



CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



HIDROVÍA



EL REGULADOR DE LA INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

**GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS
ECONÓMICOS**

Reporte

Estrategias de Financiación de la Infraestructura APP
sin comprometer fondos públicos

Agosto, 2024





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



HIDROVÍA

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Reporte *“Estrategias de Financiación de la Infraestructura APP sin comprometer fondos públicos”*

Este Reporte de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, busca contribuir a la discusión de aspectos relacionados con la regulación de las infraestructuras de transporte de uso público. Los puntos de vista expresados en este documento no reflejan necesariamente la posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



HIDROVÍA

CONTENIDO

GLOSARIO

I. INTRODUCCIÓN

II. PERSPECTIVA INTERNACIONAL

II.1. APP aeroportuarias en ALC

II.2. Modalidad de Pago al Estado en aeropuertos APP

II.3. Ingresos y Pagos al Estado de aeropuertos APP

II.4. Finalidad y usos de los pagos al Estado

III. PERSPECTIVA NACIONAL

III.1. Esquema del Fideicomiso

III.2. Evolución de la retribución del AIJCh

III.3. Desembolsos del Fideicomiso

III.4. Cofinanciamiento de aeropuertos de provincia

IV. CONCLUSIONES





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



HIDROVÍA

GLOSARIO

AAP	: Aeropuertos Andinos del Perú
ADP	: Aeropuertos del Perú
APP	: Asociación Pública Privada
AEROCIVIL	: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Colombia)
AICM	: Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
AIJCh	: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
ANI	: Agencia Nacional de Infraestructura (Colombia)
BID	: Banco Interamericano de Desarrollo
COFIDE	: Corporación Financiera para el Desarrollo
CORPAC	: Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.
FONCEPRI	: Fondo de Promoción de la Inversión Privada
LAP	: Lima Airport Partners S.R.L.
MEF	: Ministerio de Economía y Finanzas
MTC	: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OSITRÁN	: Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
ORSNA	: Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (Argentina)
SNA	: Sistema Nacional de Aeropuertos (Argentina)
TUUA	: Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



HIDROVÍA

I. INTRODUCCIÓN

- La brecha de infraestructura de transporte del Perú en el largo plazo se estima en USD 205 958 millones, lo cual representa el 63% de la brecha total de infraestructura ([COMEX 2023](#)).
- Una de las ventajas del sistema de APP es poder materializar proyectos a través de fuentes de financiamiento distintas al presupuesto público ([CAF, 2018](#)). Ello se aprecia plenamente en proyectos autofinanciados como algunas carreteras, gran parte de los puertos y el AIJCh en el Perú.
- A través de las retribuciones pagadas por las empresas concesionarias al Estado Peruano por la gestión de la infraestructura concesionada, es posible adelantar inversiones en otras infraestructuras de transporte, que de lo contrario tendrían que desarrollarse implicado financiamiento público.
- Por ejemplo, se tiene el caso de la cuenta especial denominada Fondo Vial, en la cual se deposita, entre otros, parte de la retribución pagada en Red Vial 5 y Red Vial 6 para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial en el país. También se tiene el caso de la retribución pagada por LAP al Estado Peruano, lo cual ha permitido desarrollar infraestructura aeroportuaria adicional en 17 aeropuertos del interior del país.
- Esta práctica es recurrente en otros países, donde a partir de los pagos por la administración de aeropuertos concesionados, se generan inversiones en infraestructura aeroportuaria sin comprometer recursos públicos.
- En este contexto, el Reporte brinda una perspectiva regional y nacional sobre el financiamiento para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria mediante retribuciones pagadas por las empresas concesionarias.





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



HIDROVÍA

II. PERSPECTIVA REGIONAL





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



HIDROVÍA

II.1. APP aeroportuarias en América Latina y el Caribe

➤ América Latina y el Caribe es la región con mayor presencia de inversión privada en aeropuertos. Al 2020, las inversiones en el sector sumaban los USD 38 000 millones, con 168 aeropuertos desarrollados bajo el esquema de APP. Aproximadamente, la región mueve un volumen de 500 millones de pasajeros al año, siendo que 410 millones de pasajeros se transportan desde/hacia aeropuertos APP ([BID, 2020](#)).

➤ De los 12 principales aeropuertos de América Latina y el Caribe (según tráfico de pasajeros en 2023), el 83,3% (10) son gestionados a través de APP. En las primeras posiciones como aeropuertos APP se encuentran el Aeropuerto Internacional de Guarulhos en Sao Paulo – Brasil, el Aeropuerto Internacional El Dorado en Bogotá – Colombia y el Aeropuerto Internacional de Cancún – México.

➤ Cabe indicar que el Aeropuerto Internacional de Congonhas en Brasil es parte de una concesión de un grupo de once aeropuertos adjudicada en agosto 2022.

Tabla 1: Ranking aeroportuario en la región 2023

Ranking 2023	Nombre del Aeropuerto	País	Gestión	Tráfico pasajeros 2023* (millones)
1	Aeropuerto Internacionla de la Ciudad de Mexico "Lic. Benito Juárez"	México	Estatal	48.4
2	Aeropuerto Internacional de Guarulhos	Brasil	APP	40.5
3	Aeropuerto Internacional El Dorado	Colombia	APP	39.5
4	Aeropuerto Internacional de Cancún	México	APP	32.8
5	Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benitez	Chile	APP	22.9
6	Aeropuerto Internacional de Congonhas	Brasil	APP	21.9
7	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Perú	APP	21.3
8	Aeropuerto Internacional de Tocumen	Panamá	Estatal	17.8
9	Aeropuerto Internacional de Guadalajara	México	APP	17.7
10	Aeroparque Internacional Jorge Newbery	Argentina	APP	15.6
11	Aeropuerto Internacional de Brasilia	Brasil	APP	14.5
12	Aeropuerto Internacional de Campinas	Brasil	APP	11.9

* / Llegadas y salidas de pasajeros

Fuente: Aeropuertos y Autoridades de cada país

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS

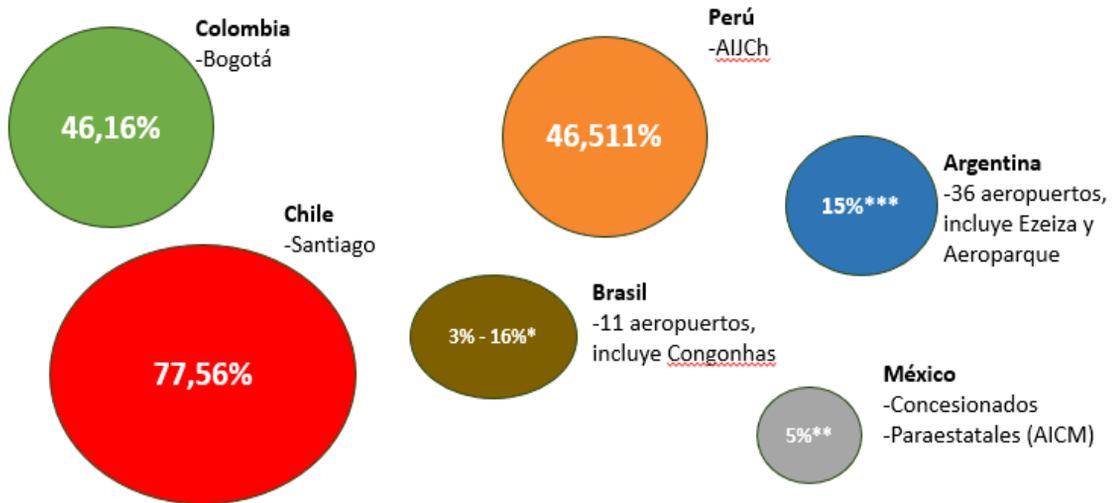


HIDROVÍA

II.2. Modalidad de Pago al Estado en aeropuertos APP

- Generalmente en la región, el pago que realizan los aeropuertos concesionados al gobierno constituye el principal factor de competencia en la adjudicación de los proyectos ([BID, 2020](#)). Dichos pagos suelen determinarse como un porcentaje de los ingresos de las concesiones. De la muestra de 10 aeropuertos gestionados mediante APP (Ver Tabla 1), esta contribución, derecho o retribución fluctúa entre 3% (Caso Brasil) y 77,56% (Caso Chile – Segunda Concesión) de los ingresos.

Ilustración 1: Pago como proporción de los ingresos



*/ Porcentaje creciente. Los primeros 4 años no se paga derechos

**/ Desde 2024, el monto a pagar será de 9% de los ingresos en aeropuertos concesionados, debido a una modificación normativa en la Ley Federal de Derechos. Los aeropuertos paraestatales mantendrán el 5%.

***/ En Argentina inicialmente se otorgó la concesión con un monto fijo de USD 170 millones, pero la adenda firmada en 2006 derivó en un monto proporcional a los ingresos del 15%.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- El porcentaje de retribución aplicable en Perú es comparable al de Colombia, pero se encuentra significativamente por debajo del aplicado en el aeropuerto de Santiago, Chile. En otros aeropuertos analizados, los porcentajes de retribución son inferiores al 16%. En los aeropuertos brasileños de Guarulhos, Brasilia y Campinas, la retribución es una combinación de montos fijos y variables. Generalmente, los contratos de concesión determinan estos montos, mientras que en México, la [Ley Federal de Derechos](#) establece las proporciones tanto para aeropuertos paraestatales (incluido el AICM) como para los concesionados.





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



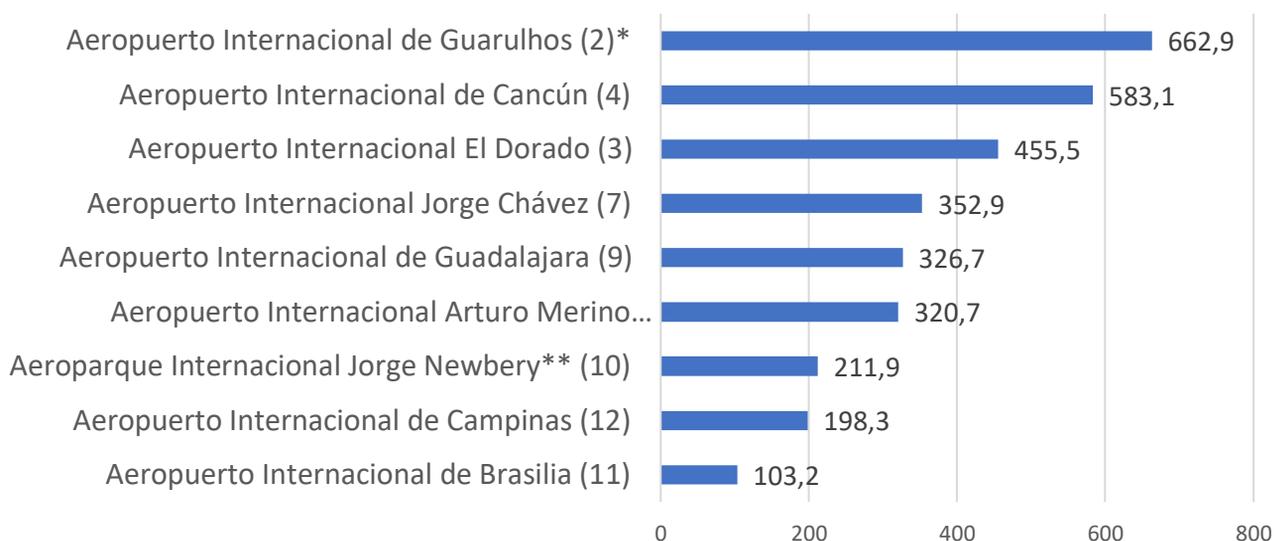
HIDROVÍA

II.3. Ingresos y Pagos al Estado de los aeropuertos APP

Ingresos totales

- En el gráfico 1 se presentan los ingresos totales generados por las principales 10 concesiones aeroportuarias de la región, los cuales provienen de actividades aeronáuticas y comerciales. Como es de esperarse, los aeropuertos con mayor flujo de pasajeros son aquellos que perciben un mayor nivel de ingresos.

**Gráfico 1: Ingresos totales de Aeropuertos APP
(USD millones - 2023)**



*/Los números entre paréntesis señalan la posición de los aeropuertos en términos de tráfico de pasajeros

**/Estimado

Fuente: Estados Financieros y Memorias de Aeropuerto de cada país

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- En el caso del AIJCh, si bien se encuentra en la séptima posición en el ranking de tráfico de pasajeros, supera al Aeropuerto Internacional “Arturo Merino Benítez” (quinta posición) en términos de ingresos en el 2023.





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



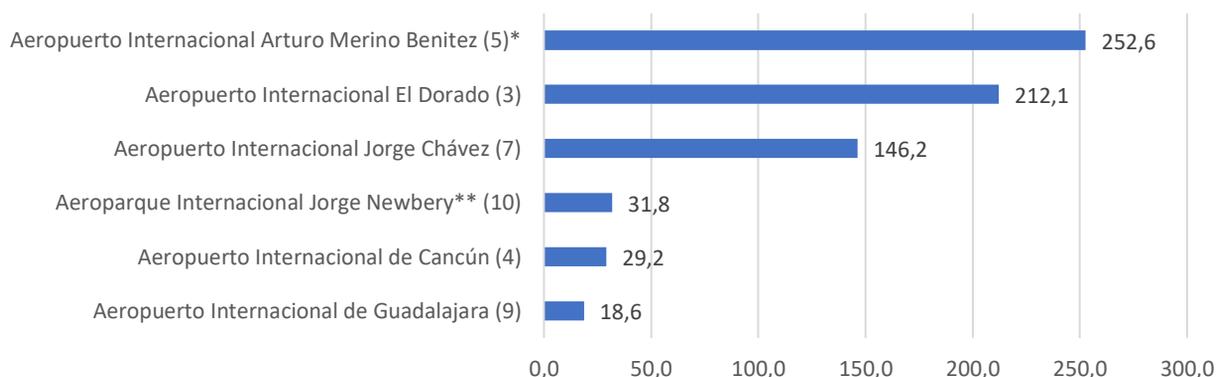
HIDROVÍA

II.3. Ingresos y Pagos al Estado de los aeropuertos APP

Pagos al Estado

- El siguiente gráfico considera la información pública disponible de los pagos al Estado realizados por los aeropuertos concesionados. Durante 2023, el Aeropuerto Internacional “Arturo Merino Benítez” (Chile), que tiene la retribución más alta (77,56%), generó la mayor retribución al Estado (USD 252,6 millones). Le siguen en importancia el Aeropuerto Internacional El Dorado (Colombia) y el AIJCh (Perú) que pagan un porcentaje de retribución similar (Ver Ilustración 1).

**Gráfico 2: Pagos al Estado de los Aeropuertos APP
(USD millones - 2023)**



*/ Los números entre paréntesis señalan la posición de los aeropuertos en términos de tráfico de pasajeros

**/Estimado

Fuente: Estados Financieros y Memorias de Aeropuerto de cada país

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- Actualmente, el Concesionario chileno está demandando al gobierno de Chile por la afectación del COVID-19 en los ingresos de la Concesión. Cabe recordar que, por la crisis sanitaria, en Chile no se aplazó el pago de la retribución como sí ocurrió en Colombia, Brasil o Perú (Ver Documento [“Repercusión del COVID-19 en el sector aeronáutico en el Perú y el mundo”](#)).





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



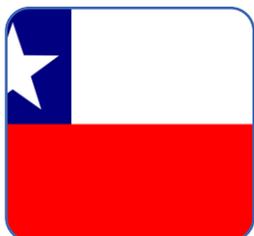
HIDROVÍA

II.4. Finalidad y usos de los pagos al Estado



En Perú, los pagos se destinan para lo siguiente:

- Financiar los pagos de cofinanciamiento de los aeropuertos concesionados en provincia.
- Financiar los gastos implícitos en el proceso de expropiación de los terrenos para la construcción de la segunda pista del AIJCh.
- El Fondo de Promoción de la Inversión Privada – FONCEPRI (2% de la retribución).



En Chile, los pagos se destinan a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC):

- La DGAC administra directamente 99 Aeropuertos y Aeródromos (de propiedad fiscal), brindando servicios aeroportuarios y de navegación aérea.



En Colombia, los pagos tienen 2 destinatarios:

- Un 80% se destina a Aerocivil y la ANI para la promoción, estructuración, construcción, rehabilitación, mantenimiento y operación de infraestructura aeroportuaria.
- Un 20% se destina a los municipios donde se encuentran ubicados los aeropuertos APP con el fin de que se invierta en el mejoramiento de vías y/o servicios conexos que favorezca la conectividad del aeropuerto correspondiente.





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



HIDROVÍA

II.4. Finalidad y usos de los pagos al Estado



En Brasil, los pagos se destinan al:

- Fondo Nacional de Aviación Civil para el desarrollo (incluye mantenimiento y mejora) de infraestructura aeronáutica y aeroportuaria pública.



En México, los pagos se destinan a:

- Fideicomisos de las Secretarías de Defensa Nacional y de Marina para el fortalecimiento del sistema aeroportuario bajo su coordinación.
- Considera los derechos pagados por titulares de aeropuertos públicos como concesionados.



En Argentina, los pagos se distribuyen de la siguiente manera:

- Un 11,25% financia inversiones en activos físicos del sistema aeroportuario ya sea público o concesionado. Aunque previamente se descuenta un 30% de dicho monto para la Seguridad Social Argentina.
- Un 2,5% financia compromisos de inversión del Grupo A de aeropuertos del SNA.
- Un 1,25% se destina al ORSNA para controlar y regular la concesión

En Ecuador, el 50,52% de los ingresos de la Concesión del Aeropuerto de Guayaquil se destinan a un fideicomiso para el desarrollo del nuevo aeropuerto de Guayaquil a las afueras de la ciudad ([BID, 2020](#)).





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



HIDROVÍA

III. PERSPECTIVA NACIONAL





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS

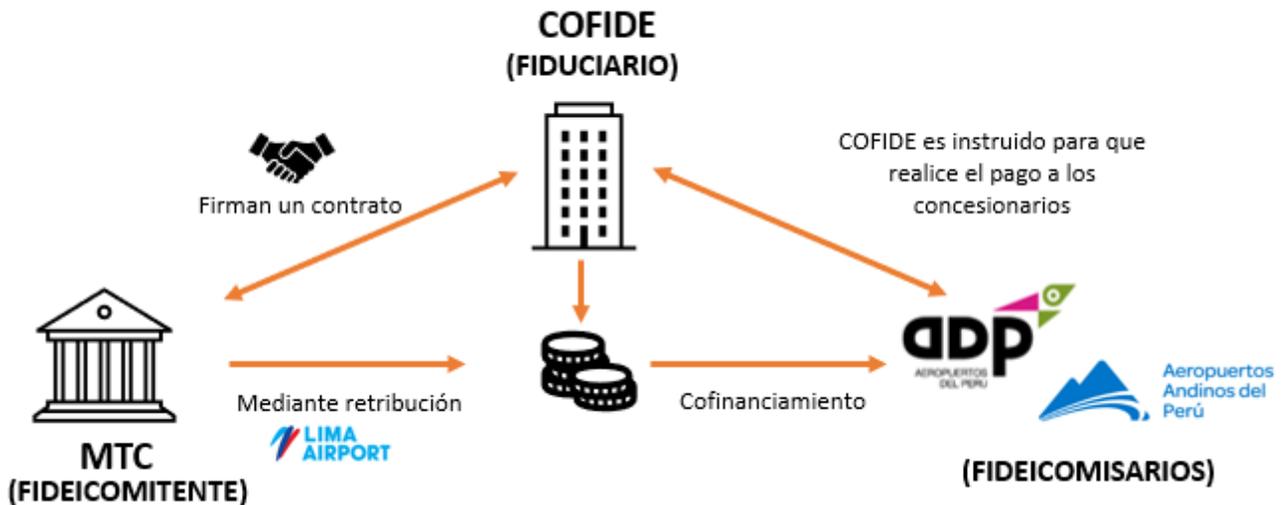


HIDROVÍA

III.1. Esquema del Fideicomiso

- El 6 de diciembre de 2006 se creó el fideicomiso denominado “Cofinanciamiento de Aeropuertos de Provincia y Segunda Pista de Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”.
- Dicho fideicomiso se conforma con parte de la retribución aportada por LAP con el objeto de administrar los fondos para la adquisición y/o expropiación de los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCh y el cofinanciamiento de los aeropuertos de provincia (Primer y Segundo Grupo).

Ilustración 2: Esquema del Fideicomiso para el pago del cofinanciamiento



Fuente: Contrato de Fideicomiso de Administración de Flujos
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- Dicho fondo es administrado por COFIDE en su calidad de fiduciario, donde el MTC (fideicomitente) da instrucciones para los desembolsos respectivos en el caso de las expropiaciones, mientras que el Ositrán instruye a COFIDE para los desembolsos del cofinanciamiento hacia los concesionarios de aeropuertos regionales.





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS

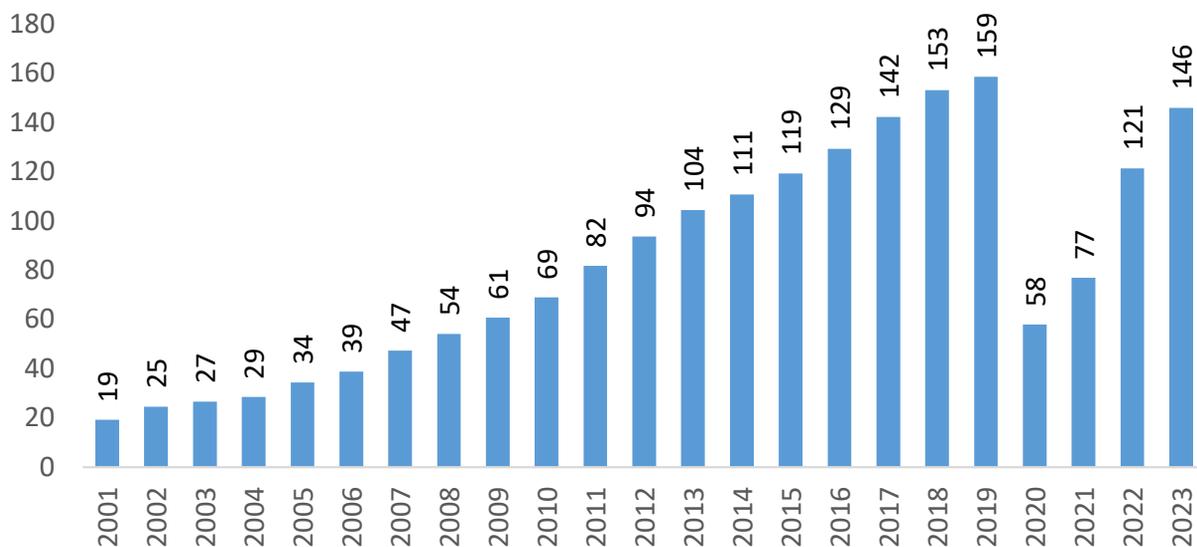


HIDROVÍA

III.2. Evolución de la retribución del AIJCh

- Desde el inicio de la Concesión del AIJCh, LAP ha pagado como retribución un total de USD 1898 millones al Estado Peruano. La tendencia del pago de la retribución ha sido creciente en línea con los mayores ingresos de la concesión y ello vinculado también a la dinámica en el tráfico de pasajeros, con excepción de los años afectados por la pandemia, donde se aprecia la caída en la retribución y la posterior recuperación.

Gráfico 3: Retribución pagada por LAP 2001 - 2023 (USD millones)



Fuente: Jefatura de Tesorería

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- Como se mencionó previamente, una parte de la retribución se destina al fideicomiso. En efecto, a partir de 2007, LAP deposita trimestralmente la retribución al Ositran, quien deriva un 2% al FONCEPRI y el 98% restante lo transfiere al MEF, quien posteriormente hace los depósitos al fideicomiso COFIDE, dada las instrucciones del MTC.





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



HIDROVÍA

III.3. Desembolsos del Fideicomiso

- En el siguiente gráfico se muestra la evolución anual acumulada de los desembolsos del fideicomiso. Desde su creación, se han desembolsado un total de USD 1025 millones. Es importante destacar que el mayor desembolso se produjo en el año 2010, alcanzando USD 209 millones (20,4% del total desembolsado en el periodo). De esta suma, el 92,7% se destinó al pago de expropiaciones para la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh), mientras que el 7,3% restante se utilizó para financiar el primer grupo de aeropuertos.

**Gráfico 3: Desembolsos acumulados del Fideicomiso
(USD millones, 2007 - 2023)**



Fuente: Memorias del Fideicomiso – COFIDE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- Cabe notar que, entre 2007 y 2023, la retribución pagada por LAP alcanzó los USD 1726 millones, de los cuales el 59,3% (USD 1025 millones) se destinó a los desembolsos del fideicomiso.





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS

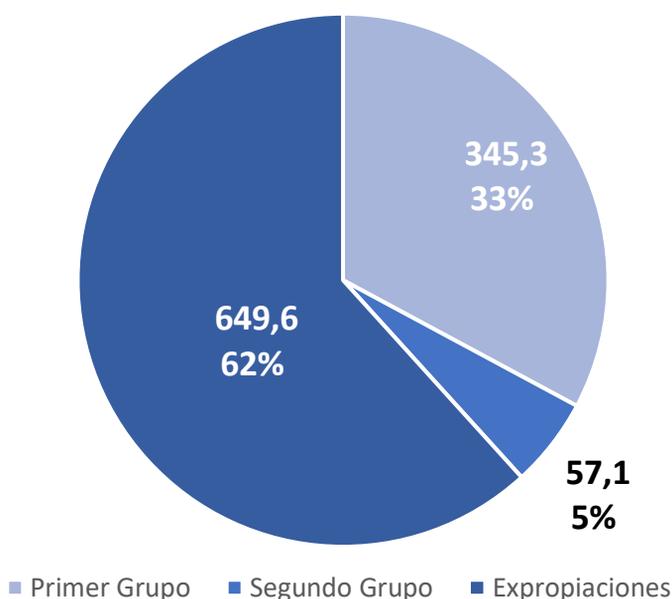


HIDROVÍA

III.3. Desembolsos del Fideicomiso

- Como se aprecia en el siguiente gráfico, del monto total desembolsado al 2023 (8USD 1052 millones), el 62% se ha destinado a las gestiones para la adquisición y/o expropiación de terrenos para la ampliación del AIJCh (USD 649,2 millones), mientras que el 38% restante (USD 402,3 millones) se ha destinado a pagar el cofinanciamiento por parte del Estado Peruano de los Aeropuertos en Provincia.

**Gráfico 4: Desembolsos totales del Fideicomiso
(USD millones, 2007 - 2023)**



Fuente: Memorias del Fideicomiso – COFIDE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- Respecto de los desembolsos por concepto de cofinanciamiento, de manera acumulada ADP ha recibido USD 345,3 millones, mientras que APP ha recibido USD 57,1 millones.





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



HIDROVÍA

III.4. Cofinanciamiento de aeropuertos de provincia

Número y ubicación de los aeropuertos

- Como se mencionó, el fideicomiso permite realizar los desembolsos para el cofinanciamiento de los aeropuertos de provincia. En particular, son un total de 17 aeropuertos regionales que están concesionados, 12 administrados por ADP (Primer grupo) y 5 por AAP (Segundo Grupo).

Ilustración 3: Mapa de ubicación de los aeropuertos de la Concesión





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



HIDROVÍA

III.4. Cofinanciamiento de aeropuertos de provincia

Situación de los aeropuertos al momento de ser concesionados

Primer Grupo

- Solo 1 de los 12 aeropuertos presentaba una terminal de pasajeros catalogada como “muy bueno”.
- Solo 1 de los 12 aeropuertos del Primer Grupo presentaban un estado calificado de “muy bueno” en su pista de aterrizaje
- Solo 1 de las 12 plataformas de estacionamiento de aeronaves fueron calificadas como “muy buenas”.
- Cercos perimétricos de carácter provisional.

Ilustración 4: Imágenes del aeropuerto de Tarapoto (antes y después de su adjudicación)



Segundo Grupo

- Solo 1 de los 5 aeropuertos presentaba una terminal de pasajeros catalogado como “muy bueno”.
- Respecto al Estado de las Pistas de aterrizaje, ninguno de los 5 aeropuertos presentaba el nivel de “muy bueno”.
- Ninguno de los aeropuertos presentaba plataformas de estacionamiento de aeronaves del nivel “muy bueno”.
- Cercos perimétricos de carácter provisional.

Fuente: Contratos de Concesión





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



HIDROVÍA

III.4. Cofinanciamiento de aeropuertos de provincia

Finalidad de la concesión

- Tanto la entrega en concesión del Primer Grupo de aeropuertos (en 2006) como el Segundo Grupo (en 2010) tenía como objetivo el diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento de dichos aeropuertos, bajo estándares de seguridad y calidad de servicio definidos.
- Esto significó que los concesionarios llevaron a cabo una variedad de intervenciones en los aeropuertos provinciales, tanto en tierra como en aire, que incluyeron construcciones, equipamiento, ampliaciones, rehabilitación, mantenimiento, entre otros aspectos (Ver documento: [Concesiones del primer y segundo grupo de aeropuertos de provincia: desarrollo, problemas y perspectivas](#)).

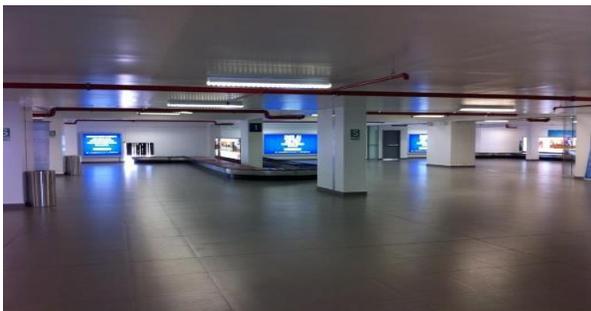
Ilustración 5: Estado de Obras Obligatorias e Inversiones en Primer y Segundo grupo de aeropuertos



Aeropuerto de Tarapoto



Aeropuerto de Iquitos



Aeropuerto de Arequipa



Aeropuerto de Puerto Maldonado





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



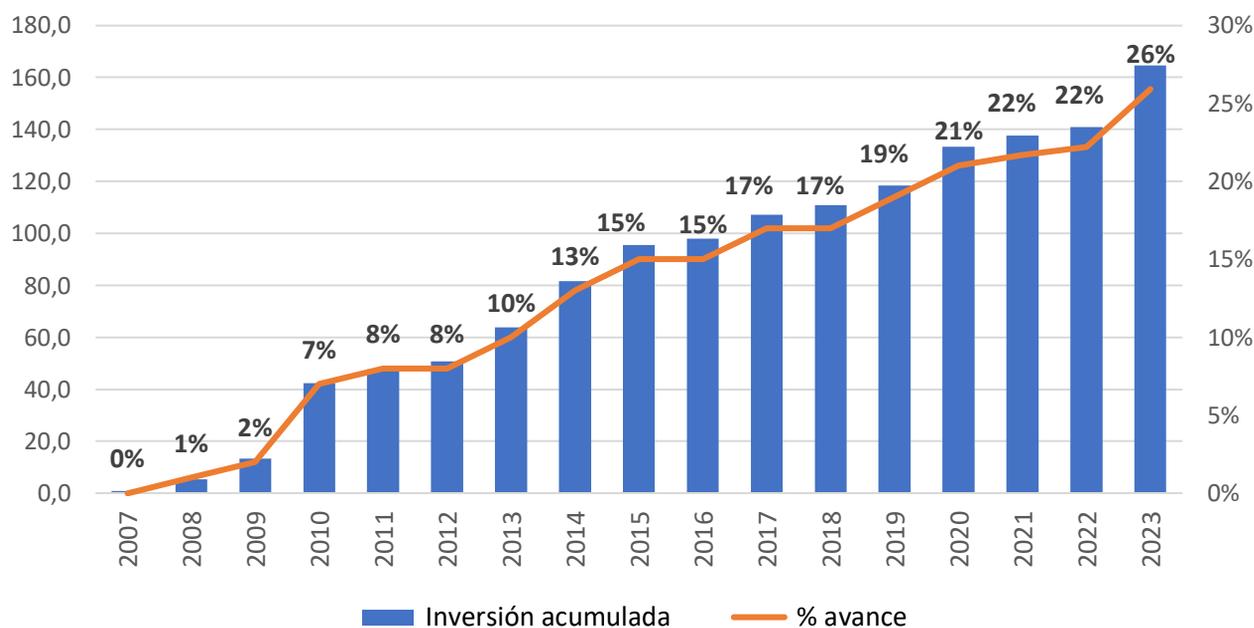
HIDROVÍA

III.4. Cofinanciamientos de aeropuertos de provincia

Principales resultados

- En ADP, la inversión acumulada a diciembre de 2023 ascendió a USD 164,7, lo cual representó un avance del 25,9% del total de compromiso de inversión.

Gráfico 5: Inversiones reconocidas por Ositrán en el Primer Grupo, 2007-2023 (En millones de USD, inc. IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- Cabe indicar que el compromiso de inversión total asciende a USD 635,2 millones.





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



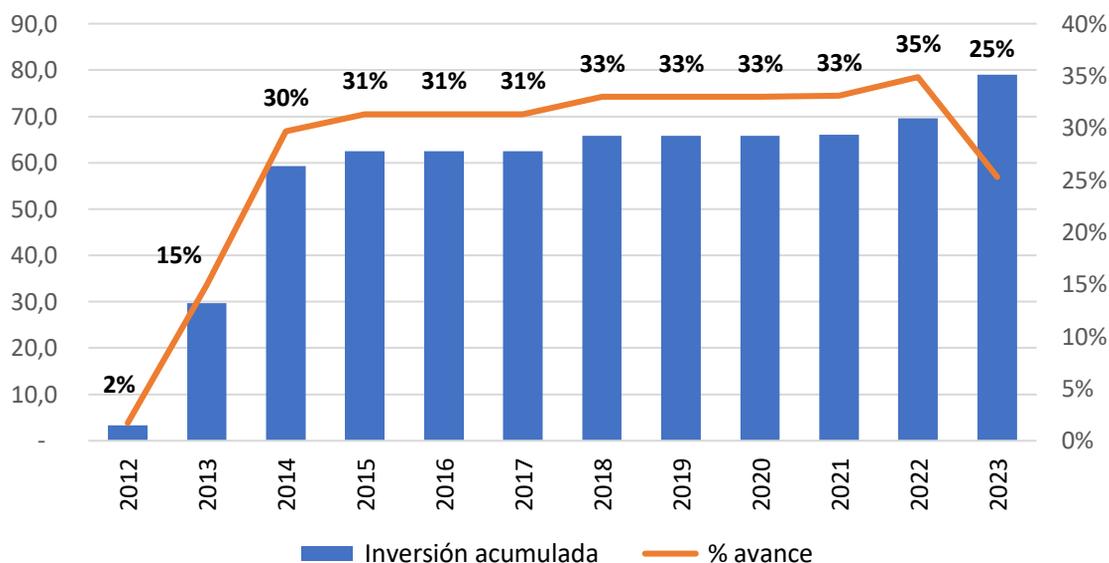
HIDROVÍA

III.4. Cofinanciamiento de aeropuertos de provincia

Principales resultados

- A diciembre de 2023, la inversión acumulada de AAP ascendió a USD 79,0 millones, lo cual representa un avance de 25,3% respecto al compromiso de inversión.

Gráfico 6: Inversiones reconocidas por Ositrán en el Segundo Grupo, 2007-2023 (En millones de USD, inc. IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- En febrero de 2023, se incorporaron nuevas inversiones, que incrementaron el compromiso de inversión en AAP. Así, se tiene la Remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros de los aeropuertos de Arequipa, Juliaca y Puerto Maldonado, así como la Construcción de cerco perimétrico y sistema de videovigilancia e iluminación para los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



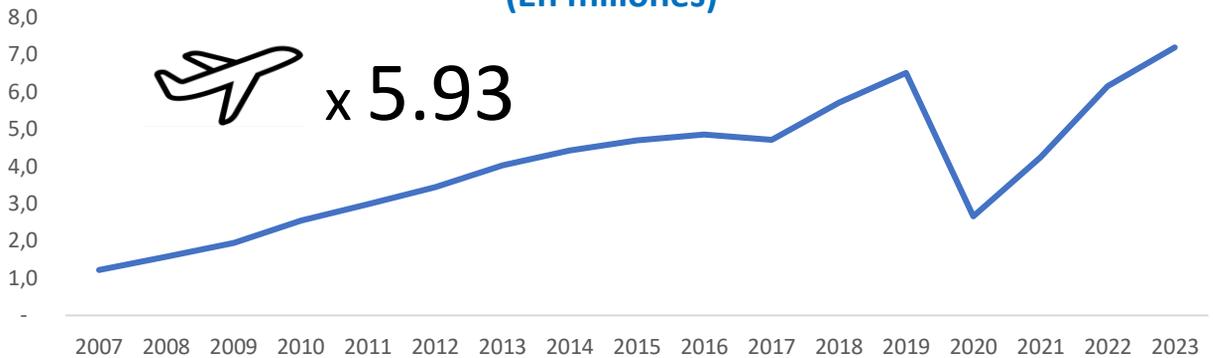
HIDROVÍA

III.4. Cofinanciamiento de aeropuertos de provincia

Principales resultados

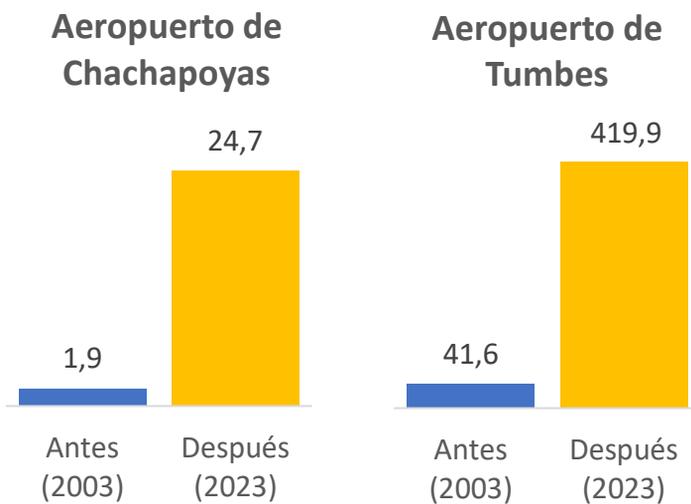
- Desde el inicio de las concesiones, se observa un crecimiento importante en el tráfico de pasajeros en ADP. Casos específicos como los aeropuertos de Chachapoyas y Tumbes han mostrado un incremento de 13 veces y 10 veces de sus flujos, respectivamente.

Gráfico 7: Tráfico de pasajero en el Primer Grupo (En millones)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Gráfico 8: Tráfico de pasajeros (En miles)



Destaca el caso del aeropuerto de Talara, que con el mejoramiento de su infraestructura ha implicado que de flujos bastante reducidos antes de la concesión haya alcanzado un tráfico 338,2 miles en 2023.

Fuente: CORPAC (Libro Blanco)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



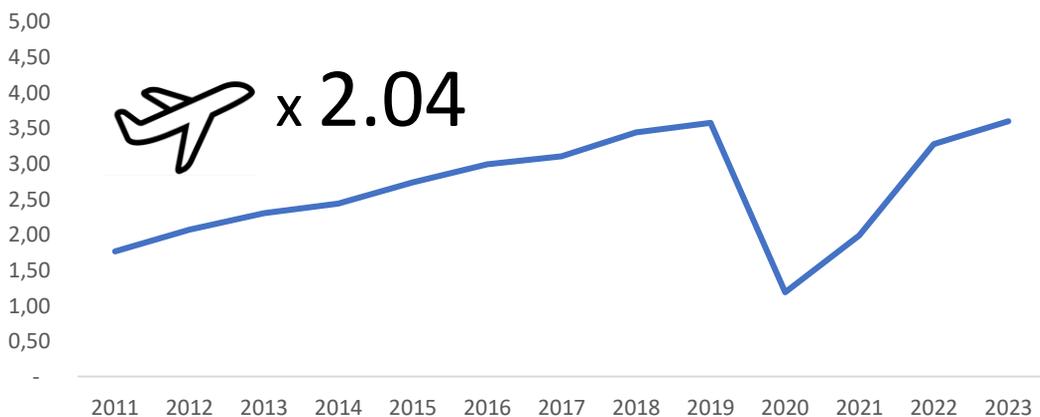
HIDROVÍA

III.4. Cofinanciamiento de aeropuertos de provincia

Principales resultados

- El tráfico de pasajeros en AAP se ha duplicado luego de la entrega en concesión. Resalta el dinamismo en el tráfico de pasajeros en los Aeropuertos de Arequipa, Ayacucho y Tacna.

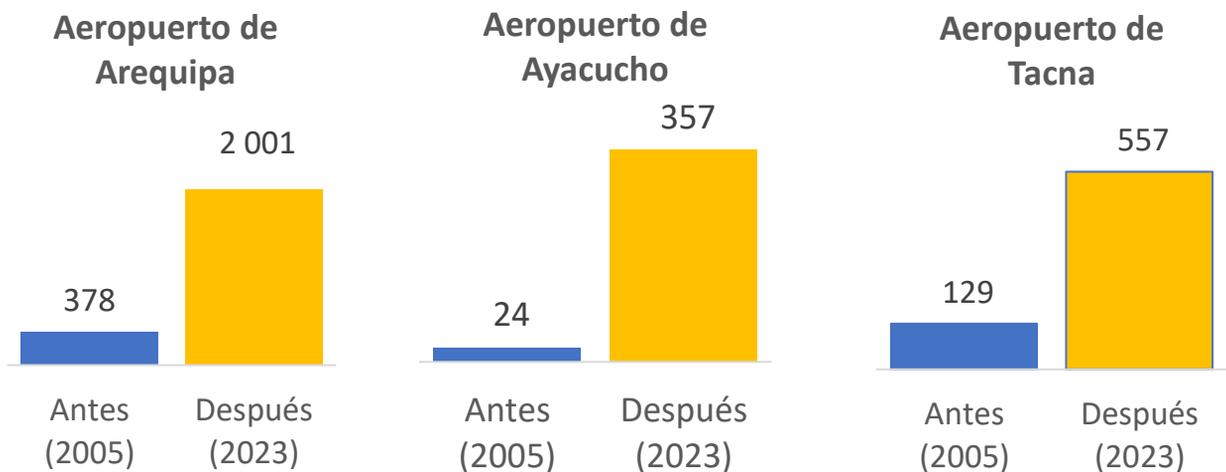
Gráfico 9: Tráfico de pasajero en el Segundo Grupo (En millones)



Fuente: Declaración Estadística

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Gráfico 10: Tráfico de pasajeros (En miles)



Fuente: CORPAC (Libro Blanco)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



HIDROVÍA

IV. CONCLUSIONES

- La brecha de infraestructura de transporte en Perú revela la magnitud del desafío que enfrenta el país en términos de inversión y desarrollo. La participación del sistema de APP en la infraestructura aeroportuaria ha demostrado ser una estrategia efectiva para movilizar recursos y materializar proyectos sin depender exclusivamente del presupuesto público.
- La experiencia nacional e internacional muestra que el diseño de algunos contratos posibilita que los ingresos de las concesiones sean destinados, entre otros, a financiar inversiones en otras concesiones que requieren cofinanciamiento.
- Los pagos que realizan los concesionarios al Estado en distintos países presentan una variabilidad significativa. En Perú, el porcentaje de retribución es comparable al de Colombia y menor que el de Chile, lo cual sugiere que existe potencial para optimizar los ingresos provenientes de las concesiones.
- En Perú, la retribución proveniente de la concesión del AIJCh es un claro ejemplo de cómo los recursos obtenidos pueden ser redirigidos hacia el cofinanciamiento de aeropuertos regionales. Este modelo ha permitido la transferencia de USD 1052 millones entre 2007 y 2023 (monto que representa el 59,3% de la retribución total pagada por LAP en dicho periodo), de los cuales el 62% se ha destinado destinando a la adquisición de terrenos para la expansión del AIJCh y el 38% a la mejora de 17 aeropuertos regionales, contribuyendo a la dinamizando el tráfico aéreo en el país.





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



HIDROVÍA

IV. CONCLUSIONES

- En conclusión, el modelo de APP ha demostrado ser una herramienta eficaz para cerrar las brechas en infraestructura de transporte en Perú. La correcta administración de los recursos obtenidos a través de las concesiones y asegurando su redirección hacia proyectos que necesitarían financiamiento del estado para su viabilidad (como el caso de los aeropuertos regionales) tiene el potencial de contribuir significativamente al desarrollo del país.





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



HIDROVÍA

Referencias

BID (2020) *“Perfil de las asociaciones público-privadas en aeropuertos de América Latina y el Caribe: principales cifras y tendencias del sector”.*

CAF (2019) *“Asociación Público-Privada en América Latina. Afrontando el reto de conectar y mejorar las ciudades”.*

COMEX (2023) *“Informe de Cierre de la Brecha de Infraestructura – Resultados de 2020 y 2021”.*

OSITRAN (2023) *“Concesiones del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia: desarrollo, problemas y perspectivas”.*

OSITRAN (2020) *“Repercusión del COVID-19 en el sector aeronáutico en el Perú y el mundo”.*





CARRETERAS



AEROPUERTOS



VÍAS FÉRREAS



PUERTOS



HIDROVÍA



Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Para comentarios o sugerencias dirigirse a:

estudioseconomicos@ositran.gob.pe

