

PLIEGO DE COMENTARIOS SOBRE LA TARIFA TUUA DE TRANSFERENCIA LAP

I. Con respecto a la TUUA de Transferencia

Con la Resolución de Presidencia N°0066-2025-PD-OSITRAN se propone la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) diferenciada para pasajeros de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Esta decisión genera cuestionamientos por parte del sector aéreo nacional e internacional debido a su impacto negativo sobre la competitividad del Jorge Chávez como aeropuerto hub regional y la equidad tarifaria.

En base a la metodología publicado en el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN:

1.5. Tarificación comparativa o benchmarking

“Consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir de comparaciones nacionales y/o internacionales de los costos o niveles tarifarios de infraestructuras con características similares y/o que presten un servicio similar...”

La utilidad de esta metodología sigue siendo válida por el menor costo y mayor rapidez en el cálculo, más aún cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional.”

Se cree conveniente hacer un análisis prospectivo con las tarifas provisionales que se evidencian mediante la Resolución de Presidencia N°0066-2025-PD-OSITRAN.

En base a ello se considera hacer un Benchmarking por la tarifa general por embarque que se cobran en los aeropuertos considerados como hubs regionales.

Tabla 1. Benchmarking: TUUA en los aeropuertos hub (en dólares americanos)

País	Aeropuerto	Tarifa Nacional (\$)	Tarifa Internacional (\$)	Tarifa Conexión (\$)
Perú	Jorge Chávez	12.41	30.86	6.79 (dom.) / 10.74 (int.)
Colombia	El Dorado	5.66	49	-
Panamá	Tocumen	-	40	-

Fuente: Tarifarios públicos de cada uno de los aeropuertos¹

¹ Colombia: <https://static.eldoradoaero.com/web/pdf/tasas-aeroportuarias/Tarifas+oficiales+COP+%26+USD+2025.pdf>
Panamá: <https://www.tocumenpanama.aero/index.php/emigracion/tasa-por-servicio-al-pasajero>
Perú: <https://www.lima-airport.com/cms/pasajeros/tarifa-aeroportuaria>

Como se muestra en la tabla 1 Perú es el único de los tres países que cobra una TUUA adicional por conexión. Esto afecta directamente al pasajero pues el no determina hacer una escala en Lima, y se le penaliza con una tarifa adicional, a diferencia de aeropuertos como el de Colombia y Panamá que no aplican ninguna sobrecarga por transferencia afectando la competitividad.

La tarifa nacional en el Perú es la más alta con USD 12.41 frente a USD 5.66 en Bogotá, casi el doble, adicional a la tarifa de conexión sería de USD 19.2 lo que encarece el tráfico interprovincial y desincentiva la conectividad regional haciendo menos atractivo los vuelos entre ciudades dentro del país, afectando a los más pobres encareciendo los pasajes y sabiendo que son pocos los vuelos directos a regiones que no sean Lima. Esto generara que las aerolíneas pierdan incentivo para crear nuevas rutas regionales con conexión pues el pasajero paga más por hacer escala con lo cuál la demanda caerá y las aerolíneas pierden interés en sostener rutas que dependan de Lima.

Sumado a que regiones alejadas o sin vuelos directos a Lima o al exterior dependen de las conexiones para acceder al país y a otras regiones crearía una mayor desigualdad debido a la restricción en el acceso al transporte aéreo.

Tabla 2. Benchmarking: Tarifas de conexión o transferencia (en dólares americanos)

País	Aeropuerto	Nombre del servicio	Tarifa (\$)
Perú	Jorge Chavez	TUUA de Transferencia	6.79 (dom.) / 10.74 (int.)
Brasil	São Paulo – Guarulhos	Tarifa de conexión	3.2
EE. UU	JFK	US Passenger Facility Charge	4.5
Canadá	Toronto Pearson	Connecting Passenger	8
Alemania	Frankfurt	Transferencia	18.83
Francia	CDG	Conexión	3.89
Italia	Fiumicino	Transito	10,28 (Intra UE) / 8,71 (Extra UE)

Fuente: Tarifarios públicos de cada uno de los aeropuertos²

² EE. UU: <https://www.faa.gov/airports/pfc>

Canadá: <https://www.torontopearson.com/en/corporate/who-we-are/fees>

Alemania: <https://cdn.fraport.com/en/business-areas/operations/airport-charges.html>

Francia: <https://www.accior.fr/actualite/taxe-sur-le-transport-aerien-de-passagers-2024>

Italia:

https://www.adr.it/documents/10157/34217899/20250204_FCO_Tariffe+e+Sconti+2025_Area+Pubblica.pdf/2c28f061-aae9-ae09-d337-307b700bd95f?t=1738922185989

En el contexto de la implementación de la TUUA de transferencia se da conveniente realizar la Tabla 2 tomando en cuenta los países o aeropuertos los cuáles cobran este tipo de servicio de conexión o transferencia.

En comparativa podemos apreciar que la TUUA de transferencia internacional en el Perú (USD 10.74) es una de las más altas en entre los aeropuertos analizados. Esto superando a las tarifas de conexión en Brasil, Francia, EE. UU y Canadá y acercándose a la tarifa de Italia.

La TUUA nacional de Transferencia (USD 6.79) es también superior a las tarifas generales de conexión en países como Francia y EE. UU.

Esto genera grandes consecuencias a la competitividad pues la aplicación de una tarifa elevada desincentiva el uso del Aeropuerto Jorge Chávez como hub, ya que encarece la conexiones y a diferencia de los modelos pro-hub, que exoneran o reducen el costo para pasajeros en tránsito, Perú aplica una tarifa completa, lo cual afecta la demanda y el turismo.

Con respecto a los costos

1. Lo ideal y transparente en empresas aeroportuarias como en otros países tipo Aeropuertos Españoles (AENA) es contar con una contabilidad de costeo por actividades ABC ya que permite un mejor detalle y trazabilidad del costo y gasto, así como la asignación correcta de los costos a través de las relaciones causa y efecto a lo largo de todo el modelo garantizando que el resultado obtenido es el fiel reflejo de la realidad operativa y gestión de la organización evitando la asimetría de la información a cargo del operador.

II. Conclusiones

- 2.1 El análisis comparativo nacional e internacional evidencia que la TUUA de transferencia impuesta en Perú no se alinea con las mejores prácticas internacionales. Mientras que aeropuertos competidores aplican tarifas reducidas o exenciones, el modelo peruano carga al pasajero en tránsito con una tarifa similar a la de embarque originante, sin considerar el menor uso de infraestructura.
- 2.2 La implementación de la TUUA de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, con montos que igualan o superan los de aeropuertos

internacionales consolidados, representa una decisión tarifaria regresiva que afecta directamente la conectividad aérea del país y su competitividad logística regional.

- 2.3 Desde el punto de vista de conectividad, esta tarifa penaliza al pasajero que transita por Lima sin haber elegido hacerlo como destino final, lo que encarece los viajes interregionales dentro del Perú (por ejemplo, Cusco–Piura vía Lima), y desincentiva las conexiones internacionales a través de este hub. En un país con baja densidad de vuelos directos y geografía compleja, este tipo de cobros adicionales limita la integración territorial y profundiza las brechas entre regiones.
- 2.4 Desde el enfoque de competitividad, el análisis comparativo muestra que la tarifa peruana es más elevada que la de hubs competidores como Bogotá, Panamá, Toronto o París, y que Perú es el único país del grupo que no otorga descuentos ni exenciones para pasajeros en tránsito. Esto sitúa a Lima en desventaja frente a hubs regionales consolidados y reduce los incentivos para que aerolíneas utilicen el Jorge Chávez como punto de conexión internacional.
- 2.5 En suma, la TUUA de transferencia aplicada en Perú no responde a un enfoque estratégico de hub, rompe con principios de equidad y proporcionalidad tarifaria, y constituye un obstáculo estructural para la expansión del tráfico aéreo nacional e internacional, comprometiendo el uso óptimo de la nueva infraestructura aeroportuaria y el desarrollo de un sistema aéreo más descentralizado y competitivo.
- 2.6 Contar con una estructura de costos ABC permite obtener información mas detallada de los costos lo que refleja una mejor transparencia y trazabilidad del costo.

AREA DE COSTOS Y TARIFAS

GERENCIA DE FINANZAS CORPAC S.A