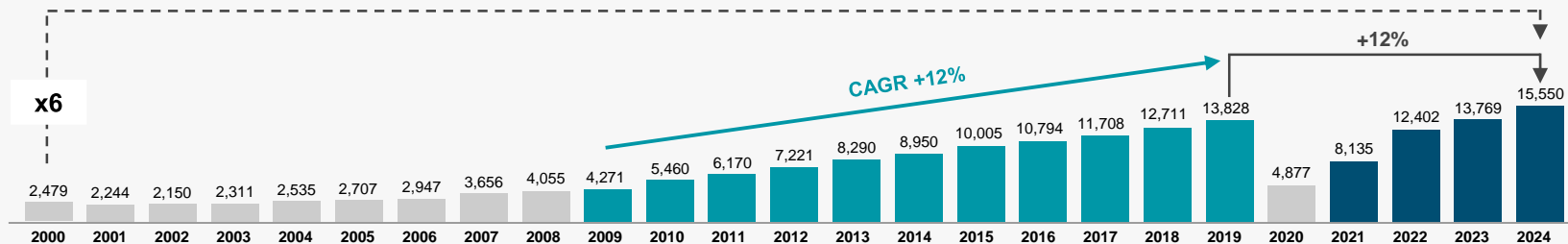


Industria Aeronáutica en Perú – Doméstico

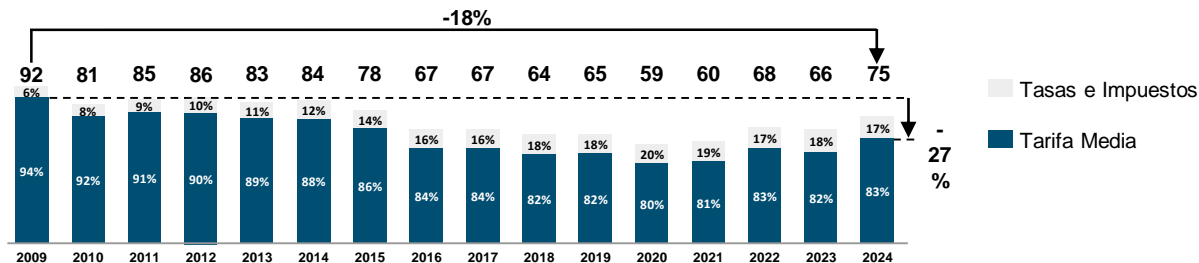
Pasajeros Industria crecieron más de 6 veces en 24 años y las tarifas se redujeron en 18% en los últimos 15 años

Pasajeros transportados a nivel Nacional
(en miles)



Evolutivo Tarifa Media al PAX incl. TUUA

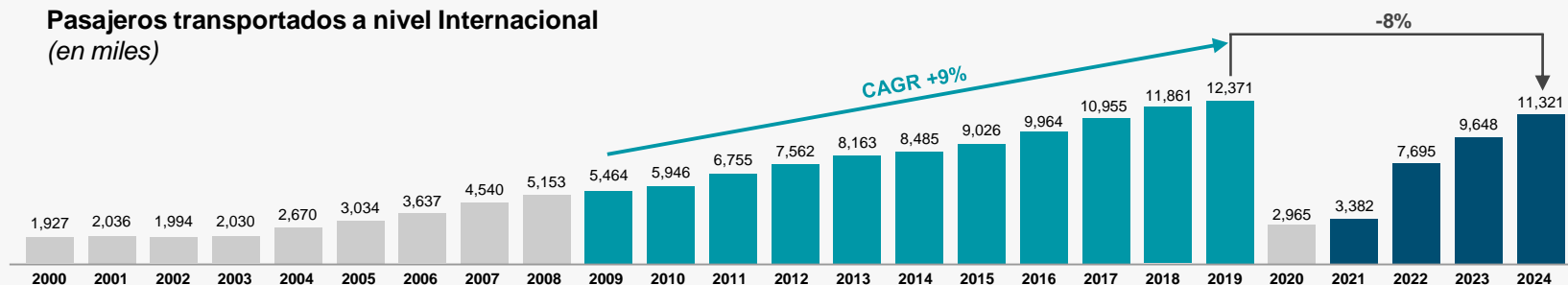
Mientras las **Tarifas Medias (sin Tasas)** se han ajustado en **-27%** en los últimos 14 años, las **Tasas Aeroportuarias** se han duplicado en el mismo período.



Industria Aeronáutica en Perú – Internacional

Se espera que la cantidad de pasajeros internacionales superen los niveles pre pandemia durante el 2025

Pasajeros transportados a nivel Internacional
(en miles)

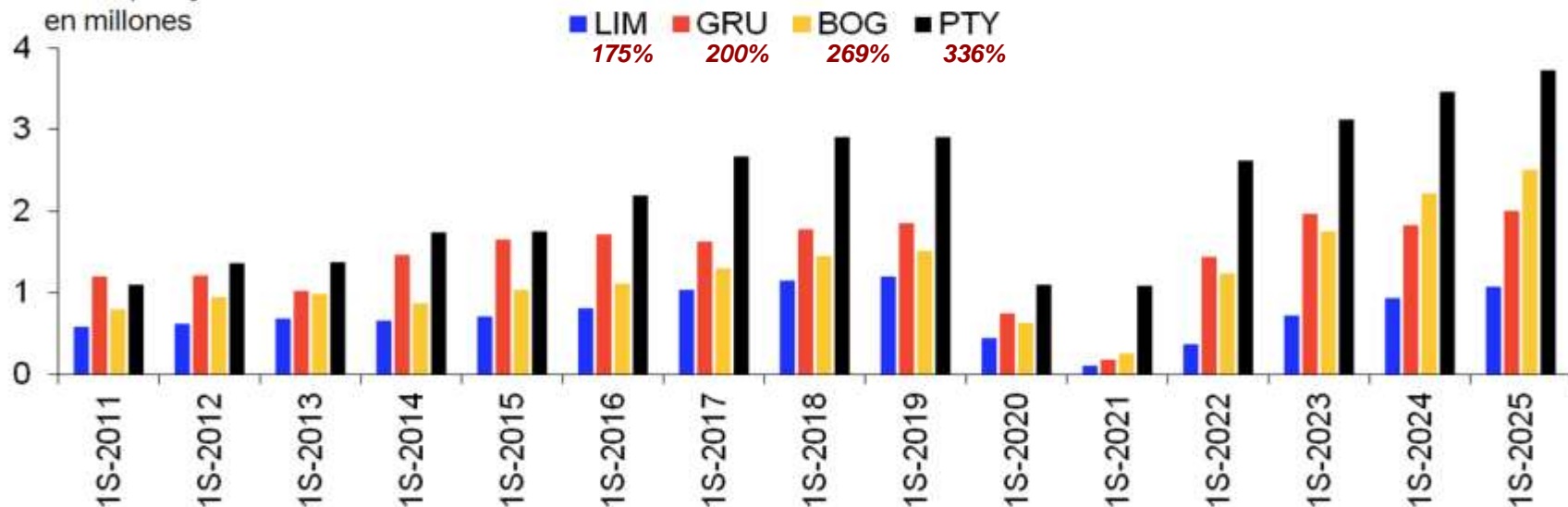


**Las tarifas se han
reducido 54% (2011–2023)**

PTY y BOG se consolidan como los *HUBs* regionales

Número de pasajeros internacionales en conexión en los principales aeropuertos de la región.

Número de pasajeros
en millones



Source: IATA Sustainability and Economics based on data from DDS

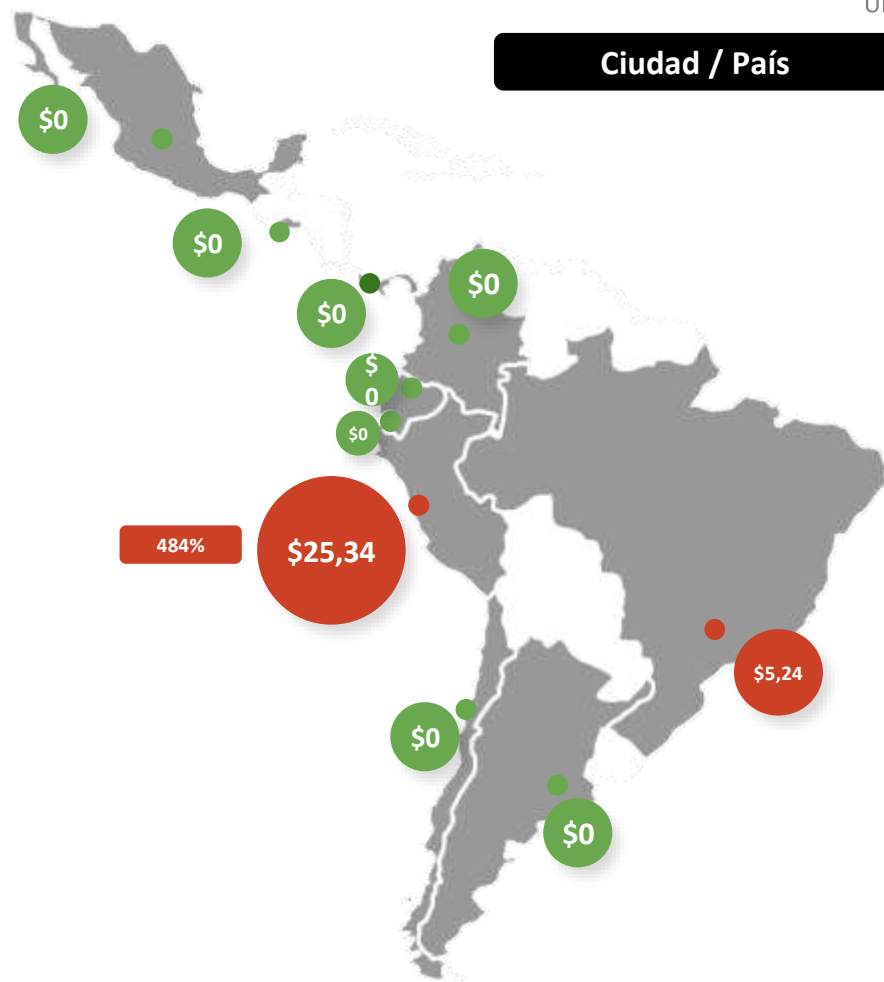
Competitividad del *hub* de Lima - LIM

- PTY ha tenido un crecimiento fuerte en la cantidad de pasajeros conectados, doblando el número de pasajeros internacionales en tránsito o conexión, pasando de 1.8 millones durante el 1S-2015 a 3.7 millones en 1S-2025, exhibiendo un crecimiento promedio del 7,8% anual en la última década.
- BOG ha sido uno de los ejemplos de crecimiento más notables en la región en la última década, pasando de ser el cuarto *hub* en la región a consolidarse como el segundo, sobrepasando a GRU. Para el 1S-2015 se movilizaron alrededor de 1 millón de pasajeros internacionales, mientras que para el 1S-2025 esta cifra alcanzó los 2.5 millones, evidenciando un crecimiento promedio anual acelerado del 9,4%.
- GRU ha mantenido un crecimiento modesto, pasando de movilizar en el 1S-2015 cerca de 1.6 millones de pasajeros internacionales en conexión a 2 millones en el 1S-2025, creciendo a un ritmo promedio de 2% anual. Debido a este crecimiento débil, aeropuertos como PTY y BOG han podido consolidar su posición regional.
- **LIM ha ganado relevancia en los últimos años, sin embargo, el tránsito de pasajeros en conexión todavía es bajo comparado a los 3 principales *hubs* de la región. En este sentido se observa que el aeropuerto ha mantenido una tasa de crecimiento promedio anual del 4,2% durante la última década.**

TUUA de Transferencia Internacional Región Latinoamérica por Aeropuerto


Aeropuerto/Ciudad	TUUA de Transferencia Internacional		
	Ida	Ida y vuelta	Fuente
Santiago / Chile	0	0	DGAC
Guayaquil / Ecuador	0	0	TAGSA
Quito / Ecuador	0	0	EPMSA
Bogotá / Colombia	0	0	OPAIN
Panamá	0	0	Tocumen
El Salvador	0	0	CEPA
Ciudad de México / México	0	0	AICM
Buenos Aires / Argentina	0	0	ORSNA
São Paulo / Brasil	2,62	5,3	GRU
Lima / Perú	12,67	25,34	LAP

Fuente: Páginas web de los aeropuertos de cada ciudad



Situación actual de la TUUA de transferencia INTER

- **Aerolíneas e instituciones de turismo y comercio han pedido su eliminación** porque afectará la competitividad de Lima como *hub*, reduciendo frecuencias y rutas, encareciendo pasajes en perjuicio de los pasajeros y dañando la imagen país.
- El cobro de la TUUA estaba previsto para el 27 de octubre, pero **se ha postergado hasta el 7 de diciembre.**
- El nuevo Gobierno está trabajando una **adenda que contemplaría la eliminación de la TUUA de transferencia doméstica, obviando la internacional.**
- Los nuevos directores de OSITRAN han cuestionado el Informe de fijación de las tarifas propuestas por su área técnica.



OSITRAN, así como la propuesta de resolución tarifaria del Consejo Directivo y su exposición de motivos.


Luego del respectivo debate e intercambio de ideas, y teniendo en consideración la fundamentación que consta en actas los señores miembros del Consejo Directivo, en mayoría adoptó el siguiente acuerdo, con el voto en discordia de la Presidenta del Consejo Directivo, quien está de acuerdo con los fundamentos y metodología presentada mediante el Memorando N° 00183-2025-GRE-OSITRAN:

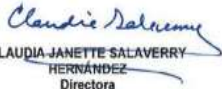
**ACUERDO N° 2594-818-2025-CD-OSITRAN
de fecha 13 de octubre de 2025**


Visto el Nuevo Informe: "Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez" de fecha 27 de agosto de 2025 y anexos, que incluye la matriz de comentarios realizados por los interesados a la propuesta de revisión tarifaria, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán, presentado a través del Memorando N° 00183-2025-GRE-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán acordó, en mayoría, con el voto en discordia de la Presidenta del Consejo Directivo, quien está de acuerdo con los fundamentos y metodología presentada mediante el Memorando N° 00183-2025-GRE-OSITRAN:

- No aprobar el Nuevo Informe: "Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez" y anexos.
- Solicitar a las áreas técnicas que presenten un nuevo informe considerando los fundamentos en mayoría que constan en actas, en el que se considere además la evaluación utilizando la metodología de tarificación comparativa o de benchmarking.
- Dispensar el presente acuerdo de lectura y aprobación posterior del acta.

Siendo las 19:00 horas del lunes 13 de octubre de 2025, se dio por concluida la Sesión Extraordinaria.


 ROSA VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
 Presidenta


 CLAUDIA JANETTE SALAVERRY
 HERNÁNDEZ
 Directora


 JAVIER MIGUEL MASÍAS ASTENGO
 Director

Impactos potenciales de la TUUA de transferencia en la conectividad internacional del Perú



- La nueva TUUA introduce un costo adicional para los pasajeros en conexión, encareciendo entre +3 % y +7 % el precio total del viaje (dependiendo del mercado).
- Según elasticidades estimadas, la medida podría provocar una caída de entre 3 % y 11 % en la demanda de pasajeros en conexión, dependiendo del mercado.
- En rutas donde más del 40 % del tráfico internacional utiliza LIM como punto de conexión, la reducción potencial de pasajeros afectaría la competitividad del *hub* y su capacidad de sostener frecuencias.
- El impacto agregado podría traducirse en más de 1.000 vuelos menos al año, especialmente en mercados del Cono Sur y el Caribe, donde la proporción de pasajeros en tránsito es más alta.
- El factor de ocupación de equilibrio regional se estimó en 84.1 % (CASK/yield promedio). Varias rutas caerían por debajo de ese umbral bajo el nuevo escenario.
- La medida podría contradecir la estrategia de MINCETUR que busca atraer turistas mediante programas de *stopover*, al desincentivar que los pasajeros elijan LIM como punto de conexión o escala turística.
- En otras regiones (ej. Panamá y Colombia), los programas de *stopover* han mostrado impactos positivos en gasto turístico y conectividad; la TUUA podría ir en sentido opuesto.
- En términos de política pública, el cobro no genera ingresos turísticos directos, pero sí podría erosionar la conectividad internacional que sustenta el turismo receptivo del país.

Comparación de Impactos - dos estrategias distintas para aumentar la recaudación



**Impacto en recaudación
por nueva ruta**

US\$ 1,8 MM

- Aterrizaje/Despegue
- Puentes
- Fee Fuel
- Fee Ground
- Fee HBS
- TUUA origen (70% pasajeros origen)



**Impacto en recaudación TUUA de
T en una ruta nueva**

US\$ 0,37 MM

- TUUA transferencia (30% pasajeros en conexión)

- No incluye los US\$ 25 de consumo del pasajero en restaurantes y Duty free. Beneficios para los negocios del aeropuerto.
- No incluye los impactos en el incremento del turismo y el comercio
- No incluye el impacto de programas como el stopover que buscan atraer a los pasajeros en conexión para que se queden unos días en Lima.

Competitividad del *hub* de LIM

- **El AIJCH mueve el 47% del tráfico nacional y el 99% del internacional**, y concentra el **100% de las conexiones internacionales** del Perú. Su nueva infraestructura aumentará la capacidad de **35 a 50 vuelos por hora** y hasta **40 millones de pasajeros al año**.
- **Nuevo terminal = oportunidad histórica**: El **AIJCH** permitirá consolidar al **Perú como *hub* aéreo regional**, impulsando turismo, comercio y conectividad.
- **La posición original de LAP defendía esa premisa** dentro del **Plan Comercial del Contrato de Concesión**, presentado por el propio concesionario.
- Sin embargo, el cobro de la **TUUA de Transferencia internacional** ya ha provocado la **suspensión de rutas** (La Habana, Cancún y Orlando), afectando la viabilidad del *hub* peruano.
- Países competidores por ser *hub* como **Bogotá y Panamá**, **no cobran tarifas adicionales en sus aeropuertos**, el Perú arriesga perder competitividad y reducir su conectividad internacional.

Visión de situaciones similares en la región

La Prensa Panamá, miércoles 27 de agosto de 2023 18

Tu opinión nos interesa economia@prensa.com

Niveles de lagos afluentes del Canal

SEÑAL DE AGUA 86.29 pies
SEÑAL DE AGUA 240.00 pies

La Prensa & Negocios Economía

Facebook Instagram Twitter @PRENSAECONOMIA

PASAJEROS EN TRÁNSITO

Tasa de \$10 restaría competitividad a Panamá

En la región sólo la ciudad de Sao Paulo cobra una tasa a los pasajeros en tránsito, pero dentro del costo del pasaje. Mientras que otros centros como Bogotá, Lima y México no imponen ningún costo.

Reyna Kattolich Hernández
kattolich.hernandez@prensa.com

La imposición de una tasa de 10 dólares a cada pasajero en tránsito propuesta en un anteproyecto de ley en la Asamblea Nacional de Panamá, restaría competitividad a Panamá frente a otros centros de conexión aérea que no aplican impuestos ni tasas adicionales a los viajeros desde y hacia otros destinos.

Un estudio de la industria aérea regional revela que los hubs que imponen tasas, sobretasas o penalidades a los pasajeros desvían al tráfico aéreo y frenan la llegada de nuevas aerolíneas y por ende de viajeros.

Por el contrario, países con mayor apertura y medidas migratorias flexibles pueden atraer más pasajeros en tránsito, incrementar el turismo interno y generar nuevas rutas y aerolíneas.

Panamá mostraría en 2024 un total de 25.25 millones de pasajeros, de los cuales 13.23 millones fluyen en tránsito, es decir, el 71.4%.

Al cierre de julio de 2023, transitaban por la terminal 13.02 millones de pasajeros en 7 meses, de los cuales 72.1% (9.39 millones) fueron en tránsito.

Si se llega a imponer un impuesto de este tipo, Panamá perdería competitividad de inmediato. Más del 70% del tráfico en Tocumen son pasajeros en tránsito, y esos viajeros buscan siempre la opción más conveniente y económica", dijo José Ruiz Blanco, gerente general del Aeropuerto Internacional de Tocumen.

Previsó que la propues-

ta afectaría la conectividad y sería contraproducente frente a otros hubs que no cobran tasas a sus pasajeros en tránsito.

Además, caería el consumo en los duty free, se afectarían miles de empleos y muchas aerolíneas replantearían sus operaciones. Al final, lo que parece un ingreso rápido terminaría costándole mucho más al país en turismo, en comercio y en la economía en general", alertó.

El aeropuerto de Tocumen busca atraer nuevos aerolíneas.

Contra quienes cumple Panamá

En América Latina, ninguna ciudad aérea o hub de conexión cobra tasas adicionales a pasajeros en tránsito, salvo el aeropuerto internacional de Casuarillo en Sao Paulo, que cobra \$2.85 por cada operación, destinando la totalidad del aeropuerto a mantener infraestructura, reforzar seguridad y financiar modernización y servicios para pasajeros y aerolíneas.

El gerente resultó que el 75% de pasajeros en tránsito mantiene viva la economía de la terminal, promueve vuelos directos a Europa, Caribe y Sudamérica, atrae a pasajeros del aeropuerto, genera empleos y consolida a Tocumen como hub regional.

“Si se llega a imponer un impuesto de este tipo, Panamá perdería competitividad de inmediato. Más del 70% del tráfico en Tocumen son pasajeros en conexión, y esos viajeros buscan siempre la opción más conveniente y económica”, dijo José Ruiz Blanco, gerente general del Aeropuerto Internacional de Tocumen.

Previsó que la propues-

ta afectaría la conectividad y sería contraproducente frente a otros hubs que no cobran tasas a sus pasajeros en tránsito.

“Si aquí les cobramos un cargo que no existe en ningún otro hub de Latinoamérica, simplemente se irán por rutas directas o por aeropuertos como Bogotá. Eso se traduciría en menos vuelos y menos destinos, espe-

cialmente europeos que solo se sostienen gracias al hub.

Además, caería el consumo en los duty free, se afectarían miles de empleos y muchas aerolíneas replantearían sus operaciones. Al final, lo que parece un ingreso rápido terminaría costándole mucho más al país en turismo, en comercio y en la economía en general”, alertó.

Impacto Programa Stopover:

Programa dirigido a pasajeros en transferencia que busca que se queden unos días en la ciudad donde hacen la conexión dentro de su mismo pasaje/reserva/viaje

Panamá:

- Generó más de 185 mil visitantes adicionales en ese país en 2024

Bogotá:

- Proyecta 470 mil visitantes extra en Colombia entre 2025 y 2026

Potencial Perú:

- 85 mil visitantes adicionales el primer año.

Propuesta frente a la problemática

- **Eliminar el concepto de TUUA de Transferencia (INT-INT y DOM-DOM) incorporado por la Adenda Nº 6 mediante una nueva adenda.** Ello implicará que se garantizará un costo cero para el usuario y se preservará la competitividad del hub.
- **De corresponder, habilitar un mecanismo de compensación a favor de LAP de cargo del Estado y no del usuario.**
- **Ampliar el alcance de la negociación en curso entre MTC y LAP y no restringirla a la tarifa DOM-DOM.**
- **Suspender el inicio del cobro:** Compensar al concesionario los ingresos dejados de percibir por el no cobro de la TUUA desde el 07 de diciembre y hasta que se defina el alcance de la negociación para la eliminación de la TUUA de Transferencia DOM-DOM e INT-INT y el OSITRAN haya establecido la tarifa definitiva por dicho servicio.