



LEY QUE AUTORIZA AL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (MTC) A NEGOCIAR CON EL CONCESIONARIO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ LA ELIMINACIÓN DE LA TARIFA DE TRANSFERENCIA EN BENEFICIO DE LOS USUARIOS

La congresista de la República que suscribe, **HEIDY JUÁREZ CALLE**, integrante del **Grupo Parlamentario Podemos Perú**, en uso de las facultades de iniciativa legislativa prevista en los artículos 102º numeral 1), y 107º de la Constitución Política del Perú, y en los artículos 22º inciso c), 75º y 76º del Reglamento del Congreso de la República, pone a consideración el siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Congreso de la República,

Ha dado la siguiente Ley:

LEY QUE AUTORIZA AL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (MTC) A NEGOCIAR CON EL CONCESIONARIO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ LA ELIMINACIÓN DE LA TARIFA DE TRANSFERENCIA EN BENEFICIO DE LOS USUARIOS

Artículo 1.- Objeto de la ley.

La presente ley tiene por objeto autorizar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a realizar un proceso de negociación con el concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para eliminar la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de transferencia, que afecta a los pasajeros que realizan vuelos de conexión en el país; para salvaguardar los derechos de los consumidores y garantizar la competitividad del aeropuerto a nivel internacional.



Artículo 2.- Autorización y plazo.

Se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de las oficinas pertinentes, a realizar un proceso de negociación y suscribir los acuerdos pertinentes con el concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para eliminar la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA), en su modalidad de transferencia.

Para tal fin, el ministerio cuenta con un plazo de cuarenta y cinco (45) días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley.

Artículo 3.- Criterios de negociación.

Para la negociación, se tendrá en cuenta, entre otros, los siguientes criterios:

- a) El principio de protección al consumidor y la defensa de los derechos de los usuarios de los servicios públicos;
- b) El impacto negativo de la tarifa de transferencia en la competitividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez a nivel regional;
- c) La necesidad de mantener el equilibrio económico-financiero del contrato de concesión, explorando soluciones que no perjudiquen a los usuarios;
- d) La transparencia en el proceso de negociación para garantizar un resultado justo, participativo y equitativo; y,
- e) La exigencia de cumplir con los acuerdos de inversión pactados para cerrar la brecha de infraestructura aeroportuaria.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA

ÚNICA: Derogar o dejar sin efecto normas.

Se deroga o deja sin efecto cualquier disposición legal o administrativa que se oponga a lo dispuesto en la presente ley.

Lima, 20 de septiembre de 2025.



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. FUNDAMENTOS

Marco constitucional y legal

La Constitución Política del Estado, respecto a la economía social de mercado, libertad de contratar y competencia, subsidiaridad empresarial y protección de los consumidores, establece lo siguiente:

“Artículo 58. La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.

(...)

Artículo 60. El Estado reconoce el pluralismo económico. La economía nacional se sustenta en la coexistencia de diversas formas de propiedad y de empresa. Sólo autorizado por ley expresa, el Estado puede realizar subsidiariamente actividad empresarial, directa o indirecta, por razón de alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional. La actividad empresarial, pública o no pública, recibe el mismo tratamiento legal.

Artículo 61. El Estado facilita y vigila la libre competencia. Combate toda práctica que la limite y el abuso de posiciones dominantes o monopólicas. Ninguna ley ni concertación puede autorizar ni establecer monopolios.

La prensa, la radio, la televisión y los demás medios de expresión y comunicación social; y, en general, las empresas, los bienes y servicios relacionados con la libertad de expresión y de comunicación, no pueden ser objeto de exclusividad, monopolio ni acaparamiento, directa ni indirectamente, por parte del Estado ni de particulares.



Artículo 62. La libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. Los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase. Los conflictos derivados de la relación contractual sólo se solucionan en la vía arbitral o en la judicial, según los mecanismos de protección previstos en el contrato o contemplados en la ley.

Mediante contratos-ley, el Estado puede establecer garantías y otorgar seguridades. No pueden ser modificados legislativamente, sin perjuicio de la protección a que se refiere el párrafo precedente.

(...)

Artículo 65. El Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios. Para tal efecto garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado. Asimismo vela, en particular, por la salud y la seguridad de la población¹ (el subrayado y resaltado son nuestros).

Asimismo, el marco constitucional desarrolla el régimen de la propiedad, las restricciones y el aprovechamiento de los particulares sobre la misma, estableciendo que:

Artículo 70. El derecho de propiedad es inviolable. El Estado lo garantiza. Se ejerce en armonía con el bien común y dentro de los límites de ley. A nadie puede privarse de su propiedad sino, exclusivamente, por causa de seguridad nacional o necesidad pública, declarada por ley, y previo pago en efectivo de indemnización justipreciada que incluya compensación por el eventual perjuicio. Hay acción ante el Poder Judicial para contestar el valor de la propiedad que el Estado haya señalado en el procedimiento expropiatorio.

(...)

¹ Ver en: <https://www.congreso.gob.pe/Docs/constitucion/constitucion/Constitucion-politica-Peru.pdf>



Artículo 72. La ley puede, sólo por razón de seguridad nacional, establecer temporalmente restricciones y prohibiciones específicas para la adquisición, posesión, explotación y transferencia de determinados bienes.

Artículo 73. Los bienes de dominio público son inalienables e imprescriptibles. Los bienes de uso público pueden ser concedidos a particulares conforme a ley, para su aprovechamiento económico² (el subrayado y resaltado son nuestros).

Estas disposiciones constitucionales fueron la base para la elaboración de las diversas leyes y normas que regulan la inversión privada en obras públicas y/o en servicios públicos en el territorio nacional. Así pues, tenemos las siguientes leyes:

- Decreto Legislativo N° 839, Ley de promoción de la inversión privada en obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, publicado con fecha 20 de agosto de 1996³;
- Ley N° 26917, Ley de supervisión de la inversión privada en infraestructura de transporte de uso público y promoción de los servicios de transporte aéreo, publicada con fecha 23 de enero de 1998⁴;
- Ley N° 27332, Ley marco de los organismos reguladores de la inversión privada en los servicios públicos, publicada con fecha 29 de julio de 2000⁵; y,
- Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante asociaciones público privadas y proyectos en activos, publicado con fecha 23 de julio de 2018⁶, entre otros.

² Ver en: <https://www.congreso.gob.pe/Docs/constitucion/constitucion/Constitucion-politica-Peru.pdf>

³ Ver en: <https://spij.minius.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H771895>

⁴ Ver en: <https://spij.minius.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H777915>

⁵ Ver en: <https://spij.minius.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H793421>

⁶ Ver en: <https://spij.minius.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1212236>



Problemática

El Poder Ejecutivo, a través del Comité Especial de Aeropuertos –después de más de 2 años de funciones–, otorgó la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez al Consorcio internacional Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), con la finalidad realizar la construcción, mejoras, conservación y explotación de la referida terminal aeroportuaria, por un periodo de 30 años, pudiendo prorrogarse en periodos de 10 años hasta un máximo de 60 años. En el año 2016, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y Lima Airport Partners (LAP), convinieron ampliar por 10 años el plazo de vigencia de la concesión, con lo cual el plazo total es de 40 años de concesión contados desde 14 de febrero de 2021⁷.

Cuando el consorcio internacional Lima Airport Partners (LAP) ganó la licitación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, estaba conformada por Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, con el 42.75% de acciones; por Bechtel Enterprises Services Ltd., con el 42.75% de acciones; y, por Cosapi S.A., con el 14.5% de acciones⁸. La composición accionaria ha ido cambiando en el tiempo hasta el cierre del año 2024, como podemos observar a continuación:

- En **diciembre de 2001**, Bechtel Enterprises Services Ltd. transfiere su participación en LAP a Alterra Lima Holdings Ltd.
- En **setiembre de 2003**, Cosapi S.A. vende su participación en LAP a Alterra Lima Holdings Ltd. Con ello, la composición societaria de LAP quedó de la siguiente forma: Alterra Lima Holdings Ltd. con 57,25% y Fraport AG Frankfurt Airport Services Worlwide con 42,75%.

⁷ OSITRAN. Informe de desempeño 2024: Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Lima; 2025, 71 p. Ver en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/informe-desempeno-lap-2024.pdf>

⁸ Ibidem.



- En **agosto de 2007**, Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide adquirió el 57,25% de participación de Alterra Lima Holdings y se convirtió en el propietario de Lima Airport Partners.
 - En **mayo de 2008**, la Corporación Financiera Internacional (IFI), miembro del grupo del Banco Mundial, y el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI, se incorporaron como socios de LAP.
 - En **mayo del 2019**, Fraport AG incrementó su participación en un 10% en LAP, mediante la adquisición del porcentaje de participación que mantuvo el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, de AC Capitales SAFI S.A por más de 10 años.
- (...)
- **[A]l cierre del año 2024**, la composición accionaria de LAP es la siguiente: Fraport AG (80,01% del capital social), un operador aeroportuario con una amplia experiencia en la operación de 26 aeropuertos en 11 países, y la Corporación Financiera Internacional (19,99%), el brazo financiero del Banco Mundial⁹ (el subrayado y resaltado son nuestros).

Según el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transportes de Uso Público (OSITRAN) el contrato de concesión contiene "las Operaciones Principales que se llevarán a cabo en el aeropuerto; la ejecución de Mejoras destinadas a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los Servicios Aeroportuarios y de los Servicios de Aeronavegación a cargo del Concesionario, las cuales deberán realizarse conforme con los Requisitos Técnicos Mínimos (en adelante, RTM) estipulados en el Anexo 14 del referido Contrato; el Régimen de Tarifas y Precios aplicables, así como las condiciones para la prestación de los servicios; el factor de retribución y otros pagos al Estado"¹⁰, entre otros aspectos.

⁹ Ibidem, pág. 9. Ver en: <https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2017/12/informe-desempeno-lap-2024.pdf>

¹⁰ Ibidem.

En ese contexto, el cuadro siguiente sistematiza la información del contrato de concesión respecto a la actual composición accionaria del consorcio, la inversión comprometida y acumulada, el periodo y vigencia, entre otros:

CUADRO N° 1
RESUMEN DE LA INFORMACIÓN RELEVANTE DE LA CONCESIÓN¹¹

Concesionario	Lima Airport Partners S.R.L.
Accionistas de la Concesión	Fraport Frankfurt Airport Services Worldwide 80.01%
	International Finance Corporation (IFC) 19.99%
Tipo de concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Mayor Retribución al Estado 46.511% de los ingresos brutos de la Concesión
Inversión comprometida en mejoras	1,061.5 millones (inc. IGV)
Ampliación del AIJCh ²	1,200 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al setiembre 2024	701,8 millones (inc. IGV)
Inicio de la concesión	14 de febrero de 2001
Vigencia de la concesión	40 años

Fuente: Lima Airport Partners (LAP)

Asimismo, es necesario subrayar, conforme se menciona en el cuadro precedente, que la retribución del Estado con el contrato de concesión es de 46.51% del total de los ingresos brutos que obtiene Lima Airport Partners (LAP). En el caso de CORPAC, recibe el 50% por concepto de servicio de aterrizaje y despegue, y el 20% por concepto de la Tarifa Unificada de uso de Aeropuerto (TUUA) para vuelos internacionales. Y el 1% de los ingresos de LAP es destinado al OSITRAN por concepto de tasa regulatoria¹².

¹¹ OSITRAN. Informe de gestión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez 2024-III. Lima; 2024, Pág. 3. Ver en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/11/informe-gestion-tercer-trimestre-2024-lap.pdf>

¹² Ibidem



Asimismo, a lo largo del periodo comprendido entre los años 2001 y 2017, se suscribieron un total de 7 adendas al contrato de concesión. Dichas modificaciones tuvieron un impacto sustancial en la estructura y los términos del acuerdo, y establecieron, entre otros puntos, los siguientes:

CUADRO N° 2
ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN¹³

N°	Fecha	Principales modificaciones
1	6/04/2001	(1) Precisiones respecto al plan de emergencias y operación de siniestros en el AIJCh
		(2) Precisión respecto a las excepciones para el Cierre del Aeropuerto
		(3) Precisiones respecto a los pagos que efectúe el Nuevo Concesionario al Concedente, en el supuesto de efectuarse una nueva licitación producto de la Caducidad de la Concesión
		(4) Precisiones respecto al equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión
2	25/07/2001	(1) Modificación de la definición de "Acreedores Permitidos"
		(2) Precisiones respecto a "Eventos de Fuerza Mayor" y "Ausencia de responsabilidad".
		(3) Precisiones respecto a las "Garantías Permitidas"
3	30/09/2002	(1) Modificación de la definición de "Ingresos Brutos"
		(2) Ampliación del ámbito de actuación de la "Cooperación del Concedente" en la operación de la Concesión
		(3) Precisiones respecto de las Mejoras, y la aprobación de sus precios unitarios
		(4) Precisiones respecto a las áreas para uso gratuito asignadas a las Autoridades Gubernamentales
		(5) Ampliación del plazo máximo para la entrega del área requerida para la ampliación del Aeropuerto.
		(6) Precisiones respecto a la Confidencialidad de la información referida al Concedente, al OSITRAN o al Aeropuerto
		(7) Modificación de las condiciones para el arrendamiento de locales o espacios comerciales dentro del Aeropuerto.
		(8) Incluir la obligación de aplicar encuestas de satisfacción a los usuarios, por parte del Concesionario
4	30/06/2003	(1) Precisiones respecto a la construcción de las Mejoras Obligatorias
		(2) Ampliación del plazo para la entrega del área requerida para la ampliación del Aeropuerto.
		(3) Ampliación de las garantías dadas por el Concedente al Concesionario
		(4) Precisiones respecto a la renovación de la Garantía de Fiel Cumplimiento por parte del Concesionario
		(5) Precisiones respecto a la "Ausencia de Responsabilidad del Concedente"
		(6) Precisiones respecto a "Eventos de Fuerza Mayor"
		(7) Precisiones respecto a las solicitudes de enmienda, adición o modificación del Contrato de Concesión
		(8) Modificación de las áreas para uso gratuito requeridas por las Autoridades Gubernamentales
		(9) Precisiones respecto al "Programa de Desarrollo Máximo de 8 Años" incluido en los Requisitos Técnicos Mínimos
5	25/07/2011	(1) Definir el área real de la Concesión del AIJCh que será expropiada y entregada al Concesionario
6	8/03/2013	(1) Precisiones respecto a las garantías del Estado
		(2) Precisiones respecto a la "Cooperación del Concedente" en la operación de la Concesión
		(3) Precisiones respecto a las Mejoras Obligatorias
		(4) Ampliación del plazo para la entrega del área requerida para la ampliación del Aeropuerto.
		(5) Modificación del Anexo 5 (precisiones respecto al cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia)
		(6) Modificaciones al "Anexo 11 - ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO"

¹³ Anexo N° 1 del Informe de desempeño 2024: Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de OSITRAN.



7	25/07/2017	(1) Modificación del numeral 3.2 (Prórroga de la vigencia de la Concesión)
		(2) Modificación del numeral 5.6.2.1 (Mejoras obligatorias)
		(4) Modificación del numeral 5.23 (Ampliación del aeropuerto).
		(5) Modificación del literal c) del numeral 15.5: Se establece como causal de terminación de la Concesión que el Concedente no cumpla con su obligación de liberar las interferencias en los plazos establecidos.
		(6) Modificación del numeral 18.1 (Auditoría ambiental y Estudio de Impacto Ambiental)
		(7) Inclusión del numeral 24.14: Se establece el procedimiento aplicable a contratos con terceros, en el supuesto de caducidad anticipada.
		(8) Modificación del numeral 2.1 del Anexo 5: Eliminar el mecanismo de subasta como herramienta para asignar las áreas señaladas en el numeral
		(9) Modificación del Apéndice 2 e inclusión del Apéndice 5 en el Anexo 5: Se establece que el período regulatorio que inicia en el año 2019 tendrá una vigencia mayor a 5 años, esto es, hasta el segundo año del inicio de operación del segundo terminal del AIJCH. Asimismo, se incluyen lineamientos metodológicos para el cálculo del factor de productividad.
		(10) Modificación del numeral 1 del anexo 11: Se modifica el área (en m2) destinada para la ampliación del AIJCH.
		(11) Eliminación del numeral 4 del anexo 11: Referido a la entrega de terrenos para la ampliación del AIJCH.
		(12) Inclusión del numeral 5 al Anexo 11: La modificación regula el tratamiento de las interferencias Ducto de Gas Natural operado por Calidad y Túnel de la Av. Gambetta, a fin de que el Concedente las libere a más tardar al 01 de enero de 2018.
		(13) Modificación del anexo 14: Se modifican los RTMs contenidos en dicho anexo.
		(14) Eliminación del anexo 19: Referido a gatillos de demanda que determinarían la necesidad de ejecutar las mejoras eventuales para satisfacer los niveles de calidad de servicio establecidos en el Contrato de Concesión.

Fuente: Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transportes de Uso Público (OSITRAN)

Ahora bien, en los últimos meses el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez ha sido objeto de una nueva controversia relacionada con la aplicación de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de transferencia. La referida tarifa se incorporó con la Adenda N° 6 del año 2013 –como puede apreciarse en el cuadro N° 2 de la presente exposición de motivos–, y se aplicaría a pasajeros en vuelos de conexión tanto a nivel nacional e internacional.

Al respecto, el 06 de septiembre de 2024, Lima Airport Partners (LAP), presentó su propuesta tarifaria al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transportes de Uso Público (OSITRAN), quien inició diversos actos administrativos, entre otros, que dieron como resultado la aprobación del Informe Tarifario del Regulador, a través de la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, de fecha 28 de marzo de 2025. La



tarifa aprobada por dicha resolución es la siguiente¹⁴:

- TUUA de Transferencia para pasajeros internacionales: USD 11,32; y,
- TUUA de Transferencia para pasajeros nacionales: USD 7,07.

Posteriormente, con fecha 22 de abril de 2025, los gremios del sector aeroportuario y de aerolíneas, presentaron recursos de reconsideración contra la resolución que aprobó el Informe Tarifario del Regulador. El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transportes de Uso Público, por medio de la Resolución de Presidencia N° 0066-2025-PD-OSITRAN, de fecha 11 de junio de 2025, declaró fundando parcialmente los recursos presentados, y, por tanto, dejó sin efecto la resolución que aprobó el informe tarifario, retrotrajo el procedimiento de fijación tarifaria hasta la etapa de aprobación del regulador y estableció una tarifa provisional de la TUUA de transferencia hasta que finalice el procedimiento retrotraído. Ahora la tarifa provisional es la siguiente¹⁵:

- TUUA de Transferencia provisional para pasajeros internacionales: USD 10,74; y,
- TUUA de Transferencia provisional para pasajeros nacionales: USD 6,79.

La implementación de dicha tarifa ha sido fuertemente cuestionada por la población nacional, debido al incremento en los costos de los servicios aeroportuarios. Esta medida impacta directamente en las familias peruanas que utilizan el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez como punto de conexión para sus viajes dentro del país, debido a que no existe una oferta adecuada y razonable de vuelos comerciales directos de un departamento a otro, sin considerar al departamento de Lima¹⁶.

¹⁴ Ver en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/03/resolucion-anexos-041-2025-pd-ositran.pdf>

¹⁵ Ver en: <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2408769-1>

¹⁶ Ver en: <https://www.youtube.com/watch?v=L1YlpffehL0>



Asimismo, la propia Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI) y la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), han manifestado su rechazo a la aplicación de la TUUA de transferencia, toda vez que un nuevo costo se trasladará directamente al precio final de los pasajes, lo que impactará irremediablemente en el turismo, tanto a escala nacional e internacional¹⁷.

Además, dichos gremios del sector transporte aéreo manifiestan que el incremento del costo de los vuelos de conexión podría desviar el tráfico aéreo hacia otros importantes aeropuertos regionales, como los de Panamá y Colombia. Esta posible pérdida de pasajeros y rutas colisiona con nuestro objetivo nacional de consolidación del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez como centro de conexión regional o “hub”, perjudicando nuestra competitividad aeroportuaria e impactando negativamente en la economía y el desarrollo nacional¹⁸.

El propio concesionario ha manifestado su intención de que la nueva tarifa se incorpore en el costo de los boletos, lo que les permitiría recaudar dicha tarifa de forma ordenada; sin embargo, la falta de un consenso con las aerolíneas ha llevado a que evalúen la implementación de puntos de pago físicos en el aeropuerto. Esta alternativa incrementará los tiempos de espera y comprometerá la fluidez del servicio aeroportuario –por medio de innumerables filas de personas para hacer pagos de una tarifa con la cual están en desacuerdo, generando caos y desorden–, lo que representaría un retroceso en las mejoras operativas logradas en los últimos años¹⁹.

Ante ello, Lima Airport Partners (LAP) aprobó una política comercial de descuento de la TUUA de transferencia para pasajeros que realicen

¹⁷ Ver en: <https://elcomercio.pe/economia/peru/nueva-tarifa-de-conexion-internacional-y-nacional-en-el-aeropuerto-jorge-chavez-desde-cuando-se-cobrar-la-postura-de-lap-y-las-aerolineas-aeropuerto-tlcnota-noticia/?ref=ecr>

¹⁸ Ibidem

¹⁹ Ver en: <https://www.infobae.com/peru/2025/09/18/en-octubre-inicia-el-cobro-de-la-nueva-tarifa-por-uso-en-el-aeropuerto-jorge-chavez-a-quienes-y-por-que/#:~:text=A%20partir%20de%20octubre%20de.usuarios%20y%20autoridades%20del%20sector>



conexión en el Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, que se viene aplicando desde el 01 de junio de 2025 hasta 25 de septiembre de 2025, es decir, el cobro efectivo de tales tarifas podría iniciar desde el 26 de septiembre de 2025²⁰. En los últimos días, los representantes del concesionario, han anunciado que desde octubre de 2025 se aplicará la TUUA de transferencia para pasajeros internacionales en conexión, y con respecto a la misma tarifa para vuelos de conexión nacional, todavía se encuentra pendiente de una fecha de implementación oficial²¹.

Desde el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), se han iniciado distintas mesas de trabajo para tratar la problemática descrita, y entre otros aspectos, se ha comunicado que se está evaluando una reducción de la TUUA de transferencia nacional –por medio de una propuesta de adenda–, medida que implicaría que el Estado renuncie a su porcentaje de los ingresos que recibe de acuerdo con el contrato de concesión²².

Conclusiones

La controversia en torno a la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de transferencia, en sus modalidades internacional y nacional, advierte la compleja relación existe actualmente entre el Estado, el concesionario y las aerolíneas. Dicha situación genera un clima de inestabilidad y pone en riesgo el desarrollo estratégico del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Asimismo, la aplicación de la nueva tarifa aeroportuaria ha provocado la polarización de la población nacional, debido a que incrementa directamente los costos de los servicios aeroportuarios. Esta medida impacta

²⁰ Ver en: <https://www.iima-airport.com/ver-documento/?url=https://d1fde6ae9achgi.cloudfront.net/documents/standards-and-procedures/9e2bdcc9-9a0d-489c-8b9e-dffefe295b85.pdf>

²¹ Ver en: <https://elcomercio.pe/economia/peru/nueva-tarifa-de-conexion-internacional-y-nacional-en-el-aeropuerto-jorge-chavez-desde-cuando-se-cobrar-la-postura-de-lap-y-las-aerolineas-aeropuerto-tlcnota-noticia/?ref=ecr>

²² Ver en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1243800-mtc-busca-soluciones-para-reducir-tarifa-por-uso-de-aeropuerto-tuua-en-el-jorge-chavez>

especialmente a las familias peruanas que utilizan el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para sus vuelos de conexión interna.

Además, el aumento del costo de los vuelos de conexión, impulsada por la nueva tarifa, pone en riesgo la competitividad del Perú como un aeropuerto regional de referencia. Si esta medida se implementa, es probable que el tráfico aéreo se desvíe a otros países, lo cual tendrá consecuencias negativas para los diversos sectores nacionales del país.

Si bien la propuesta del gobierno para reducir la tarifa de transferencia es un avance importante, no resuelve el problema de fondo. El punto central sigue siendo que los ciudadanos peruanos deberán asumir costos adicionales que no estaban previstos en el contrato de concesión original. Además, el MTC no está tomando en cuenta el problema de la nueva tarifa de transferencia para vuelos internacionales de conexión, con lo cual se perdería la competitividad ganada del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, cuyas consecuencias serían negativas para la economía nacional.

Por todo lo expuesto, resulta necesario autorizar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a realizar un proceso de negociación con el concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para eliminar la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de transferencia; y, asimismo, permitirá obtener una solución no solo para el futuro modelo de negocio del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, sino también para establecer un precedente en la gestión de futuros contratos de concesión en el país.

EFFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

La presente ley no dispone ninguna modificación, incorporación o derogación de carácter normativo, ni contraviene ninguna disposición



constitucional o legal vigente, por lo cual, no tendrá efectos sobre la legislación nacional, sino más bien la complementa, lo cual es concordante con nuestra Carta Política y los diversos instrumentos internacionales ratificados por el Perú.

ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no genera ningún gasto para el presupuesto público, toda vez que su naturaleza es autoritativa, lo que significa que se enfoca en establecer un criterio de urgencia al Poder Ejecutivo sin interferir en sus funciones constitucionales ni imponer nuevas obligaciones financieras directas al Estado. En ese sentido, estamos frente a una propuesta que busca impulsar acciones urgentes y necesarias para la población sin comprometer la estabilidad económica del país.

La propuesta tiene por objeto autorizar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a realizar un proceso de negociación con el concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para eliminar la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de transferencia, que afecta a los pasajeros que realizan vuelos de conexión en el país; para salvaguardar los derechos de los consumidores y garantizar la competitividad del aeropuerto a nivel internacional.

RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta legislativa se enmarca en las siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

- Política de Estado N° 1. Fortalecimiento del régimen democrático y del Estado de derecho;
- Política de Estado N° 3. Afirmación de la identidad nacional;



- Política de Estado N° 5. Gobierno en función de objetivos con planteamiento estratégico, prospectiva nacional y procedimientos transparentes;
- Política de Estado N° 6. Política exterior para la paz, la democracia, el desarrollo y la integración;
- Política de Estado N° 10. Reducción de la pobreza;
- Política de Estado N° 11. Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación;
- Política de Estado N° 17. Afirmación de la economía social de mercado;
- Política de Estado N° 18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica;
- Política de Estado N° 24. Afirmación de un Estado eficiente y transparente;
- Política de Estado N° 28. Plena vigencia de la Constitución y de los derechos humanos y acceso a la justicia e independencia judicial; y,
- Política de Estado N° 31. Sostenibilidad fiscal y reducción del peso de la deuda.

Lima, 20 de septiembre de 2025.