



Lima, 5 de marzo de 2025

Señores:
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
OSITRAN
Presente. –

Atención: Sra. Verónica Zambrano Copello

Asunto: **Comentarios a la propuesta de OSITRAN para la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) aplicable a los pasajeros en tránsito en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

Estimados señores,

Previo un muy cordial saludo, me dirijo a ustedes en nombre de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional ("IATA", por sus siglas en inglés), con la finalidad de poder trasladarles nuestros comentarios con relación a la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN, publicada el 30 de enero de 2025. Mediante ella se establece la propuesta del OSITRAN para la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) aplicable a los pasajeros en tránsito en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez ("AIJCH"), conforme a los siguientes montos: (i) Pasajeros en transferencia internacional a internacional (INT-INT): USD 12.49 por pasajero; y, (ii) Pasajeros en traslado doméstico a doméstico (DOM-DOM): USD 7.60 por pasajero.

Al respecto, en primer lugar, consideramos necesario resaltar que la implementación de estas nuevas tarifas tendrá efectos particularmente negativos para las aerolíneas y los viajeros que optan por el aeropuerto de Lima como punto de conexión entre vuelos internacionales y domésticos, representando un aumento significativo en los costos asociados.

Como hemos explicado en diversas oportunidades, el establecimiento de dichas tarifas restará competitividad al Perú frente a otros países de la región donde no se aplican. Particularmente, aquellos que poseen aeropuertos que compiten por establecerse como *hubs* entre el norte y el sur del continente, como lo son el aeropuerto de *El Dorado* en Bogotá y el aeropuerto de *Tocumen* en Ciudad de Panamá que no las cobran.

Asimismo, con relación a las propuestas tarifarias realizadas por el OSITRAN, las cuales -contra cualquier expectativa razonable- superan lo propuesto por el propio concesionario, debemos señalar que no estamos de acuerdo con ellas, debido a lo siguiente:

- Las políticas de la Organización de Aviación Civil Internacional ("OACI") indican que los cargos por servicios aeroportuarios o aeronáuticos deben estar directamente relacionados con los costos asociados a los mismos, debiendo haber una justificación sólida para que se introduzca cualquier cambio a éstos. En el caso de Lima, en el pasado no se ha cobrado por los pasajeros en transferencia. Sin embargo, sí se han brindado servicios tanto para los pasajeros de origen/destino como para los pasajeros de tránsito durante muchos años. Por consiguiente, si la base de costos sigue siendo la misma, la introducción de una nueva tarifa de transferencia debe compensarse con la reducción de otras tarifas que cobra el concesionario. De lo contrario, la introducción de esta nueva tarifa para los pasajeros en transferencia constituiría, únicamente, la búsqueda de mayores rentas por parte del concesionario del aeropuerto en total desmedro de los usuarios y de la recuperación del aeropuerto como *hub* de la región.
- Consecuentemente, para mantener el equilibrio que debe corresponder en la fijación de las nuevas tarifas debería plantearse una reducción de las actuales TUUA nacional e internacional, pero dado que ambas tienen procesos tarifarios independientes del actual para la TUUA de transferencia, es adecuado incorporar, dentro de las variables para su proceso de fijación, la mencionada reducción potencial de las dos primeras. Esto permitirá mantener los costos asociados al boleto al mínimo posible, considerando que este tipo de incrementos en costos tendrá un impacto negativo en el desarrollo del sector.
- Los cambios fundamentales en los servicios y la infraestructura proporcionados a los pasajeros de TUUA nacional e internacional frente a los de transferencia deben explicarse junto con la justificación del cambio y la relación con los niveles de cargo propuestos.
- Se presenta un nivel inminente de asimetría de información, dado que solo el concesionario tiene información real completa de los costos asociados a la tarifa por implementar. Ante esto, resulta esencial que la autoridad y los usuarios afectados por la nueva tarifa puedan contrastar/validar la información de la estructura de costos para la presentación de los servicios asociados, ya que son la base de la implementación de la nueva tarifa. Si esta información no puede validarse dada la naturaleza del procedimiento tarifario, sería aconsejable considerar la fijación de la tarifa cuando se disponga de suficiente información para realizar la verificación correspondiente. A la fecha no se tienen casos previos en los que el OSITRAN haya constatado el 100% de los costos informados por el



concesionario, por el contrario, siempre se han registrado discrepancias significativas.

- Por otro lado, las políticas de la OACI prevén que cualquier cambio en las tarifas debe introducirse gradualmente. La introducción de una nueva carga significativa es incompatible con este principio. Ya se han vendido volúmenes significativos de billetes de avión para pasajeros en tránsito sin que estos incluyan el nuevo TUUA por dicho tránsito, los cuales tendrían que ser asumidos por las compañías aéreas. Incluso, si se ajustaran las tarifas de las TUUAs nacional e internacional -con motivo de la fijación de las TUUAs en transferencia-, se requiere un período de transición planificado para evitar perjudicar a cualquier operador con variaciones masivas en un corto período de tiempo.
- Como sabe la autoridad, las conexiones aéreas son una parte fundamental del tráfico aéreo del AIJCH. El aumento del costo para los pasajeros que realizan transbordos puede conducir a una disminución en el número de pasajeros en tránsito, afectando no solo a la industria aérea, sino también a los comerciantes y proveedores de servicios dentro del mismo. Esto se amplifica aún más si otros cargos no se reducen proporcionalmente para compensar un aumento en los cargos de transferencia.

En resumen, creemos que, en lugar de imponer tarifas adicionales, debería haber una revisión exhaustiva de las tarifas existentes y una redistribución equitativa de los costos entre las diferentes categorías de pasajeros. Además, cualquier ajuste tarifario debe realizarse dentro de un marco que considere el impacto en la competitividad del aeropuerto y la experiencia del usuario.

Hay que tener en cuenta que la imposición de la TUUA de transferencia también perjudicará al Estado pues toda disminución en la recaudación de TUUA por parte de LAP significará a su vez una reducción del Ingreso Bruto que es la base para calcular la Retribución del 46.511% que debe recibir el Concedente según el contrato de concesión. Asimismo, disminuirá la recaudación de los US\$ 15.00 por concepto de Impuesto Extraordinario para la Promoción y Desarrollo Turístico Nacional, lo que restringirá la tan necesaria ampliación de las actividades realizadas por PromPerú cuya efectividad es innegable.

La reducción de otras tarifas existentes sería una estrategia viable para equilibrar los costes y garantizar que el aeropuerto mantenga su competitividad y no afecte negativamente a la experiencia del pasajero. La clave no es aumentar la carga financiera general de los usuarios en beneficio exclusivo de los accionistas de los aeropuertos, sino más bien ajustar las tarifas a los servicios aeroportuarios.

Complementando lo anterior, conforme detallamos en nuestros comentarios iniciales presentados para este procedimiento (Anexo 1), la IATA promueve las cuatro directrices de la OACI, establecidas en el Documento 9082 adjunto (Anexo 2), para la definición de cargos, las cuales incluyen: i) No discriminación en la aplicación de cargos; ii) Cargos basados en costos; iii) Transparencia de la información; y, iv) Proceso de consulta con los usuarios. En este caso, se detecta la falta de un proceso de consulta colaborativo que incluya a los operadores de vuelos internacionales y domésticos, para realizar un análisis detallado de los costos de prestación de servicios y una discusión previa con los principales clientes de la industria.

Por todo lo anterior, **solicitamos respetuosamente a OSITRAN que reconsidere la implementación de esta nueva tarifa para pasajeros en transferencia**, y explore alternativas que no afecten negativamente a los usuarios, ni comprometan la posición estratégica del AIJCH.

IATA y sus aerolíneas miembros valoran los avances de la aviación peruana y las transformaciones impulsadas por las autoridades, que facilitan el desarrollo de nuestra industria, estando comprometidos con el diálogo continuo y con trabajar juntos para promover el crecimiento de una aviación saludable y rentable en el Perú.

Finalmente, esperamos que esta solicitud sea debidamente considerada y quedamos a disposición del OSITRAN para cualquier aclaración o información adicional que pueda ser requerida en este contexto.

Sin otro particular, les agradezco su atención y nos despedimos.

Atentamente,

Martín La Rosa
Area Manager Perú & Bolivia
IATA