



FIJACIÓN DE LA TARIFA UNIFICADA DE USO DE AEROPUERTO (TUUA) DE TRANSFERENCIA EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

Sesión de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

2 de junio de 2025

OSITRÁN

CONTENIDO

1. MARCO CONCEPTUAL
2. RESPUESTAS A PREGUNTAS LEGALES FORMULADAS
MEDIANTE OFICIO N° 2402-2025-CTC-HMPL-CR
3. RESPUESTAS A PREGUNTAS ECONÓMICAS FORMULADAS
MEDIANTE OFICIO N° 2402-2025-CTC-HMPL-CR

1. MARCO CONCEPTUAL

OSITRÁN



Contrato de Concesión del AIJC

Suscrito entre el MTC y LAP el 14/02/2001

“ANEXO 5

POLITICA SOBRE TARIFAS

Régimen de tarifas y precios aplicables

1. Servicios Aeroportuarios.

1.1. Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario.

(...)

- a. **Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA** La TUUA **tiene la finalidad de cubrir los costos por servicios indicados en el Apéndice 1**, los que serán de cargo único y exclusivo del Concesionario.

a1. **Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Internacional).**

(...)

a2. **Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Nacional).**

(...).

2004

LAP consideró que debía cobrar la TUUA Internacional y Nacional a los pasajeros en transferencia que representaban 15% de los pasajeros embarcados.



Interpretación de OSITRAN

Interpretación de OSITRAN - 2004

Acuerdo 568-156-04-CD-OSITRAN

- Ositrán, mediante ACD N° 568-156-04-CD-OSITRAN, interpretó que el CC solo prevé la TUUA Internacional y Nacional cuando se brinda **todos** los servicios del Apéndice 1. Los pasajeros en transferencia, reciben la mayoría de servicios pero no todos, por tanto, no se les puede cobrar la TUUA Internacional o Nacional.
- A partir de una modificación contractual al pasajero de transferencia se le podría cobrar una nueva tarifa por el paquete de servicios a los que sí tiene disposición.

Adenda N° 6

Incorporación de la Adenda N° 6 suscrita entre el MTC y LAP el 08/03/2013

“ANEXO 5
POLITICA SOBRE TARIFAS
Régimen de tarifas y precios aplicables

1. Servicios Aeroportuarios

1.1. Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario.

(...)

a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA

La TUUA tiene la finalidad de cubrir los costos por servicios indicados en el Apéndice 1, los que serán de cargo único y exclusivo del Concesionario.

La TUUA se cobra por pasajero embarcado por los servicios que se prestan, indicados en el Apéndice 1 del presente Anexo, diferenciando entre pasajeros de vuelos nacionales e internacionales.

A los pasajeros en transferencia se les aplica una TUUA según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables y Normas.

Con relación al ámbito de aplicación de la TUUA se debe considerar que, de acuerdo a las Leyes Aplicables, están prohibidas las exenciones al pago de los servicios aeroportuarios a favor de los usuarios

(...)”.

[Énfasis agregado.]

Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 suscrita entre el MTC y LAP el 08/03/2013

“CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES

(...)

El Concesionario cobrará una TUUA a los pasajeros en transferencia, de acuerdo a lo establecido en las disposiciones del CONTRATO DE CONCESIÓN, las Leyes Aplicables y las Normas, así definidas en el CONTRATO DE CONCESIÓN, a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros contemplado en el Anexo 6 del citado Contrato”.

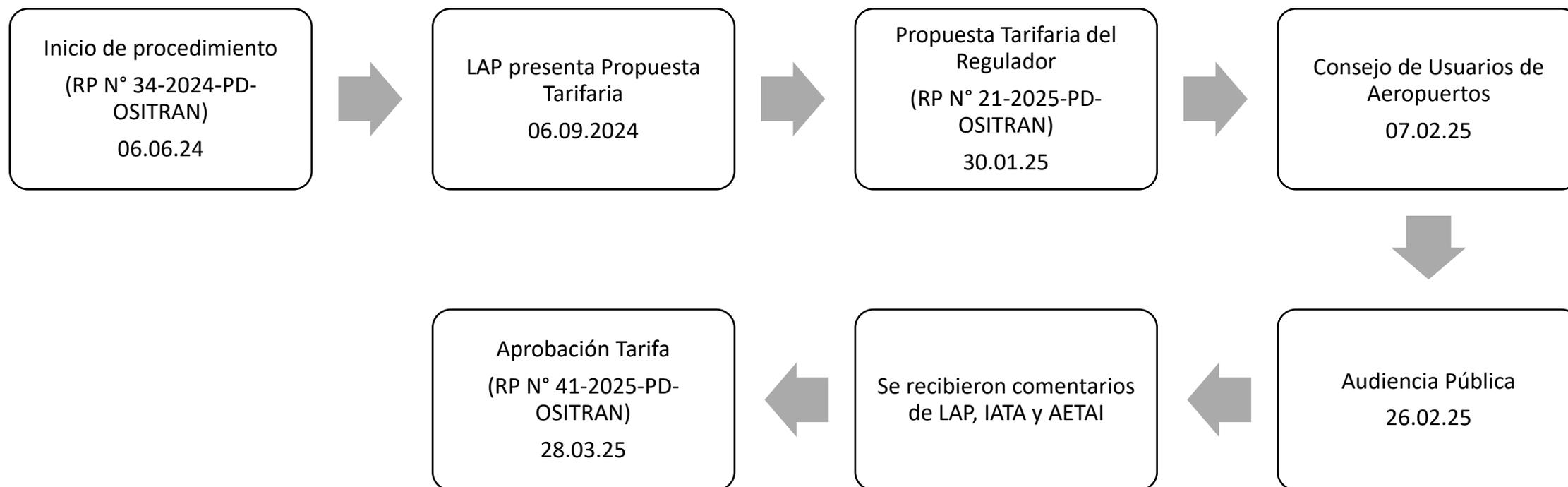
[Énfasis agregado.]

La TUUA de Transferencia **debe encontrarse determinada** para el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC (2025).

Función Reguladora

- **Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores:**
 - Establece que los Reguladores tienen facultad de fijar tarifas.
- **Reglamento General del Ositrán:**
 - Ositrán vela por el cumplimiento de los contratos de concesión vinculados a las ITUP.
 - Ositrán vela por el cumplimiento del sistema de tarifas que fije, revise o las que se deriven de los contratos.
 - Ositrán fija, revisa o desregula tarifas de los servicios derivados de la explotación de las ITUP.

Procedimiento Fijación Tarifaria



OSITRÁN



Procedimiento Tarifario



Consejo Directivo Ositrán

- CD Ositrán está conformado por 5 miembros.
- El quorum para sesionar es de 3 miembros.
- A partir del 23.10.2023 no cuenta con quorum para sesionar.

Medida de emergencia

- Art. 9 del ROF de Ositrán: la Presidencia Ejecutiva adopta medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda al CD.
- Ello con cargo a dar cuenta en la siguiente sesión de CD.

Considerando ello, se aprobó:

1. RP N° 21-2025-PD-OSITRAN (Propuesta del Regulador)
2. RP N° 41-2025-PD-OSITRAN (Aprobación de Tarifa)

Esta decisión excepcional garantiza la continuidad de las funciones regulatorias y la adopción de decisiones urgentes.

Cabe señalar que, con fecha 04.04.2025, la PCM ha designado a una segunda integrante del CD y el 30 de mayo de 2025 han convocado concurso para elegir a los tres miembros faltantes.



2. RESPUESTAS A PREGUNTAS LEGALES FORMULADAS MEDIANTE OFICIO N° 2402-2025-CTC-HMPL-CR

OSITRÁN



Pregunta 1

Pregunta 1: *¿Como se justifica el cobro de un TUUA a los pasajeros en transferencia, cuando el mismo OSITRAN señaló mediante el Memorando Conjunto 00056-2025-MC-OSITRAN (GRE-GAJ) que desde el 23 de octubre de 2023, no cuentan con el quorum necesario para que el Consejo Directivo sesione y si, a pesar de esto, solo con lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 de su Reglamento (ROF) puede la Presidencia Ejecutiva aprobar normas, cuando este solo la autoriza aprobar medidas de emergencia con cargo a dar cuenta al Consejo Directivo?*



- En ausencia del quorum exigido es de aplicación del Art. 9 del ROF, (Decreto Supremo N.º 012-2015-PCM) :
 - “La Presidencia Ejecutiva podrá adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo.”
- La TUUA de Transferencia, correspondía ser conocida por el Consejo Directivo y aprobada antes del inicio de operaciones del nuevo terminal. (30 de marzo de 2025)

Pregunta 2

Pregunta 2: *¿Se informó al Consejo Directivo sobre la Resolución de Presidencia 00021-2025-PD-OSITRAN antes de su publicación en el Diario Oficial El Peruano el 02 de febrero de 2025?*



- A la fecha aún no se cuenta con quorum en el Consejo Directivo, por tanto aún no puede sesionar.

Pregunta 4: *¿Quién supervisa las acciones a tomar definidas por el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA) cuando fija, revisa, desregula y ahora aplica adendas para la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, particularmente en el caso de adendas para cobro adicional a los TUUA establecidos, como el uso del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez?*



Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos

LEY N° 27332

Artículo 2.- Naturaleza de los Organismos Reguladores

Los Organismos Reguladores a que se refiere el artículo precedente son organismos públicos descentralizados adscritos a la Presidencia del Consejo de Ministros, con personería de derecho público interno y con **autonomía** administrativa, **funcional técnica**, económica y financiera

- Los procedimientos tarifarios son participativos y pueden ser cuestionados por los usuarios, concesionario y/o concedente de acuerdo con la normativa aplicable.

Pregunta 5

Pregunta 5: *¿Existe norma que exima del TUUA a pasajeros en tránsito por causa de fuerza mayor? ¿Cuál es la norma que regula el cobro de penalidad a la aerolínea o a LAP cuando los pasajeros en tránsito INT-INT desembarquen del avión y hacen uso del terminal por causa de fuerza mayor?*



-).
- El Contrato de Concesión no habilita al Concesionario a cobrar alguna tarifa a los pasajeros en tránsito (aquellos que permanecen a bordo de la aeronave o desembarcan temporalmente sin embarcar en un segundo vuelo) bajo ninguna circunstancia, incluida la fuerza mayor.

Pregunta 6

Pregunta 6: *¿Se considera en el Contrato de Concesión o en alguna adenda la conversión de pasajero en tránsito a pasajero en transferencia por causas ajenas a éste?*



- El Contrato de Concesión no habilita al Concesionario a cobrar alguna tarifa a los pasajeros en tránsito (aquellos que permanecen a bordo de la aeronave o desembarcan temporalmente sin embarcar en un segundo vuelo) bajo ninguna circunstancia, incluida la fuerza mayor.

Pregunta 7

Pregunta 7: *¿Se ha considerado que en otros países no se cobra TUUA a pasajeros de transferencia? ¿El nuevo AIJC aplicará nueva tecnología, IA e incrementará el volumen de sus operaciones, ello no le generará mayores ingresos, menores costos y mayor rentabilidad? ¿Entonces qué compensa el cobro del nuevo TUUA?*



- La TUUA de Transferencia se cobra por mandato contractual (Adenda 6 firmada entre el MTC y LAP en el 2013). Esta tarifa se cobra por los servicios de uso aeroportuario puestos a disposición de los usuarios. El contrato no establece que el cobro deba estar condicionado a lo que se cobre en otros países.
- El contrato establece que, una vez iniciadas las operaciones en el nuevo terminal, se cobrará la TUUA de Transferencia.
- Los pasajeros en transferencia tienen a su disposición 25 servicios (limpieza, seguridad, señalización, uso de salas de espera, entre otros). La tarifa no se basa en el uso efectivo de cada servicio, sino en la puesta a disposición de los mismos.
- La Tarifa no se basa en el uso del servicio, sino en la puesta a disposición del servicio al pasajero.
- Este enfoque sigue el principio general de recuperación de costos y sostenibilidad de la infraestructura aeroportuaria.

Pregunta 8

Pregunta 8: *¿Cuál es el fundamento legal, técnico y económico para el cobro adicional del TUUA en el AIJC?*



- La TUUA de Transferencia se cobra por mandato contractual (Adenda 6 firmada entre el MTC y LAP en el 2013). Esta tarifa se cobra por los servicios de uso aeroportuario puestos a disposición de los usuarios.
- La Tarifa se basa en la puesta a disposición de 25 servicios al pasajero.

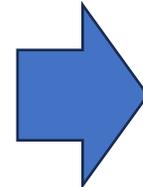
Pregunta 8

Tabla 2 Relación de servicios remunerados mediante la TUUA de Transferencia

N°	Servicios
	Embarque/desembarque de pasajeros
1	Área de embarque
2	Climatización
3	Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones
4	Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave
5	Área para pasajeros en tránsito
6	Iluminación
7	Comunicaciones
	Orientación
8	Circuito cerrado de televisión
9	Señalización vertical
10	Señalización horizontal
11	Sistema de sonido
12	Sistema de información de vuelo
13	Servicio de información aeronáutica
	Otras instalaciones y servicios
14	Policía Nacional
15	Dirección general de transporte aéreo
16	Sanidad
17	Medios de comunicación
18	Fiscalía
19	Indecopi
20	Promperú
21	Ositrán
22	Servicios de atención médica
23	Seguridad aeroportuaria
24	Servicios higiénicos
25	Salas oficiales para autoridades

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Pregunta 9: ¿Se ha realizado proyecciones sobre el número de pasajeros que recibirá el nuevo AIJC en los próximos 10 años? ¿Los ingresos que se recaudarán por TUUA, desagregando TUUA por transferencia? ¿Se ha tomado en cuenta que por el tamaño de las operaciones y las economías que tendrá LAP, habrá disminución de los costos fijos y variables de LAP? ¿En la práctica cuál es el costo variable que ocasiona un pasajero en transferencia?



- Las proyecciones de pasajeros están contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo del AIJC, el cual considera proyecciones hasta el año 2041. Estas proyecciones fueron utilizadas para la estimación de la TUUA de Transferencia.
- Se cuenta con proyecciones derivadas del modelo tarifario.

Tabla 1: Proyección de los ingresos por TUUA de Transferencia (2025-2030), por tipo de pasajeros (millones de USD)

Ingresos brutos	2025	2026	2027	2028	2029	2030
DOM-DOM	4,3	5,8	5,9	6,1	6,3	6,5
INT-INT	13,8	22,3	25,8	28,2	30,4	32,7
Total	18,1	28,0	31,7	34,3	36,7	39,2

Fuente: Informe tarifario del Ositrán que sustenta la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-GRE

Pregunta 9: *¿Se ha realizado proyecciones sobre el número de pasajeros que recibirá el nuevo AIJC en los próximos 10 años? ¿Los ingresos que se recaudarán por TUUA, desagregando TUUA por transferencia? ¿Se ha tomado en cuenta que por el tamaño de las operaciones y las economías que tendrá LAP, habrá disminución de los costos fijos y variables de LAP? ¿En la práctica cuál es el costo variable que ocasiona un pasajero en transferencia?*



- La metodología de tarificación es la de costos totalmente distribuidos, con lo cual la Tarifa refleja los costos directos e indirectos de la prestación del servicio.
- Cabe indicar que se han considerado todos los costos (operativos e infraestructura) y se han distribuido entre los pasajeros en función del uso estimado de las instalaciones y servicios.

Pregunta 10: *¿Cuál es el marco jurídico para emitir adendas al Contrato de Concesión y acuerdos con OSITRAN? ¿Qué quorum requieren las sesiones del Consejo Directivo y qué tipo de mayoría? ¿Se cumplieron en el presente caso?*



- Ositrán no suscribe Contratos de Concesión, ni adendas.
- Para sesionar el quorum mínimo es la presencia de 3 de los 5 miembros del CD.
- Para acuerdos es mayoría simple.

Pregunta 12: *¿Cuál es el factor o método que utiliza LAP y que supervisa y fiscaliza OSITRAN para discriminar un pasajero en transferencia y otro de origen, de tal manera que se pueda conocer la composición o estructura del TUUA por pasajeros de origen y pasajeros en transferencia?*



- El criterio se encuentra en el Contrato de Concesión, el cual es supervisado y fiscalizado por Ositrán.
- El Contrato de Concesión prevé dos tipos de TUUA:
 - **TUUA regular**, aplicable a los pasajeros que inician su viaje en el AIJCH)
 - **TUUA de transferencia**, aplicable a pasajeros que, provenientes de un vuelo nacional o internacional, utilizan el AIJC para embarcar en un nuevo vuelo (doméstico-doméstico o internacional-internacional).

Pregunta 13: *¿Se ha considerado que el nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez es el único aeropuerto internacional de gran escala en el Perú y en consecuencia es de obligatoria conexión de los vuelos?*



- Se tiene conocimiento de que AIJC es el principal aeropuerto internacional del país y, por tanto, en muchos casos, un punto de conexión obligatorio para muchos vuelos nacionales e internacionales.
- Sin embargo, la fijación de la TUUA de Transferencia no se basa en el rol estratégico del aeropuerto, sino en lo que dispone expresamente el Contrato de Concesión (Adenda 6).

Pregunta 14: *El actual Aeropuerto Internacional Jorge Chávez fue inaugurado el 30 de diciembre de 1965, esto es hace 60 años. ¿Durante ese periodo se cobró TUUA a los pasajeros de transferencia? ¿Entonces por qué ahora se tendría que cobrar un TUUA a estos pasajeros?*



- En 1965 no existía un Contrato de Concesión, el TUUA se pagaba directamente al órgano recaudador del Estado cada vez que se requería embarcar.
- La fijación de la TUUA de Transferencia se basa en Contrato de Concesión

**3. RESPUESTAS A PREGUNTAS
ECONÓMICAS FORMULADAS
MEDIANTE
OFICIO N° 2402-2025-CTC-HMPL-CR**

Pregunta 3

Pregunta 3: *¿Sobre qué criterios, comentarios o disposiciones legales se evaluó la Propuesta Tarifaria del Regulador, en aplicación del artículo 28 del RETA, dada mediante Resolución de Presidencia 0041-2025-PD-OSITRAN, publicada el 29 de marzo de 2025 y sobre qué parámetros se determinó el cobro de: TUUA de Transferencia para los pasajeros INT-INT: USD 11,32 por pasajero, y TUUA de Transferencia para los pasajeros DOM-DOM: USD 7,07 por pasajero?*



- El procedimiento tarifario siguió las disposiciones establecidas en el RETA, incluyendo la aprobación y publicación de cada una de sus etapas:
 - Inicio de procedimiento
 - Propuesta del Concesionario
 - Propuesta del Regulador
 - Consejo de Usuarios de Aeropuertos
 - Audiencia Pública y recepción de comentarios
 - Atención de comentarios
 - Aprobación de Tarifa
- La metodología utilizada es la de costos totalmente distribuidos, la cual incluye todos los costos directos e indirectos del servicio. Ello mediante un flujo de caja descontado.

Procedimiento Tarifario

METODOLOGÍA:

**Costos
Totalmente
Distribuidos**

Estable el nivel tarifario a partir de la asignación de costos directos e indirectos que implica su prestación.

$$t * q = OPEX + CAPEX + I$$

INGRESOS

Nivel Tarifario \times Demanda del servicio regulado

EGRESOS

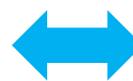
OPEX (costos de operación) + CAPEX (Inversión) + Impuestos

Se emplea el Flujo de Caja Descontado

- Valor de activos iniciales (**VI**)
- Flujo de caja económico (**FCE**)
- Valor residual de los activos (**VR**)
- Tasa de retorno (**r**)

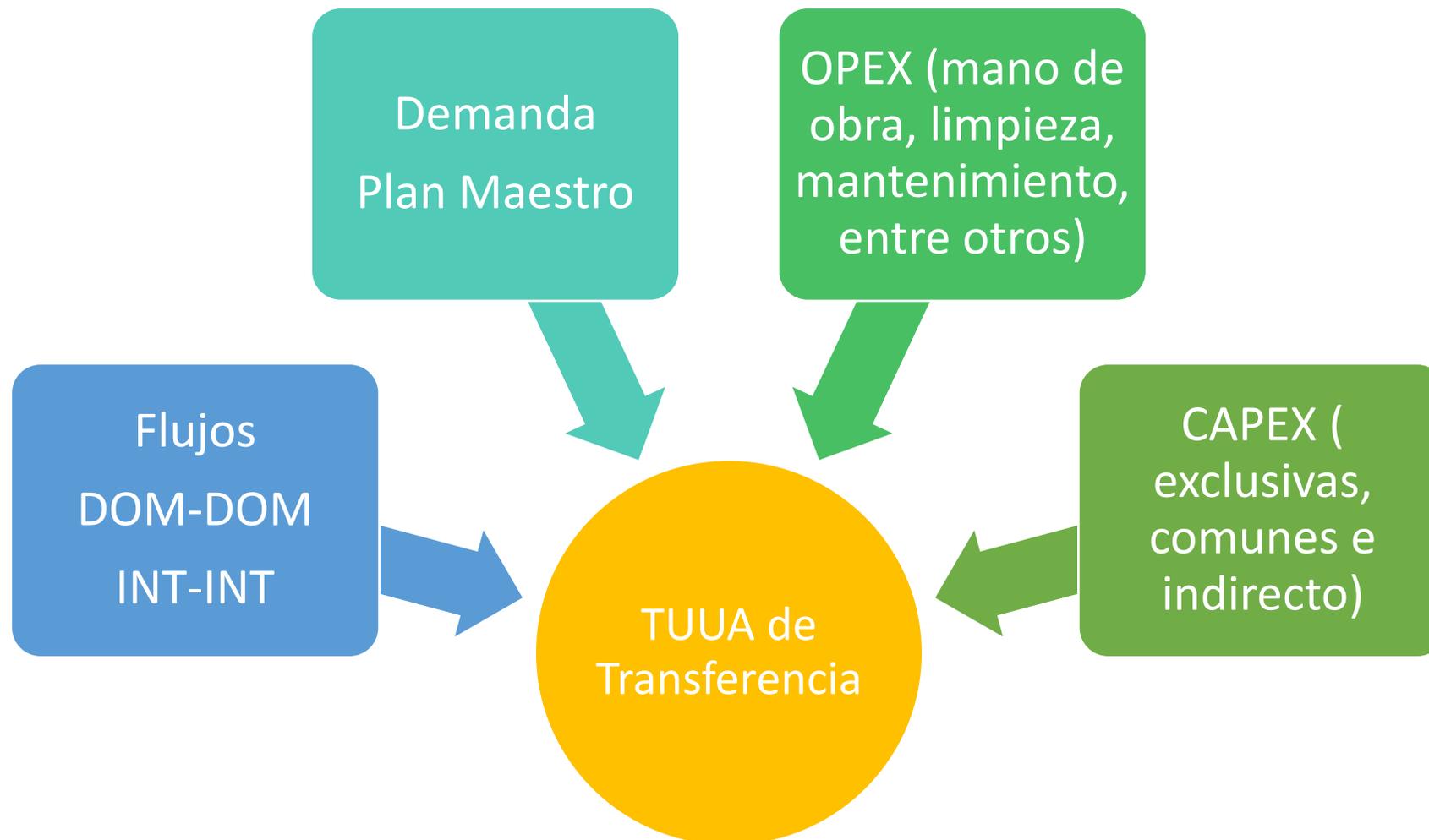
$$V = -VI + \sum_{t=1}^N \frac{FCE_t}{(1+r)^t} + \frac{VR}{(1+r)^N}$$

Nivel tarifario de equilibrio



Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja igual a **cero**

Procedimiento Tarifario



Pregunta 11

Pregunta 11: *¿Cuál es la fórmula RPI-X que utiliza LAP para pedir el reajuste de las tarifas entre las que se encuentra la TUUA? y que, según ellos, es aplicada a las canastas de servicios regulados, precisando que mediante Resolución de Consejo Directivo 0008-2019-CD-OSITRAN se identificaron las canastas de servicios prestados por LAP tales como: aeronaves, pasajeros y carga.*



- De acuerdo con el Contrato de Concesión, a partir del noveno año de vigencia de la concesión, las tarifas de los servicios de la TUUA, Aterrizaje/despegue nacional e internacional y Estacionamiento de aeronaves se reajustarán mediante la fórmula RPI-X:
 - RPI: Inflación norteamericana
 - X: Factor de productividad fijado por 5 años.
- Las Tarifas de los servicios de Uso de instalaciones de carga y Uso de puentes de abordaje también se reajustan por RPI-X, según lo dispuesto en las RCD N° 0046-2004-CD-OSITRAN y N° 003-2008-CD-OSITRAN.

Pregunta 11

**Bernstein y Sappington
(1999):**

El Factor de Productividad (X)
debe reflejar que:

i) la **industria regulada** puede aumentar su productividad más rápidamente que otros sectores de la **economía**.

ii) los precios de los insumos empleados en la **industria regulada** crecen a una menor tasa que el precio de los insumos utilizados en otros sectores de la **economía**.

$$X = (\Delta W^e - \Delta W) + (\Delta PTF - \Delta PTF^e)$$

Diagram illustrating the components of the productivity factor X:

- The term $(\Delta W^e - \Delta W)$ is associated with **Componentes de la economía** (Economy components).
- The term $(\Delta PTF - \Delta PTF^e)$ is associated with **Componentes de la empresa** (Company components).

donde:

- ΔW^e Promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía.
- ΔW Promedio de la variación anual del precio de los insumos del concesionario.
- ΔPTF Promedio de la variación anual de la PTF del concesionario.
- ΔPTF^e Promedio de la variación anual de la PTF de la economía.

Pregunta 11

Pregunta 11: *¿Cuál es la fórmula RPI-X que utiliza LAP para pedir el reajuste de las tarifas entre las que se encuentra la TUUA? y que, según ellos, es aplicada a las canastas de servicios regulados, precisando que mediante Resolución de Consejo Directivo 0008-2019-CD-OSITRAN se identificaron las canastas de servicios prestados por LAP tales como: aeronaves, pasajeros y carga.*

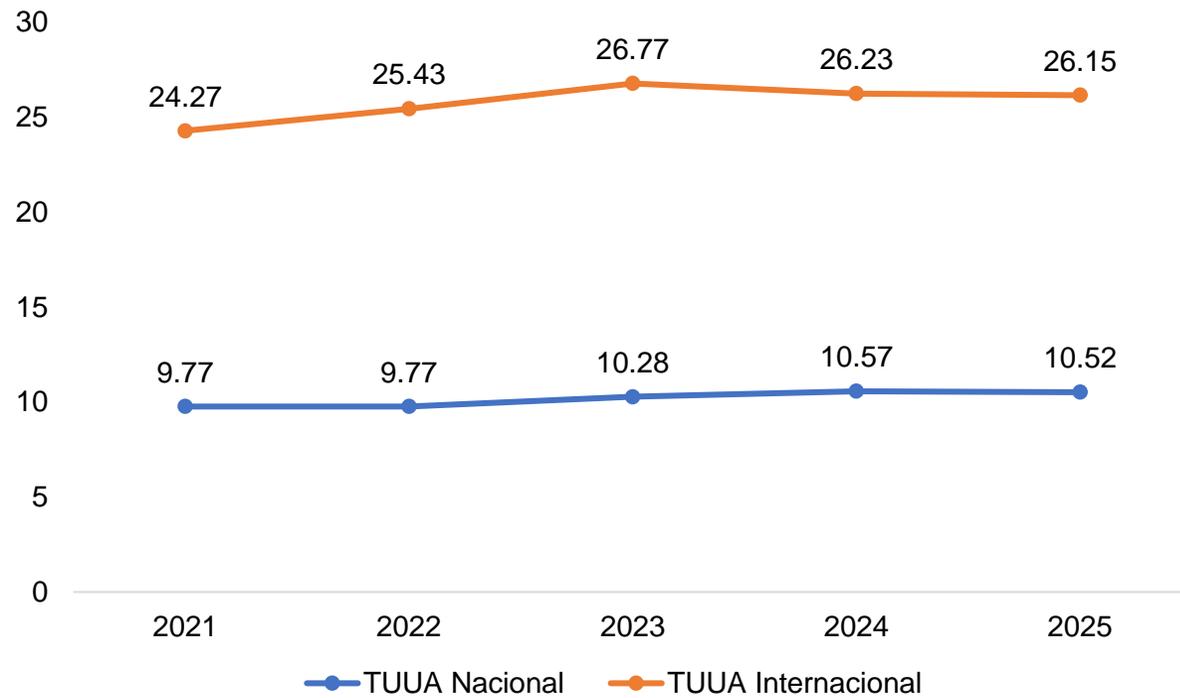


- Las tarifas se ajustan cada año y tienen una vigencia de 12 meses.
- De acuerdo con el RETA, dicho reajuste se realiza por cada canasta de servicios.

- Mediante RCD N° 008-2019-CD-OSITRAN, se aprobó el factor de productividad del AIJC en 3,26%, el cual estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2026.
- Canastas de servicios establecidas:
 - **Aeronaves:** aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional y uso de puentes de embarque.
 - **Pasajeros:** servicios de uso de aeropuerto nacional e internacional.
 - **Carga:** uso de instalaciones de carga

Pregunta 11

TUUA Nacional e Internacional 2021-2025 (USD, sin IGV)





FIJACIÓN DE LA TARIFA UNIFICADA DE USO DE AEROPUERTO (TUUA) DE TRANSFERENCIA EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

Sesión de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

2 de junio de 2025

OSITRÁN