

**LEY QUE PROHÍBE EL COBRO DE
LA TARIFA UNIFICADA DE USO DE
AEROPUERTO (TUUA) A
CIUDADANOS PERUANOS EN
TRÁNSITO EN AEROPUERTOS
NACIONALES**

El Congresista de la República que suscribe, **WILSON SOTO PALACIOS** y los Congresistas integrantes del **Grupo Parlamentario Acción Popular**, y demás Congresistas firmantes, al amparo de lo dispuesto en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y conforme los artículos 22° inciso c), 75° y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente iniciativa legislativa:

I. FORMULA LEGAL**LEY QUE MODIFICA EL LITERAL B) DEL NUMERAL 3.1 DEL ARTÍCULO 3 DE LA LEY N.º
27332, LEY MARCO DE LOS ORGANISMOS REGULADORES DE LA INVERSIÓN PRIVADA
EN LOS SERVICIOS PÚBLICOS, PARA PROHIBIR EL COBRO DE LA TARIFA UNIFICADA
DE USO DE AEROPUERTO (TUUA) A CIUDADANOS PERUANOS EN TRÁNSITO EN
AEROPUERTOS NACIONALES****EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

Ha dado la Ley siguiente:

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto modificar el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley N.º 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, con la finalidad de prohibir el cobro de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) a ciudadanos peruanos que se encuentren en tránsito en aeropuertos nacionales con destino a otras ciudades del país.

Artículo 2. Modificar literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley 27332

Se modifica el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley 27332, en los siguientes términos:



WILSON SOTO PALACIOS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

"Artículo 3. Funciones

3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:

(...)

b) Función reguladora: comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito. **Queda prohibido el cobro de la TUUA a los pasajeros peruanos en tránsito con destino final en otras ciudades del país.**

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

UNICA. Vigencia

La presente Ley entra en vigencia el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Lima, abril de 2025.



Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/04/2025 21:17:46-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO PALACIOS Wilson FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/04/2025 08:45:21-0500



Firmado digitalmente por:
LOPEZ UREÑA ILICH FREDY
FIR 42834886 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/04/2025 20:37:21-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Evis
Herman FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/04/2025 13:54:41-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Evis
Herman FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/04/2025 13:54:54-0500



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/04/2025 16:16:34-0500



Firmado digitalmente por:
DOROTEO CARBAJO Raul
Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/04/2025 17:04:17-0500



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/04/2025 11:02:14-0500



II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En la actualidad, una de las principales limitaciones del sistema de transporte aéreo en el Perú es la alta concentración de vuelos comerciales en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), ubicado en Lima. Esta situación se debe a la falta de una red aérea descentralizada que conecte directamente a las distintas regiones del país, lo que obliga a los pasajeros a realizar escalas en Lima incluso cuando su destino final se encuentra en otro departamento.

En ese contexto, los ciudadanos peruanos que realizan vuelos de conexión dentro del país —es decir, aquellos que se trasladan desde una ciudad de origen hacia Lima, para luego continuar su viaje a otra ciudad del territorio nacional— se ven afectados por el cobro de una tarifa adicional denominada Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA). Esta tarifa es impuesta por el concesionario aeroportuario y corresponde al uso de las instalaciones y servicios del terminal aéreo.

En particular, la TUUA de transferencia se aplica a los pasajeros en tránsito, es decir, aquellos que llegan al AIJCH como parte de un itinerario de conexión y continúan su viaje dentro del país. Así, por ejemplo, un pasajero que viaje desde Tacna hacia Iquitos se ve obligado a hacer escala en Lima, pagando una primera TUUA al embarcar en Tacna y una segunda TUUA al embarcar nuevamente en el AIJCH rumbo a su destino final¹.

3

Este doble cobro encarece significativamente el precio final del pasaje, afectando directamente el bolsillo de los peruanos, en especial de aquellos que residen en zonas alejadas o que deben trasladarse por motivos de trabajo, salud, estudio u otras necesidades esenciales. Tal situación es percibida como abusiva e injustificada, pues el pasajero no hace uso voluntario de una segunda terminal, sino que lo hace por la falta de vuelos directos, una falencia estructural del sistema de transporte aéreo nacional.

Actualmente, el monto de la TUUA varía en función de la ubicación del aeropuerto, del operador concesionario y de la nacionalidad del pasajero. Sin embargo, el cobro de la TUUA de transferencia

¹ <https://rpp.pe/economia/economia/mtc-lap-nuevo-aeropuerto-jorge-chavez-que-es-la-tuua-de-transferencia-noticia-1596577#:~:text=%C2%A1%C3%A9nete%20aqu%C3%AD%20a%20nuestro%20canal%20de%20WhatsApp!&text=Pero%2C%20C2%BFqu%C3%A9%20es%20y%20qu%C3%A9nes,instalaciones%20y%20servicios%20del%20terminal.>



en vuelos domésticos genera una carga económica adicional e innecesaria que afecta exclusivamente a los ciudadanos peruanos que realizan conexiones internas.

Cabe señalar que, con la próxima inauguración del Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, concesionado a Lima Airport Partners (LAP) mediante contrato firmado en 2021 con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), esta problemática se verá agravada. Originalmente, el contrato no contemplaba el cobro de la TUUA de transferencia; sin embargo, mediante la Adenda N.º 6 se introdujo dicha posibilidad.

Posteriormente, mediante la Resolución de Presidencia N.º 0041-2025-PD-OSITRAN, de fecha 28 de marzo de 2025, se aprobó la tarifa aplicable a pasajeros en tránsito en el AIJCH, que regirá desde el inicio de operaciones del nuevo terminal y hasta el 31 de diciembre de 2030. Dicha resolución establece que los pasajeros internacionales pagarán USD 11.32 y los pasajeros nacionales USD 7.07, lo que equivale aproximadamente a S/ 42.00 para extranjeros y S/ 26.00 para nacionales.

Conoce más sobre la tarifa TUUA

4

La Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto (TUUA) está definida en dólares americanos y se cobra por pasajero por embarcar según el tipo de aeropuerto (clasificados en grupos), diferenciando a los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales. Los pasajeros por embarcar serán definidos como aquellos que poseen una tarjeta de embarque vigente y han ingresado a la zona restringida correspondiente.

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

AEROPUERTO	UNIDAD DE COBRO	NACIONAL	INTERNACIONAL
Arequipa	Pasajero Embarcado	\$7.03	\$19.49
Ayacucho	Pasajero Embarcado	\$5.86	\$19.49
Juliaca	Pasajero Embarcado	\$5.86	\$19.49
Puerto Maldonado	Pasajero Embarcado	\$5.86	\$19.49
Tacna	Pasajero Embarcado	\$5.86	\$19.49

En consecuencia, un peruano que viaje de Tacna a Iquitos terminará pagando, solo por concepto de TUUA, aproximadamente S/ 22.00 al salir de Tacna y S/ 26.00 adicionales al embarcar en Lima, sumando un total de S/ 48.00, únicamente en tarifas aeroportuarias, sin considerar el costo del



pasaje en sí. Esta carga económica resulta desproporcionada y genera una barrera económica para la conectividad interna del país.

Además, el 26 de junio de 2024, el portal *Infobae* publicó una nota titulada: "Aeropuerto Jorge Chávez cobrará tarifa a pasajeros en tránsito desde enero de 2025"², en la que se consignan declaraciones del ministro de Transportes y Comunicaciones, Raúl Pérez Reyes, quien señaló que no era posible eliminar la tarifa de uso aeroportuario para pasajeros en tránsito, debido a compromisos contractuales previamente asumidos. Esta afirmación evidencia que los derechos económicos de los pasajeros nacionales están supeditados a las condiciones establecidas en los contratos de concesión, sin una adecuada defensa del interés público.

Frente a este panorama, el presente proyecto de ley busca corregir esta situación injusta, estableciendo una excepción legal al cobro de la TUUA para pasajeros peruanos en tránsito dentro del territorio nacional, garantizando así un trato justo y equitativo, y promoviendo una mayor integración territorial a través del transporte aéreo.

III. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La entrada en vigencia de la presente norma generará un impacto positivo y directo en los derechos de los ciudadanos peruanos, al eliminar una carga económica injustificada que afecta a quienes realizan viajes de conexión dentro del territorio nacional. Al prohibir expresamente el cobro de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) a pasajeros peruanos en tránsito, se promueve un sistema de transporte aéreo más equitativo, inclusivo y alineado con el principio de no discriminación por razones geográficas o contractuales. Además, se fortalece el rol del Estado en la defensa del interés público y el control de los impactos socioeconómicos derivados de los contratos de concesión de infraestructura aeroportuaria.

No obstante, para garantizar la efectiva aplicación de la norma, será necesario que las entidades competentes —como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), OSITRAN

² <https://www.infobae.com/peru/2024/06/27/aeropuerto-jorge-chavez-cobrara-tarifa-a-pasajeros-en-transito-desde-enero-de-2025-anuncia-mtc/>



y las empresas concesionarias— adopten medidas reglamentarias y técnicas que aseguren su cumplimiento. Esto incluye la revisión y adecuación de los mecanismos de facturación, control de embarque, y políticas tarifarias, así como la difusión de la norma entre los operadores y el público usuario. La implementación de esta disposición permitirá consolidar un modelo de transporte más justo y accesible para todos los peruanos, particularmente para quienes residen en regiones alejadas o con limitada conectividad aérea.

IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La aprobación del presente Proyecto de Ley no generará costos adicionales al Estado, ya que no implica la creación de nuevas entidades ni la asignación de recursos públicos. Por el contrario, se trata de una medida correctiva que busca suprimir un cobro injustificado, impuesto a los usuarios por una situación estructural del sistema de transporte aéreo nacional. La falta de rutas directas entre ciudades del interior obliga a los pasajeros a realizar conexiones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, lo que genera el pago de tarifas por servicios que el usuario no ha solicitado ni disfruta plenamente, como es el caso de la TUUA en tránsito.

6

El beneficio más significativo recaerá directamente sobre los ciudadanos peruanos que realizan viajes internos con escalas obligadas. Estos usuarios dejarán de pagar por servicios aeroportuarios que no han requerido voluntariamente, lo que representa un alivio económico importante, especialmente para los sectores más vulnerables de la población que dependen del transporte aéreo por razones de salud, educación o trabajo. La medida permitirá que el precio del viaje sea más justo y proporcional al uso real de los servicios prestados, promoviendo así una mayor equidad en el acceso al transporte aéreo nacional.

Asimismo, el Estado también se verá beneficiado, ya que la aprobación de esta ley contribuirá a fortalecer la percepción de justicia y sensibilidad social en la gestión pública. Al garantizar que los ciudadanos solo paguen por servicios efectivamente utilizados, se mejora la legitimidad de las políticas públicas y se fortalece la confianza en las instituciones. Esta disposición representa un paso importante hacia un modelo de regulación más centrado en el usuario, en línea con los principios de eficiencia, transparencia y responsabilidad social del Estado.



V. VICULACION CON EL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa se vincula con las siguientes políticas de Estado.

Con la Política 17 Afirmación de la economía social de mercado

Con la Política 24. Afirmación de un Estado eficiente y transparente.