



Lima, 10 de julio de 2025

Señores:

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

Presente.–

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), que representa a más de 350 aerolíneas a nivel mundial, incluidas las principales que operan en y hacia el Perú, con la finalidad de poder trasladarles nuestros comentarios con relación a la Resolución de Presidencia N.º 0066-2025-PD-OSITRAN y del Informe Conjunto N.º 00134-2025-IC-OSITRAN, mediante los cuales se establece la nueva propuesta del OSITRAN para la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) aplicable a los pasajeros en tránsito en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez ("AIJCH").

Al respecto, en primer lugar, si bien reconocemos que la voluntad del regulador de retrotraer el procedimiento y establece una tarifa provisional reducida -USD 10.74 para pasajeros INT-INT y USD 6.79 para pasajeros DOM-DOM-, aún persisten deficiencias estructurales en el modelo tarifario propuesto. En particular, consideramos que no se ha realizado una revisión integral de las tarifas aeroportuarias reguladas existentes, lo cual impide asegurar una correlación adecuada entre los servicios provistos a los pasajeros y el costo de proveerlos.

Esta omisión representa un riesgo de doble cobro, especialmente tomando en cuenta que los servicios a pasajeros en transferencia podrían haber sido históricamente financiados mediante la tarifa de la TUUA de salida u otros conceptos tarifarios cobrados por Lima Airport Partners ("LAP"), de forma respaldada y balanceada en el contrato original de la concesión del AIJCH.

En ese sentido, con relación a las nuevas propuestas tarifarias realizadas por el OSITRAN, las cuales no consideran una reducción significativa respecto a las tarifas propuestas por el concesionario, debemos señalar que no estamos de acuerdo con ellas, por los motivos expuestos a continuación:

- Las políticas de la Organización de Aviación Civil Internacional ("OACI"), establecidas en el Documento 9082 adjunto (Anexo 1), indican, para la definición de cargos, que debe incluirse lo siguiente: 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 ese sentido, se recomienda que los cargos por servicios aeroportuarios o aeronáuticos estén 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 del AIJCH, 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 hasta que dichos procesos se asimilen. Esto permitirá mantener los costos asociados al boleto al mínimo posible, considerando -además- que este tipo de incrementos en costos tendrá un impacto negativo en el desarrollo del sector.

- Asimismo, la metodología de costos totalmente distribuidos aplicada por el regulador, si bien es válida desde el punto de vista normativo, requiere de una implementación transparente y acompañada de un rebalanceo tarifario integral. La ausencia de este rebalanceo contradice la Recomendación 4.2 del Informe N.º 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE, así como las mejores prácticas internacionales promovidas por la OACI, que exigen una relación directa entre tarifas y costos, y una implementación gradual de nuevos cargos.
- En relación con lo anterior, se tiene que la Adenda N° 6 al Contrato de Concesión del AIJCH indica en su texto que el equilibrio económico-financiero fue respetado al momento de su firma. Sin embargo, la introducción de un nuevo ingreso (TUUA de Transferencia) sin rebalanceo puede alterar dicho equilibrio en favor del concesionario. La evaluación del impacto financiero de esta nueva tarifa sobre el modelo económico de la concesión no ha sido debidamente realizada ni publicada.
- Por otro lado, 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. Por ejemplo, no se distingue adecuadamente entre pasajeros DOM-DOM provenientes de aeropuertos habilitados con controles unificados de seguridad (CUS), los cuales cumplen con estándares de seguridad reconocidos por el AIJCH y no requieren pasar nuevamente por controles, y aquellos provenientes de aeropuertos no habilitados, que sí deben pasar por dichos controles. Esta falta de diferenciación refuerza el riesgo de doble cobro por servicios compartidos.

El análisis del modelo económico remitido por LAP revela que los costos operativos (OPEX) y de inversión (CAPEX) asignados a los pasajeros en transferencia no están suficientemente diferenciados. Por ejemplo, se observa que los ratios de asignación de área para pasajeros INT-INT y DOM-DOM son de apenas 5% y 1% respectivamente, lo que sugiere un uso mínimo de infraestructura exclusiva. A pesar de ello, se asignan costos significativos a estos pasajeros, incluyendo mantenimiento, seguridad, servicios públicos y salarios, los cuales ya están cubiertos por la TUUA de salida.

Asimismo, se identifican inversiones mayores a USD 285 millones en infraestructura compartida (como el terminal, el procesador y las áreas de circulación), de las cuales una proporción relevante se asigna a pasajeros en transferencia sin una justificación clara basada en uso exclusivo o proporcional. Esta asignación desproporcionada de CAPEX refuerza la preocupación sobre la falta de correlación entre los servicios efectivamente utilizados y los costos imputados.

- OSITRAN reconoció en su propio informe que sustenta la fijación de la tarifa del TUUA de transferencia, que no ha podido verificar los costos declarados por el concesionario, por lo que el resultado podría estar sujeto a un error material. Asimismo, dicho informe admite que se ha utilizado información no incluida en los estados financieros auditados de LAP, lo que podría configurar una contabilidad paralela con fines tarifarios.

Ante el nivel inminente de asimetría de información, dado que solo el concesionario tiene información real completa de los costos asociados a la tarifa por implementar, no debe tomarse por cierta toda la información brindada por éste hasta que haya sido debidamente contrastada/validada por la autoridad o por los usuarios impactados por su establecimiento. Si esta información no puede validarse dada la naturaleza del procedimiento tarifario, sería aconsejable considerar la fijación de la tarifa recién cuando se disponga de suficiente información validada o en el siguiente ejercicio de regulación correspondiente al factor de productividad. A la fecha no existe ningún caso -materia de procedimiento regulatorio- en que el OSITRAN



haya validado e incorporado al 100% los costos indicados por el concesionario (todo lo contrario, siempre ha habido discrepancias significativas al respecto).

- 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.
- Finalmente, creemos que, en este caso, no se está dando 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, ni se ha tenido una discusión previa con los principales operadores de la industria aérea o principales clientes del aeropuerto.

Por todo lo expuesto, IATA solicita respetuosamente: (i) una revisión integral del modelo tarifario actual, incluyendo la TUUA de salida, para evitar doble cobro; (ii) la suspensión de la implementación de la TUUA de Transferencia hasta que se garantice transparencia en los servicios diferenciados provistos, rebalanceo tarifario conforme a la Recomendación 4.2 y evaluación del impacto en el equilibrio económico-financiero; (iii) la publicación detallada de los costos, inversiones y supuestos utilizados en el cálculo tarifario; y (iv) el establecimiento de un período de transición consensuado para la implementación de cualquier nuevo cargo.

De la misma forma, también debemos destacar que, como hemos explicado en diversas oportunidades, el establecimiento de la TUUA para pasajeros en transferencia internacional 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:

Posta	Aeropuerto	Transferencia Doméstica	Transferencia Internacional
LIM	Jorge Chávez - Lima	U\$6.79	U\$10.74
GRU	Guarulhos - Sao Paulo	U\$2.49	U\$2.49
BOG	El Dorado - Bogotá	-	-
SCL	Arturo Merino Benítez - Santiago	-	-
PTY	Tocumen - Panamá	-	-
UIO	Mariscal Sucre - Quito	-	-
GYE	José Joaquín de Olmedo - Guayaquil	-	-
MEX	AICM - Ciudad de México	-	-

Conforme fue discutido en la audiencia pública efectuada el pasado 7 de Julio de 2025, el AIJCH ha venido consolidándose como un *hub* regional, con un flujo creciente de pasajeros en transferencia. La introducción de una tarifa adicional sin una revisión integral del modelo de recuperación de costos puede desincentivar el uso del aeropuerto como centro de conexión, afectando la competitividad del país en el sector aeronáutico.

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 la cantidad de éstos, 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.

La reducción de otras tarifas aeroportuarias existentes sería una estrategia viable para equilibrar los costos 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.

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 sustentable 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,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Martín La Rosa", is written over a light blue rectangular background.

Martín La Rosa
Area Manager Perú & Bolivia
IATA Sucursal del Perú