

DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES

Aeropuertos Concesionados



Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt



Aeropuerto El Loa de Calama



Aeropuerto La Florida de La Serena



Aeropuerto de La Araucanía



Aeropuerto Mocopulli de Dalcahue



Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo



Aeropuerto Desierto de Atacama



Aeropuerto Cañal Bajo de Osorno



Aeropuerto Balmaceda



Aeropuerto Andrés Sabella



concesiones.mop.gob.cl

Plan de Concesiones Aeroportuarias 2023 - 2026

La cartera de proyectos aeroportuarios de la Dirección General de Concesiones del MOP para el período 2023-2026 considera 3 licitaciones, por una inversión de **MMUSD\$769**.

Esta cartera considera las licitaciones del Aeropuerto de La Araucanía, y la Red Aeroportuaria Norte conformada por Atacama y Andrés Sabella, y la Red Aeroportuaria Sur conformada por El Tepual, Cañal Bajo, Pichoy y Mocopulli.



En licitación
MMUSD 769



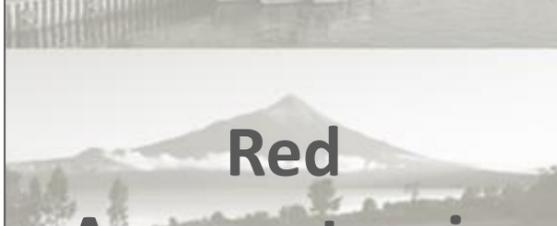
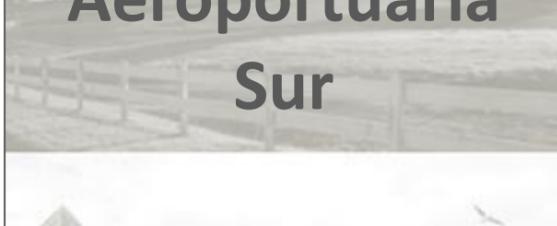
En construcción y
operación
MMUSD 1.379



Plan de Concesiones Aeroportuarias 2023 - 2026

La cartera de proyectos aeroportuarios de la Dirección General de Concesiones del MOP para el período 2023-2026 considera 3 licitaciones, por una inversión de **MMUS\$769**.

Esta cartera considera las licitaciones del Aeropuerto de La Araucanía, y la Red Aeroportuaria Norte conformada por Atacama y Andrés Sabella, y la Red Aeroportuaria Sur conformada por El Tepual, Cañal Bajo, Pichoy y Mocopulli.

	5,2%	Araucanía Pax 2019: 1.028.000 Pax 2035: 2.300.000	USD\$ 92	
	5,9%	Desierto de Atacama Pax 2019: 616.000 Pax 2035: 1.542.000	USD\$ 87	
	4,9%	Andrés Sabella Pax 2019: 2.174.000 Pax 2035: 4.640.000	USD\$ 125	
	5,8%	El Tepual Pax 2019: 1.934.000 Pax 2035: 4.800.000	USD\$ 72	
	3,6%	Cañal Bajo Pax 2019: 163.000 Pax 2035: 286.000	USD\$ 53	
	4,3%	Pichoy Pax 2019: 344.000 Pax 2035: 679.000	USD\$ 40	
	7,3%	Mocopulli Pax 2019: 70.000 Pax 2035: 215.000	USD\$ 40	

Ingresos de la Concesión

 Ingresos por Pasajero Embarcado



La DGAC paga al Concesionario por cada pasajero embarcado en el aeropuerto. Se trata de un monto entre US\$3 y US\$5.

 Ingresos por la Explotación



Provenientes de la explotación de la infraestructura el registro histórico indica que el ingreso por cada pasajero bordearía los USD\$ 3.

 Ingresos por Subsidios



Históricamente la DGAC ha pagado los subsidios a la construcción, pero a partir de los Araucanía y la Red Aeroportuaria Norte esta obligación la ha asumido el MOP.

 Restitución del IVA de Construcción y Explotación



DL N°825 de 1974 “Ley sobre impuestos a las ventas y servicios” el MOP pagará al SPV el servicio a la construcción y a la explotación.

Ingresos de la Concesión

Ingresos por Pasajero Embarcado



La DGAC paga al Concesionario por cada pasajero embarcado en el aeropuerto. Se trata de un monto entre US\$3 y US\$5.

Ingresos por la Explotación



Provenientes de la explotación de la infraestructura el registro histórico indica que el ingreso por cada pasajero bordearía los USD\$ 3.

Ingresos por Subsidios



Históricamente la DGAC ha pagado los subsidios a la construcción, pero a partir de los Araucanía y la Red Aeroportuaria Norte esta obligación la ha asumido el MOP.

Restitución del IVA de Construcción y Explotación



DL N°825 de 1974 "Ley sobre impuestos a las ventas y servicios" el MOP pagará al SPV el servicio a la construcción y a la explotación.

- **Servicios Aeronáuticos:**
 - ✓ **Comerciales:** Sistema de Embarque/Desembarque, Áreas para Servicio en Plataforma, Derecho Máximo por Operación Servicios en Plataforma, Tarifas Máximas por Metro Cuadrado de Arriendo Mensual Servicios en Plataforma.
 - ✓ **No comerciales: Sistema de Manejo de Equipaje de Entrada y Salida.**

- **Servicios No Aeronáuticos Comerciales Obligatorios:** Alimentación y bebida, Estacionamientos públicos, y Terminales de carga, entre otros.

- **Servicios No Aeronáuticos Comerciales Facultativos:** Locales Comerciales, Publicidad y Propaganda, Custodia, sellado y embalaje de equipaje, Servicios a pasajeros VIP, áreas Rent a Car y Oficinas en general, entre otros que proponga el Concesionario.

Ingresos de la Concesión

Ingresos por Pasajero Embarcado



La DGAC paga al Concesionario por cada pasajero embarcado en el aeropuerto. Se trata de un monto entre US\$3 y US\$5.

Ingresos por la Explotación



Provenientes de la explotación de la infraestructura el registro histórico indica que el ingreso por cada pasajero bordearía los USD\$ 3.

Ingresos por Subsidios



Históricamente la DGAC ha pagado los subsidios a la construcción, pero a partir de los Araucanía y la Red Aeroportuaria Norte esta obligación la ha asumido el MOP.

Restitución del IVA de Construcción y Explotación



DL N°825 de 1974 "Ley sobre impuestos a las ventas y servicios" el MOP pagará al SPV el servicio a la construcción y a la explotación.

Servicios No Aeronáuticos No Comerciales:

- ✓ Conservación.
- ✓ Aseo.
- ✓ Mantenimiento de Áreas Verdes.
- ✓ Gestión de Basura y Residuos.
- ✓ Señalización.
- ✓ WiFi.
- ✓ Transporte de Equipaje.
- ✓ Información a los usuarios.
- ✓ Agua potable.
- ✓ Vigilancia.
- ✓ Circuito Cerrado de Televisión.
- ✓ Entretención.
- ✓ Áreas para Transporte público.
- ✓ Primeros Auxilios.

Modelo de Concesión Chileno



Anteproyecto Referencial: Mayoritariamente tipo BOT (*Building, Operate, Transfer*). La Dirección de Aeropuertos elabora el diseño arquitectónico y las especialidades. El MOP identifica las necesidades y no es parte de las obligaciones del Concesionario.

El riesgo de construcción acotado es entregado completamente al Concesionario.



Financiamiento: El licitante que se adjudique la concesión tendrá la responsabilidad de buscar el financiamiento para la construcción de la obra. Subsidios, Ingresos Mínimos Garantizados.

No es parte de la Oferta.



Variable de licitación. Para la concesión de un aeropuerto se han utilizado varias estructuras: 1) Tarifa por Pasajero Embarcado, 2) Plazo de la Concesión, 3) Bienes y Derechos, 4) Subsidio a la Construcción, 5) Tarifas máximas por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, **6) Valor Presente de los Ingresos**, y 7) Compartición de Ingresos.



El **Valor Presente de los Ingresos** es una licitación en la cual las firmas pujan por el valor presente de los ingresos por pasajero embarcado, asociado directamente a la Tarifa por Pasajero Embarcado, y la concesión termina cuando la oferta es cobrada.

Modelo de Concesión Chileno

Necesidades a Resolver

Antecedentes...

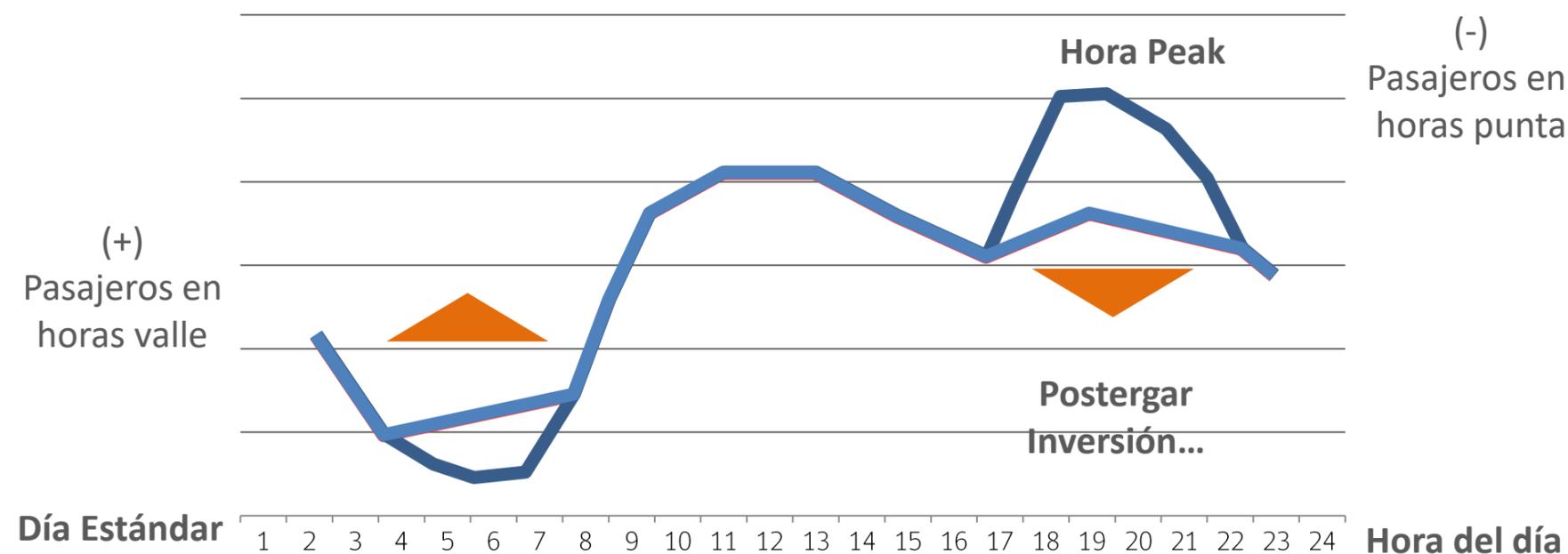
1. Comportamiento irregular de la demanda y su efecto en los ingresos por pasajero embarcado.
2. Ingresos complementarios (regulados y no regulados).
3. El uso del VPI como la solución para mitigar el riesgo de demanda.

Consecuencias...

1. ... la industria aeroportuaria... (el Concesionario no atrae nuevos pasajeros al sistema),
2. ... la productividad de los factores... (existen tiempos ociosos de la infraestructura), y
3. ... la rentabilidad de la inversión pública (la utilización de los tiempos ociosos permitiría operar más pasajeros con la misma inversión).

Necesidades a resolver...

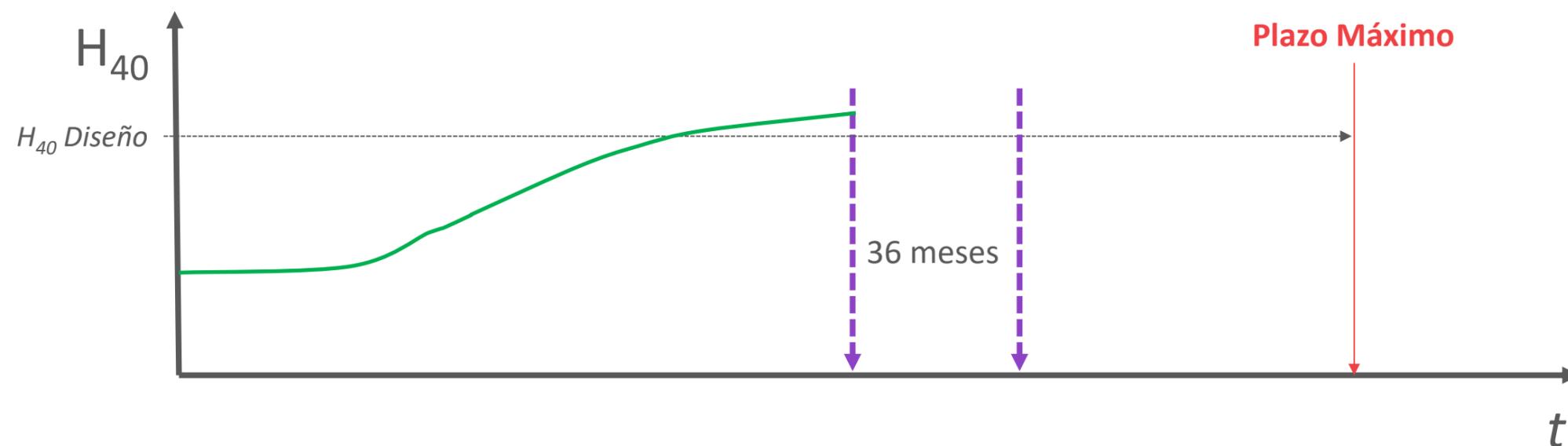
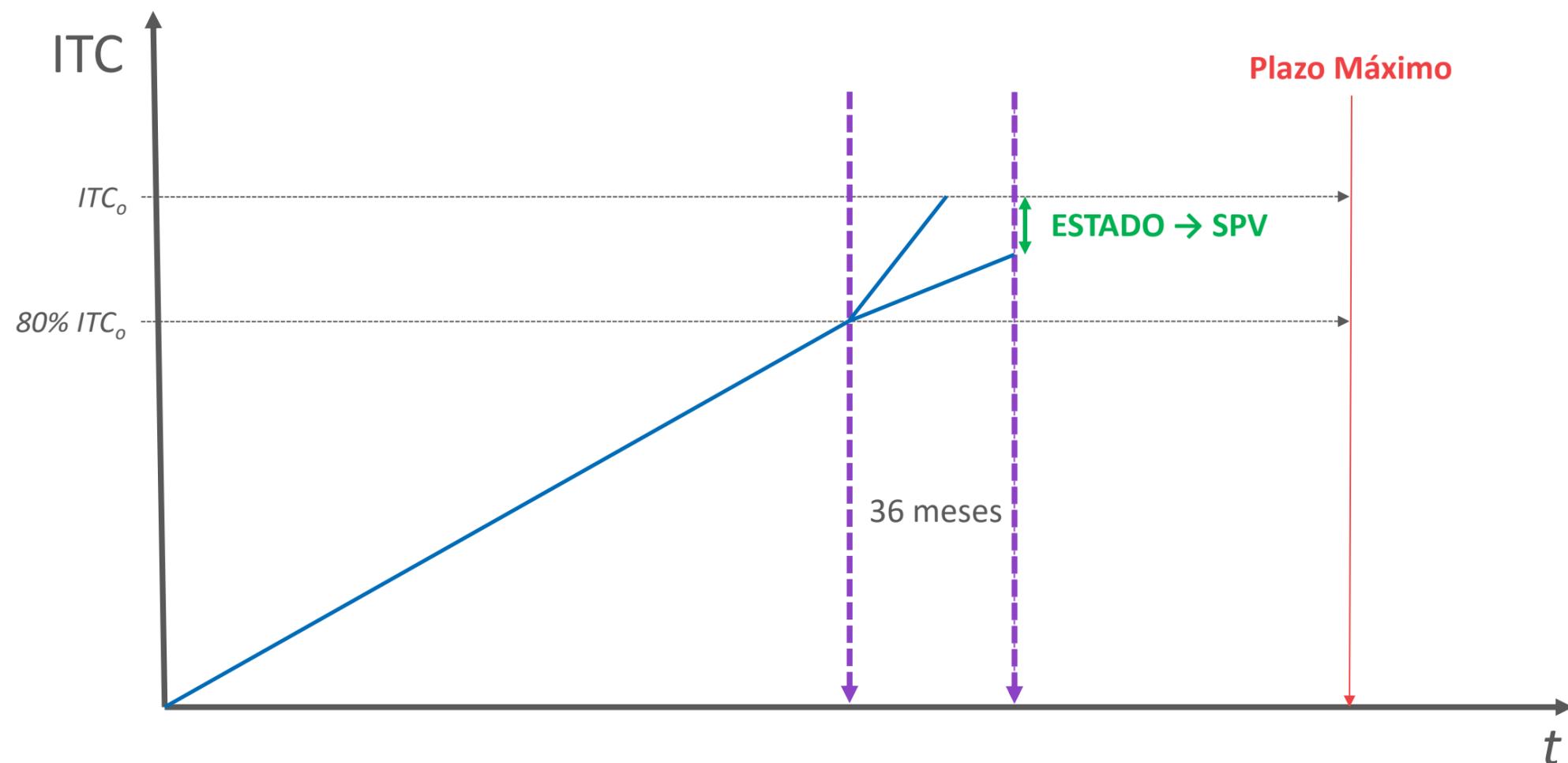
1. Menos recursos del Estado. El Concesionario elabore un cronograma eficientemente las inversiones y las necesidades de TPE y Subsidio disminuyan.
2. Uso EFICIENTE de la infraestructura. Se opera un mayor número de pasajeros con la misma infraestructura manteniendo el Nivel de Servicio.
3. Potenciar la Asociación Público Privada. El Concesionario es aliado del Estado para cautelar el buen uso de la infraestructura.
4. El Concesionario puede influenciar la demanda a su favor y a favor del Estado.



Modelo de Concesión Chileno

Estructura actual...

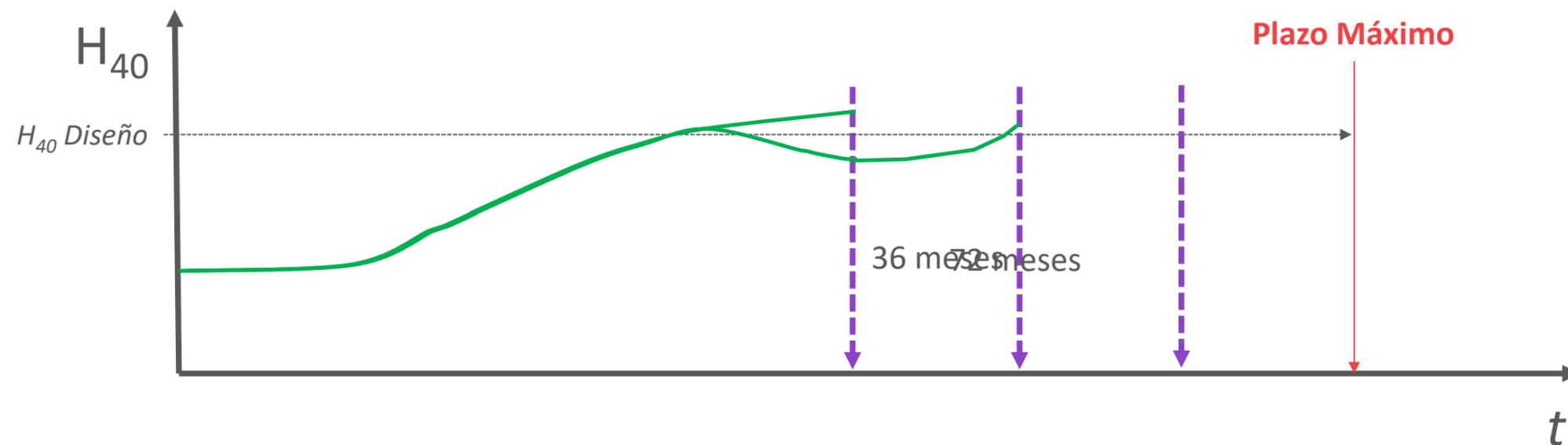
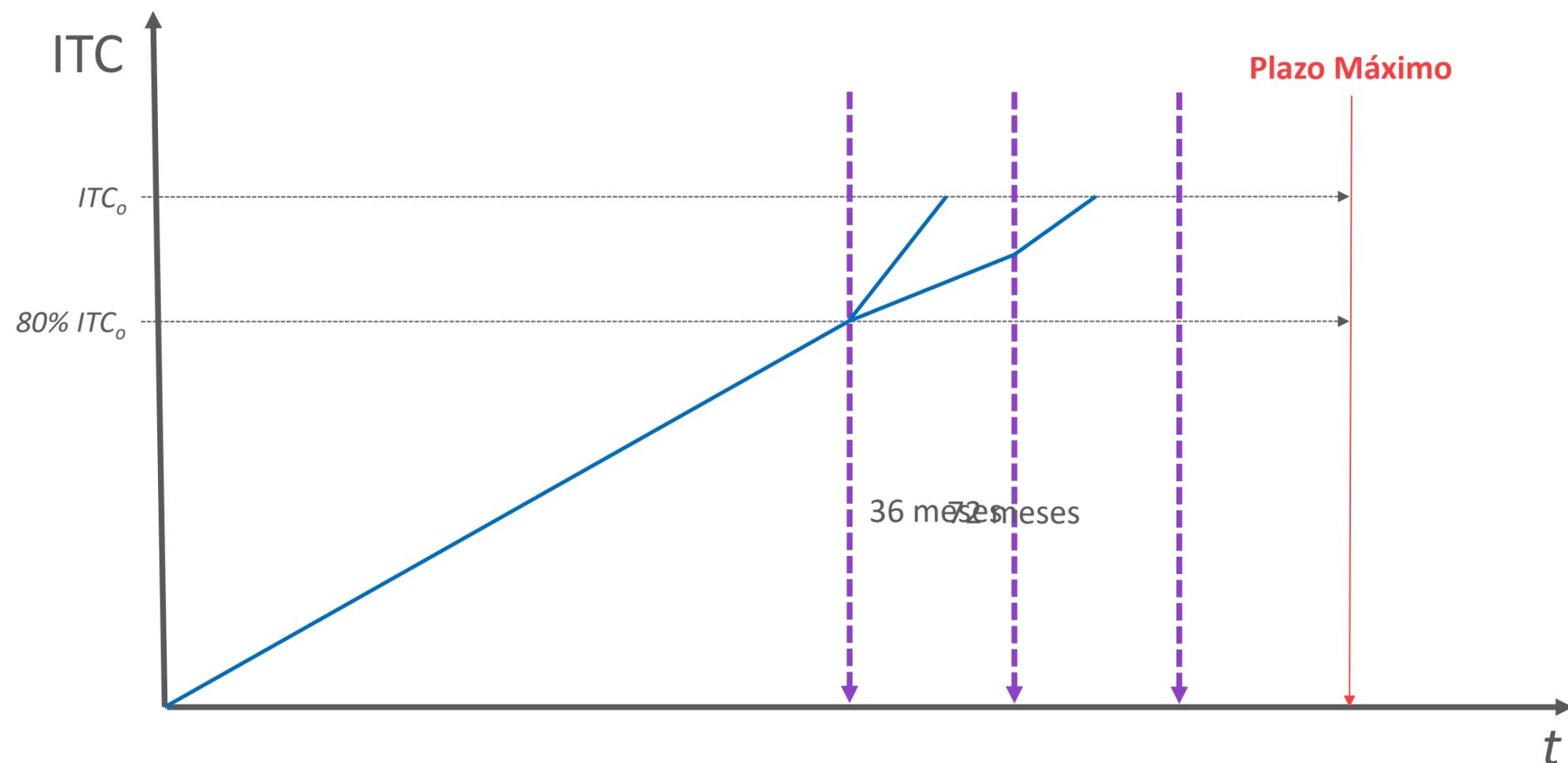
1. Valor de Ingresos Totales de la Concesión (ITC) solicitado por el Concesionario en su oferta económica.
2. Tarifa por pasajero embarcado (TPE) ofrecida por el Estado.
3. Subsidio equivalente al valor del Presupuesto Oficial Estimado (POE).
4. Ingresos complementarios históricos promedio equivalente a USD\$ 3 por pasajero embarcado.
5. Plazo de la concesión variable. La Concesión termina cuando el Concesionario recaude el ITC, con un plazo máximo de concesión.
6. Mecanismo para fijar el plazo de concesión. La concesión se extinguirá al cado de 36 meses contados desde que se cumpla el 80% del ITC.
7. Si cumplidos los 36 meses el Concesionario no recupera su ITC, se le paga la diferencia.



Modelo de Concesión Chileno

Estructura actual...

8. Mecanismo para fijar el plazo de concesión. La concesión se extinguirá al cado de 36 meses contados desde que se cumpla el 80% del ITC.
9. Si el número de pasajeros en la hora punta 40 no supera el de diseño el Concesionario tiene la opción de continuar en el contrato de concesión (1.525).
10. El Concesionario tiene la opción de continuar con el contrato de concesión donde tiene que equilibrar sus ingresos y egresos.
11. En ningún caso el contrato de concesión se puede extender más allá del plazo máximo.





concesiones.mop.gob.cl