

Informe especial

IMPULSO Y DESAFÍOS DEL SECTOR AEROPORTUARIO: CLAVES PARA EL CRECIMIENTO DEL TURISMO EN PERÚ



INFORME ESPECIAL

Impulso y desafíos del sector aeroportuario: Claves para el crecimiento del turismo en Perú

Tras superar la pandemia del Covid-19 y el levantamiento de las medidas adoptadas para prevenir su propagación, el sector turismo tuvo que enfrentar las convulsiones sociales que experimentó el país el año pasado producto de la crisis política. Pese a ello, registró crecimiento en los dos últimos años.



El MINCETUR estima que:

Este año recibiremos más de 3.4 millones de turistas internacionales que representarán para el país 4 526 millones de dólares en divisas por turismo receptivo, y se espera registrar 43.5 millones de viajes por turismo interno que generarían 6 327 millones de dólares de ingresos. Estima que este año el turismo aporte el 2.9% del PBI (aún por debajo del 3.9% registrado al 2019) y sostenga 1.3 millones de empleos.





Entre las distintas actividades que lo componen:

Los servicios de transporte de pasajeros (terrestre, aéreo, acuático) ocuparon un importante lugar con un **21.5% de participación de la producción turística del Perú en 2019**. Ineludiblemente, ello involucra la infraestructura de transporte, especialmente la aérea.

El **65% de turistas internacionales** que llegaron entre enero y julio de 2024 ingresaron al país por el aeropuerto Jorge Chávez. Además, entre 2019 y 2023 los vacacionistas peruanos en destinos nacionales aumentaron su preferencia por el transporte aéreo (avión), pasando de 15% al 29%.



“ ES IMPORTANTE DESTACAR QUE EL IMPACTO DE LA INVERSIÓN EN CONECTIVIDAD AEROPORTUARIA EN EL TURISMO SE TRASLADA NO SOLO AL CRECIMIENTO ECONÓMICO DEL PAÍS SINO TAMBIÉN AL DESARROLLO REGIONAL.”





Un estudio de Chang (2018)¹, estimó que el incremento de 1% de la inversión en infraestructura y equipamiento aeroportuario genera: un aumento del 0.27% en el PIB per cápita regional, un incremento de 0.13% en el ingreso neto per cápita regional y mejoras en la esperanza de vida al nacer a nivel regional y en las tasas de matrícula escolar.

LA PARTICIPACIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN EL SECTOR AEROPORTUARIO HA SIDO CLAVE PARA EL CRECIMIENTO Y DESARROLLO ECONÓMICO DEL PAÍS.

Un estudio de Del Carpio (2023)², encontró que un incremento del 1 % de la inversión de infraestructura aeroportuaria concesionada en Asociación Público-Privada (APP) genera un incremento del desarrollo económico³ en 0.58% y que un aumento de mil millones de soles en la inversión de APP de aeropuertos genera un incremento en el PIB del 3.2%.

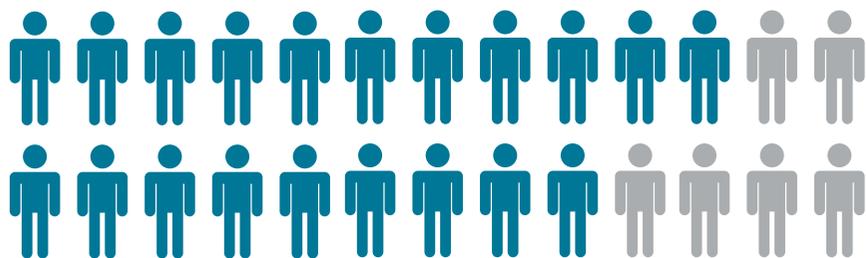


1 Chang, V. (2018). Impacto de la inversión en aeropuertos en el desarrollo económico regional: Evidencia empírica de los aeropuertos. Ositrán. Documento de trabajo N.º2.
 2 Del Carpio, L. (2023). Impacto de las asociaciones público-privadas de infraestructura de transporte en el desarrollo económico en Perú. Global Business Administration Journal, 7 (1), 27-46.
 3. El desarrollo económico es un proceso multidimensional hacia el logro del bienestar de la población. En este estudio, el autor mide el desarrollo económico mediante: indicadores monetarios (PIB, ingreso proveniente de trabajo), indicadores no monetarios de salud (esperanza de vida al nacer, mortalidad infantil) e indicadores no monetarios de educación (alumnos matriculados en secundaria, promedio de años de estudio de la población mayor a 15 años).



En 2025

El nuevo terminal de pasajeros del aeropuerto internacional Jorge Chávez tendrá capacidad para movilizar 40 millones de pasajeros⁴, el doble del tráfico de pasajeros registrado en 2023. Este incremento de capacidad del principal aeropuerto del país redundará en una descentralización de la demanda turística hacia el resto del país, aún más considerando que el 46.511% de los ingresos brutos del Jorge Chávez se destina a un fideicomiso, administrado por el Estado, que permite el financiamiento de inversiones de mejoramiento de los aeropuertos de provincia.



40 millones
de pasajeros



4. <https://rpp.pe/economia/economia/lap-nuevo-terminal-del-aeropuerto-jorge-chavez-atendera-a-40-millones-de-pasajeros-desde-el-2025-noticia-1571613?ref=rpp>

Aún con la pandemia,
la demanda real de los aeropuertos
concesionados de provincias
sobrepasó la demanda proyectada
en los modelos económico
financieros de las concesiones⁵.

En 2023, movilizaron 10.7 millones
de pasajeros (nacionales e
internacionales), 7% más que en
2019. Los aeropuertos de provincias
requieren ser potenciados para
atender la mayor demanda que
derivará desde el Jorge Chávez.



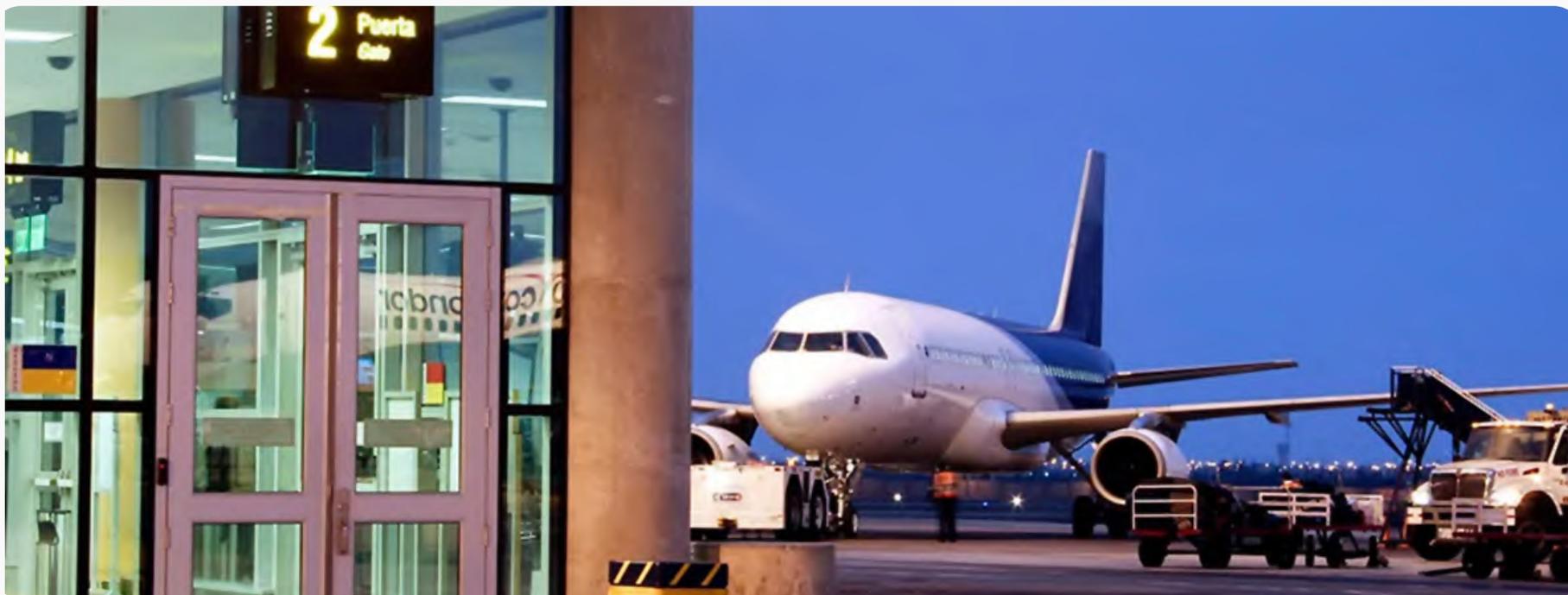
5. En el caso del primer grupo de aeropuertos de provincias, el tráfico de pasajeros en 2007-2021 fue 103% mayor a lo proyectado. En el caso del segundo grupo de aeropuertos de provincias, el tráfico en el periodo 2011-2021 fue 33% mayor a lo proyectado



Los aeropuertos concesionados del primer y segundo grupo de provincias representan más de 977 millones de dólares de compromisos de inversión, de los que se han ejecutado y reconocido el 30% a julio de 2024, según cifras del regulador. Pese a la relevancia de estas infraestructuras para el desarrollo regional, sus proyectos de mejoramiento y rehabilitación se someten a dilatadas revisiones para obtener aprobaciones por parte del concedente.

El sector, con un postergado aeropuerto de Chinchero (con solo 13% de avance físico) y con la actualización de expedientes técnicos los aeródromos de Yurimaguas y Juanjuí (IOARRs aprobados hace 6 años), anuncia nuevos aeropuertos en la selva del país que – dados los antecedentes – no verían luz en el corto ni mediano plazo.





UNA MEDIDA MÁS ATERRIZADA PARA PROMOVER EL SECTOR AEROPORTUARIO EN BENEFICIO DEL TURISMO Y DEL DESARROLLO ECONÓMICO REGIONAL ES AGILIZAR LA APROBACIÓN DE TÉRMINOS DE REFERENCIA, ESTUDIOS, EXPEDIENTES TÉCNICOS DE LOS AEROPUERTOS CONCESIONADOS. EN PROMEDIO, UN ESTUDIO DEFINITIVO DE INGENIERÍA, ES OBSERVADO 4 VECES LUEGO DE SER PRESENTADO POR EL CONCESIONARIO Y SU APROBACIÓN TOMA ENTRE 1.5 Y 2 AÑOS.

La tercerización o convenios con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para la aprobación de expedientes son una alternativa que debe evaluar el MTC dado el número limitado de especialistas de la DGAC encargados de revisarlos. Asimismo, se debe establecer claramente plazos máximos de revisión e implementar instrumentos de transparencia eficaces que disminuyan el temor de los funcionarios a la Contraloría General de la República.