comprenden un mayor número que cualquiera de los otros aspectos reflejados en el análisis DAFO. No obstante, debe comentarse que tanto las fortalezas como las oportunidades, aún siendo significativamente menor en número, cuentan con ciertas afirmaciones de gran importancia. Tal es el caso del crecimiento notable del tráfico, la ubicación privilegiada del país o el potencial turístico de éste, características todas ellas que reflejan el importante papel que mantiene el sistema aeroportuario en Costa Rica y cuyo mayor desarrollo justifica las actuaciones necesarias para ello.

Comentarios



2.1 Debilidades

- Doble papel de la DGAC (regulador-operador).

Actualmente la DGAC cumple con un doble rol de funciones, lo que puede repercutir en su eficacia al dificultar la adopción de procedimientos reguladores claros y transparentes, así como en la ejecución de los mismos de manera neutral.

- Existen diversas clasificaciones de aeropuertos/aeródromos. Falta de estandarización de las condiciones que deben cumplir los distintos tipos de instalaciones.

La existencia de una estandarización clara facilitaría el proceso de planificación, la priorización de inversiones y el control de las infraestructuras por parte de la DGAC.

- No existen herramientas adecuadas de planificación de aeródromos para su desarrollo a medio/largo plazo.

Esta debilidad influye en la dificultad de planificar y priorizar las inversiones necesarias, pudiéndose llegar a tener una falta de capacidad para asistir la demanda. El hecho de que los aeródromos cuenten generalmente con grandes infraestructuras hace necesario una planificación con una visión temporal amplia, de tal forma que las actuaciones necesarias puedan estar realizadas a tiempo, evitando perjudicar al desarrollo del aeródromo y del transporte aéreo y teniendo en cuenta no sólo los aspectos internos de la actividad, sino también los externos (medioambiente, urbanismo etc.)

- Falta de sistema de estadísticas adecuado.

Actualmente el sistema de estadísticas aeroportuarias presenta significativas carencias, lo que supone un gran impedimento para el desarrollo adecuado de la planificación. Al presentarse debilidades importantes en lo que constituye la base inicial de la planificación, implícitamente se dificulta la continuidad del proceso de una forma adecuada. Se deberá trabajar, por tanto, en el desarrollo de un sistema de estadísticas integrado que permita solventar dicha debilidad facilitando de este modo la definición de los objetivos de la planificación.

- La mayoría de los aeródromos locales bajo responsabilidad de la DGAC no cuentan con personal permanente.

Dificulta la seguridad de las operaciones aéreas al no realizar las funciones de control, registro, seguridad y mantenimiento de manera continuada.

- Falta de control de operaciones en muchos aeródromos.

Se desconoce el uso real de las infraestructuras y, por tanto, afecta a la planificación futura.

- Dificultades de financiación para el desarrollo y mantenimiento de infraestructuras públicas.

El coste de un mantenimiento óptimo de la red aeroportuaria costarricense es elevado, debido, entre otras cosas, al gran número de aeródromos que lo compone. Ello repercute negativamente en la situación de las infraestructuras y, por ende, en la seguridad de las operaciones. Por ello, se deben analizar las posibles fuentes de financiación y generación de ingresos, así como las posibilidades de reducción de costes. En este sentido, se destaca el hecho de que las operaciones en los aeródromos locales permanezcan exentas de pago y de que la DGAC sea propietaria de aeródromos dedicados exclusivamente a trabajos aéreos de empresas privadas.

- Zonas de potencial turístico no cuentan con infraestructuras aéreas adecuadas.

Costa Rica cuenta con ciertas zonas de elevado potencial turístico donde actualmente no existen instalaciones aeroportuarias adecuadas (Pacífico Sur, Norte, Puerto Viejo). Esto puede suponer un freno al sector turístico, pilar de la economía costarricense así como el propio desarrollo económico global de las zonas referidas.

- Incumplimiento de normativa OACI Anexo 14 en muchos aeródromos.

Se destaca también el incumplimiento de la normativa OACI desarrollada en su Anexo 14, tanto por parte de algunos aeropuertos internacionales como de la mayoría de los aeródromos locales. Las dimensiones de pista, las franjas de seguridad, así como la presencia de obstáculos, son aspectos detectados como debilidades del sistema y que, por tanto, afectan a la seguridad y al desarrollo óptimo del sector. Casi la mitad de los aeródromos presentan alguna deficiencia en infraestructuras u operatividad (alrededor del 60% presentan problemas de obstáculos). Más del 20% de los aeródromos turísticos no cumplen con los niveles exigidos, encontrándose en muchos de ellos infraestructuras en las que es necesario actuar.

Estas debilidades implican una serie de medidas de actuación con el fin de poder transformarlas en fortalezas internas. En este sentido, se deberán llevar a cabo ampliaciones y reorganización de infraestructuras tanto en el lado aire como en el lado tierra de prácticamente la totalidad de los aeródromos. Dicho proceso supondrá a su vez un esfuerzo importante de inversión económica, por lo que será necesario definir una priorización de recursos y establecer una serie de fases temporales concretas.

- Extrema dificultad en el desarrollo del AIJS para asumir la demanda de tráfico prevista.

Tanto la topografía como las construcciones, núcleos urbanos y la carretera Pan Americana próxima hacen muy difícil una amplia expansión del recinto del aeropuerto. Todos los planteamientos de desarrollo pasan, y así lo refleja el Plan Maestro, por maximizar las posibilidades del recinto actual. Este planteamiento sin embargo condiciona las soluciones y puede no dar respuesta a las necesidades futuras sobre todo si el tráfico crece a medio largo plazo en un nivel superior a las previsiones reflejadas en el Plan Maestro.

- Importantes afecciones tanto urbanas como acústicas en Tobías Bolaños.

El aeropuerto se encuentra rodeado de núcleo urbano con lo que las afecciones tanto urbanas como acústicas son importantes. Ello igualmente repercute en problemas de seguridad por incursiones del recinto aeroportuario por parte de personas.

- Afecciones en el espacio aéreo entre el AIJS y Tobías Bolaños.

Este hecho obliga a una perfecta coordinación entre las Torres de Control de ambos aeropuertos y refleja un considerable riesgo en la seguridad de las operaciones. A futuro puede aumentar el problema al crecer la actividad en ambos aeropuertos.

- El Aeropuerto Limón cuenta con afecciones importantes debido a la cercanía del mar y a una carretera.

El Aeropuerto de Limón, catalogado como internacional, presenta importantes afecciones lo que dificulta el llevar a cabo las actuaciones necesarias para cumplir la normativa.

- Dependencia de aeródromos privados para el transporte de turistas en ciertas zonas del país.

Principalmente en el Pacífico norte, son diversos los aeródromos de carácter privado que asisten zonas de importancia turística. La falta de inversión por parte de los propietarios o el posible cese de actividad del aeródromo son inconvenientes que se pueden presentar, lo que resultaría muy perjudicial para el transporte aéreo y el sector turístico.

- Zona Sur de Costa Rica carece de infraestructura para recibir aeronaves de tamaño medio.

Se dificulta el desarrollo del transporte aéreo en la región debido a la inexistencia de infraestructuras eficientes que faciliten la conectividad con el resto del país, repercutiendo negativamente en el avance económico de dicha zona.

2.2 Fortalezas

- Vía aérea principal medio de acceso/salida del país.

Esta característica demuestra el importante valor del transporte aéreo para Costa Rica siendo, por tanto, sus infraestructuras un valor necesario para la economía del país. Esta relevancia facilita el compromiso tanto político como económico con el sector.

- Red de aeródromos amplia a lo largo del país.

Costa Rica cuenta con una red aeroportuaria distribuida de forma más o menos uniforme a lo largo de todo el territorio.

- Sostenido crecimiento del tráfico aéreo local.

En el mercado nacional el transporte aéreo registra un crecimiento sólido, con un incremento medio del 6,4% desde el año 2001. Este hecho pone de relieve la cada vez mayor relevancia del transporte aéreo, lo que debe facilitar el compromiso de inversión por parte del Estado.

- Crecimiento importante del tráfico aéreo internacional.

Durante los últimos ocho años el tráfico internacional ha mantenido un crecimiento medio del 11,7%, asentándose como el principal medio de acceso/salida del país. Este crecimiento, superior al registrado por otros países del entorno, indica el desarrollo del sector en Costa Rica y su potencial a futuro.

- Integración en COCESNA.

Costa Rica es uno de los cinco Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA). La Corporación mantiene relación con numerosos organismos e instituciones del ámbito de la aviación, así como de integración Centroamericana, internacional y turística. COCESNA cuenta con tres áreas de servicios principales: navegación aérea, seguridad aeronáutica y capacitación, lo que favorece el desarrollo del sector y facilita el acceso a formación especializada.

- Existencia de legislación básica aeronáutica susceptible de desarrollo.

Costa Rica ha desarrollado legislación propia que adopta la legislación internacional a su realidad.

- Inversiones en infraestructuras realizadas durante los últimos años.

Las inversiones realizadas en los aeropuertos, principalmente durante los últimos cinco años, han permitido la mejora sustancial de muchas infraestructuras, repercutiendo ello en la seguridad y en la evolución alcista del transporte aéreo.

- Las actuaciones realizadas en el Aeropuerto Tobías Bolaños en los últimos años han mejorado sustancialmente el campo de vuelos.

El campo de vuelos, recientemente reformado, se considera apto para servir con un buen nivel la actividad actual del aeropuerto. Se trata de un aeropuerto de gran importancia para el país, tanto por el volumen de operaciones como el de pasajeros, y especialmente para la ciudad de San José por lo que las obras ya acometidas y su desarrollo futuro tienen un gran impacto en el sistema aeroportuario.

- Con las obras de ampliación acometidas, posibilidad de Liberia como aeropuerto alternativo al AIJS.

La cercanía entre ambos aeropuertos y la ubicación de éstos dentro del territorio nacional suponen grandes ventajas tanto para las compañías aéreas y sus usuarios como para Costa Rica. La penalización en combustible es muy reducida, la satisfacción de los usuarios no se ve muy perjudicada y Costa Rica se asegura el cobro de las tasas aeroportuarias y la optimización de su sistema aeroportuario.

- Capacidad de absorción del tráfico del Aeropuerto Liberia-Daniel Oduber y con posibilidad de ampliación futura.

El Aeropuerto Internacional Daniel Oduber cuenta con unas instalaciones capaces de absorber el tráfico actual y futuro, por lo que a corto plazo no es necesaria la realización de importantes actuaciones en el campo de vuelo. Asimismo, el aeropuerto cuenta con la posibilidad de desarrollarse longitudinalmente en ambas cabeceras y hacia el norte, siendo, en alguno de los casos, los terrenos propiedad del aeropuerto. El Plan Maestro incluye la solución necesaria en cuanto a la terminal de pasajeros.

2.3 Amenazas

- Excesiva dependencia del turismo.

Este hecho condiciona la evolución del transporte aéreo a un sector económico caracterizado por su elevada sensibilidad a las crisis económicas, políticas o a los desastres provocados por fenómenos naturales.

- Alta dependencia del mercado de EEUU.

Tan solo EEUU aporta un volumen de pasajeros internacionales superior al 50% del total. Este hecho puede resultar negativo para el sector aéreo costarricense, pues queda ligado a la evolución de las variables económico-sociales de un único país.

- Evolución irregular de la demanda de carga internacional.

La evolución irregular registrada por el transporte aéreo de carga también se incluye como una de las características negativas, pues dificulta su planificación, lo que también influye en la falta de inversión (Liberia no cuenta con terminal de carga).

- Desarrollo de infraestructuras de transporte terrestre.

Las infraestructuras de transporte terrestre actuales de Costa Rica no se encuentran del todo desarrolladas a lo largo del país; su posible desarrollo afectará negativamente al transporte aéreo, como ya ha sucedido con el aeropuerto de Limón y está empezando a suceder en Quepos.

- Posibilidad de cierre de aeropuertos privados con demanda turística.

La asistencia mediante aeródromos de carácter privado a ciertas zonas turísticas del país presenta el riesgo de que el aeródromo cese su actividad, lo que perjudicaría gravemente al turismo y al desarrollo económico de la región.

- Competencia como hub internacional con Panamá, Lima, Bogotá y Caracas.

La ubicación geográfica de Costa Rica le facilita el uso de aeropuertos con la función de hub, sin embargo, países del entorno y, por tanto, competidores en este sentido, cuentan con mejores infraestructuras para desarrollar dicho servicio. Ello puede acarrear limitar el hub desarrollado por la compañía TACA y la presencia de otros como COPA.

- Desarrollos previstos en aeropuertos en la zona Norte de Panamá: David y Bocas del Toro.

Los desarrollos previstos en la región norte de Panamá pueden atraer hacia este país parte del potencial turístico de Costa Rica.

- Falta de mecanismos de coordinación estables entre organismos institucionales.

La falta de coordinación repercute negativamente en el desarrollo efectivo del transporte aéreo, pues dificulta la planificación, puede retrasar los procesos y, en general, no permite el desarrollo óptimo del sector.

- Desarrollo de medidas encaminadas a minimizar los efectos de la contaminación acústica y de las emisiones químicas.

El escaso desarrollo histórico de medidas políticas en relación a la contaminación acústica y las emisiones químicas de las aeronaves, ha favorecido la construcción de aeródromos en enclaves muy próximos a las poblaciones. El posible desarrollo de políticas medioambientales en este sentido puede condicionar el desarrollo futuro de ciertos aeropuertos y en consecuencia del transporte aéreo.

- La protección medioambiental dificulta el desarrollo de diversas actuaciones en ciertos aeródromos.

La importancia de la política medioambiental en Costa Rica puede limitar la adecuación a normativa y la expansión de algunos aeródromos, debido a la dificultad de incorporar terrenos colindantes o realizar talas de árboles en ubicaciones protegidas.

- Posibles fenómenos meteorológicos, sísmicos y volcánicos dañinos para las infraestructuras.

Dichos fenómenos pueden suponer la rotura o destrucción de las diversas infraestructuras que componen el aeródromo. Esto a su vez repercute en una posible inoperatividad del aeródromo y en el aumento de los costes de mantenimiento.

2.4 Oportunidades

- Amplio potencial turístico del país.

El potencial turístico del país es considerado como una gran oportunidad para la evolución favorable del transporte aéreo. Costa Rica, pese a su pequeña extensión territorial, cuenta con atractivos turísticos diversificados como es el ecoturismo y la relación sol-playa, atractivos que implican la llegada de numerosas personas procedentes de otros países.

- Las regiones atlántica y norte, pese a su importante extensión, apenas registran tráfico de pasajeros locales. Posibilidad de desarrollar infraestructuras adecuadas.

Del análisis de los documentos desarrollados durante la Fase I, se detecta que las regiones atlántica y norte, pese a contar con una elevada extensión del territorio nacional, apenas registran tráfico aéreo de pasajeros, si bien, se han detectado zonas con elevado potencial turístico que permitiría cambiar esta situación. Durante las entrevistas realizadas con las diferentes compañías aéreas, el consultor pudo constatar el interés de éstas por ofrecer rutas hacia ciertos enclaves turísticos actualmente no comunicados adecuadamente mediante infraestructuras aeronáuticas.

- Desarrollo del mercado europeo y de El Caribe.

El mercado aéreo con Europa y El Caribe, calificados como “mercados en expansión”, deben ser atendidos con especial interés, pues suponen una gran oportunidad para el desarrollo favorable del sector al mismo tiempo que pueden permitir la desvinculación de la elevada dependencia del mercado norteamericano.

- Desarrollo del turismo de cruceros.

El desarrollo del turismo de crucero es considerado como una oportunidad para el transporte aéreo, siempre y cuando se consiga que los puertos de Costa Rica se afiancen como puntos de inicio o fin del transporte marítimo, lo que suponga el traslado de los viajeros procedentes de otros países a Costa Rica vía aérea.

- Factibilidad geográfica para la construcción de nuevos aeropuertos en enclaves de turismo previstos.

En el país existen ciertas zonas turísticas que actualmente no cuentan con infraestructuras aeronáuticas, si bien, la geografía de las referidas áreas facilita la construcción de éstas.

- Ubicación geográfica privilegiada.

Centroamérica desempeña un papel importante en la conexión entre los países del norte y el sur del continente, encontrándose en ello una oportunidad para Costa Rica que debe explotarse en mayor medida.

- Nueva Ley General de Aviación Civil en elaboración que puede incorporar aspectos necesarios para mejorar el sector.

La actualización de la Ley General de Aviación Civil debe recoger todos aquellos aspectos encaminados a la mejora del sector, lo que puede contribuir favorablemente al desarrollo de éste y al aumento de su potencial.

- Estabilidad política.

La estabilidad política del país favorece la inversión de capital privado y el turismo, a la vez que mantiene políticas de inversión y desarrollo más o menos continuas y estables.

- Impacto crisis económica menor que en muchos países de la región.

Por ello, Costa Rica puede plantearse el desarrollo del sector aéreo y de sus infraestructuras, permitiendo un avance superior al de otros países competidores.

Las características tanto internas como externas detectadas sirven de base para el desarrollo del presente Proyecto, sin suponer ello, una pérdida de visión más concreta de la situación actual del sistema. El análisis DAFO es un documento que ciertamente debe ir acompañado de la visión completa del Diagnóstico (documentos R1, R2 y R3).