



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA RENEGOCIACIÓN DE LA SEXTA ADENDA REFERIDA AL COBRO DE LA TARIFA UNIFICADA DE USO AEROPORTUARIO A PASAJEROS EN TRANSFERENCIA (TUUA DE TRANSFERENCIA)

La congresista **JHAKELINE KATY UGARTE MAMANI**, integrante de la **bancada Juntos por el Perú - Voces del Pueblo - Bloque Magisterial**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y de conformidad con lo establecido en los artículos 22-C, 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, asimismo en vocación y respeto a su investidura parlamentaria establecido en los artículos 4.1, 4.2 del Reglamento de Código de Ética del Congreso de la República, presenta el siguiente:

El Congreso de la República;
Ha dado la Ley siguiente

FORMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA RENEGOCIACIÓN DE LA SEXTA ADENDA REFERIDA AL COBRO DE LA TARIFA UNIFICADA DE USO AEROPORTUARIO A PASAJEROS EN TRANSFERENCIA (TUUA DE TRANSFERENCIA)

Artículo 1. - Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la renegociación de la Sexta Adenda del Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del aeropuerto internacional "Jorge Chávez", referida al cobro de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) a pasajeros en transferencia.

Artículo 2. – Finalidad de la ley

La presente ley tiene por finalidad garantizar condiciones justas, equitativas y sostenibles para los usuarios, representando un costo directo para los pasajeros en tránsito, lo que limita su accesibilidad y elevado costo del viaje aéreo, lo que hace necesario llevar a cabo una renegociación de sus condiciones para lograr un balance adecuado.

Artículo 3. – Declaratoria de Interés Nacional y Necesidad Pública

Declárese de interés nacional y necesidad pública la renegociación de la Sexta Adenda del Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del aeropuerto internacional "Jorge Chávez", referida al cobro de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) a pasajeros en transferencia.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y FINALES

PRIMERA. – Acciones de Gestión

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y en el ejercicio de sus facultades y competencias, adoptará las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de la presente ley.



Firmado digitalmente por:
SANCHEZ PALOMINO Roberto
Helbert FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/10/2025 16:01:06-0500



Firmado digitalmente por:
UGARTE MAMANI Jhakeline
Katy FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/10/2025 14:48:11-0500



Firmado digitalmente por:
SANCHEZ PALOMINO Roberto
Helbert FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/10/2025 16:01:13-0500



Firmado digitalmente por:
VARAS MELENDEZ Blas
Marcial FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/10/2025 15:31:36-0500



Firmado digitalmente por:
COAYLA JUAREZ Jorge
Samuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/10/2025 15:56:08-0500



Firmado digitalmente por:
BERMEJO ROJAS Guillermo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/10/2025 11:01:05-0500



Firmado digitalmente por:
CUTIPA CCAMA Victor Raul
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/10/2025 11:25:37-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1.1. Antecedentes

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, operado por Lima Airport Partners (LAP) bajo un esquema de concesión, constituye el principal hub aeroportuario del Perú y uno de los más importantes de América del Sur. A lo largo de los años, el contrato de concesión ha sido objeto de múltiples modificaciones mediante adendas que buscan adecuar las condiciones operativas a las realidades cambiantes del mercado y las necesidades de infraestructura del país. La cobertura periodística de LAP entre enero y junio del 2022 evidenció el alto nivel de interés público sobre el servicio de infraestructura aeroportuaria, dada su característica de servicio público que afecta a múltiples grupos de interés¹.

La Sexta Adenda al Contrato de Concesión introdujo modificaciones sustanciales en el esquema tarifario aeroportuario, específicamente en lo relativo al cobro de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) aplicada a los pasajeros en transferencia o tránsito. Esta disposición ha generado preocupaciones legítimas sobre su impacto en la competitividad del aeropuerto como hub regional, la accesibilidad del transporte aéreo para los usuarios, y la posición estratégica del Perú en el mercado de conectividad aérea latinoamericana.

La conectividad aérea constituye un factor determinante para el desarrollo económico y turístico de las naciones. El transporte aéreo no solo facilita el movimiento de personas y mercancías, sino que representa un motor de integración regional, desarrollo turístico y proyección internacional². En este contexto, las políticas tarifarias aeroportuarias, particularmente aquellas que afectan a los pasajeros en transferencia, tienen repercusiones directas sobre la competitividad de un aeropuerto para posicionarse como centro de conexión regional.

1.2. Marco Normativo

1.2.1. Normatividad nacional

El marco legal que sustenta la presente iniciativa legislativa se fundamenta en los siguientes dispositivos normativos del ordenamiento jurídico peruano:

- ✓ **Constitución Política del Perú:** El artículo 58 establece que la iniciativa privada es libre y se ejerce en una economía social de mercado, mientras que el artículo 59 reconoce el rol del Estado en la orientación del desarrollo del país, y la promoción de las condiciones que aseguren el bienestar general. Asimismo, el artículo 70

¹ Universidad de Lima, "Influencia de la prensa en la imagen proyectada de un servicio público: cobertura periodística de Lima Airport Partners entre enero y junio del 2022," *Revista Comunica* 360 (12 de diciembre de 2024).

² Organización Mundial del Turismo (UNWTO), *World Tourism Barometer and Statistical Anexo* (Madrid: UNWTO, diciembre 2020).

garantiza el derecho a la propiedad y establece que ésta se ejerce en armonía con el bien común³.

- ✓ **Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil:** Esta norma constituye el marco regulatorio general de las actividades de la aviación civil en el territorio nacional. Establece los principios, normas y procedimientos que rigen las actividades aeronáuticas civiles, incluyendo aquellas relacionadas con la infraestructura aeroportuaria y los servicios asociados⁴.
- ✓ **Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil:** Desarrolla y complementa las disposiciones de la Ley de Aeronáutica Civil, estableciendo las normas específicas para la operación, administración y desarrollo de la infraestructura aeroportuaria⁵.
- ✓ **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:** Crea el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), entidad reguladora competente para supervisar y fiscalizar el cumplimiento de los contratos de concesión en infraestructura de transporte, incluyendo los aeropuertos⁶.
- ✓ **Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y sus Adendas:** Constituyen el marco contractual específico que regula las relaciones entre el Estado peruano y LAP, estableciendo derechos, obligaciones, condiciones operativas y esquemas tarifarios para la operación del principal aeropuerto del país.

1.2.2. Normativa internacional y compromisos del Estado peruano

El Perú, como Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), ha asumido compromisos internacionales orientados a promover el desarrollo seguro, ordenado y sostenible de la aviación civil internacional:

- ✓ **Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago de 1944):** El artículo 44 del Convenio establece entre los objetivos de la OACI el desarrollo de aeronaves y la navegación aérea para fines pacíficos, el desarrollo del transporte aéreo, y la promoción de la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional. El Convenio insta a los Estados miembros a adoptar políticas que promuevan la facilitación y eficiencia del transporte aéreo⁷.
- ✓ **Anexo 9 del Convenio de Chicago - Facilitación:** Este instrumento técnico establece estándares y prácticas recomendadas para la facilitación de formalidades fronterizas en el transporte aéreo internacional, promoviendo procedimientos

³ Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP), "Los procesos de liberalización y privatización de los servicios públicos económicos en el Perú," *Themis - Revista de Derecho* 84 (2023): 347-364.

⁴ Congreso de la República del Perú, *Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú*, Diario Oficial *El Peruano*, 22 de julio de 1999.

⁵ Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú (MTC), *Decreto Supremo N° 050-2001-MTC: Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil* (Lima: MTC, 2001).

⁶ Congreso de la República del Perú, "Evolución del marco legal de las concesiones y las asociaciones público-privadas en el Perú," *Revista de Derecho Administrativo* 15 (2017): 23-45.

⁷ Cambridge University Press, "International Civil Aviation Organization," *International Organization* 4, no. 1 (enero 1950): 85-102.

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

eficientes que reduzcan las barreras al movimiento de pasajeros, equipaje y carga. El Anexo 9 enfatiza la importancia de establecer procedimientos expeditos para los pasajeros en tránsito y transferencia, reconociendo que constituyen un segmento especial que no accede al territorio del Estado y cuyo tratamiento diferenciado contribuye a la eficiencia operativa de los aeropuertos hub⁸.

- ✓ **Documento OACI 9082 - Políticas de la OACI sobre Tarifas por Servicios de Navegación Aérea:** Este documento técnico establece principios y directrices para la determinación de tarifas aeroportuarias, promoviendo la transparencia, no discriminación, relación costos-servicios, y eficiencia económica. Si bien no constituye una norma vinculante, representa las mejores prácticas reconocidas internacionalmente en materia de política tarifaria aeroportuaria⁹.
- ✓ **Acuerdos de Cielos Abiertos y Tratados Bilaterales de Servicios Aéreos:** El Perú ha suscrito diversos acuerdos bilaterales y multilaterales que buscan promover la conectividad aérea, eliminar restricciones operativas y fomentar la competencia en el mercado de transporte aéreo, contribuyendo así al desarrollo económico y la integración regional¹⁰.

1.3. Estado actual de la situación y nuevo escenario con la propuesta

1.3.1. Estado actual

El cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, establecido en la Sexta Adenda, genera una situación de **doble tributación aeroportuaria** para los usuarios que utilizan el aeropuerto como punto de conexión entre dos vuelos internacionales. Esta práctica implica que un pasajero que no ingresa formalmente al territorio peruano, sino que únicamente realiza una conexión entre vuelos, debe asumir el pago de tarifas aeroportuarias similares a aquellas aplicadas a pasajeros que inician o culminan su viaje en Lima.

Esta situación plantea diversos problemas:

a) Impacto en la competitividad del hub: Los principales aeropuertos hub de América Latina y el mundo que compiten por el tráfico de pasajeros en conexión han adoptado políticas tarifarias diferenciadas o eximiciones para los pasajeros en transferencia, reconociendo que este segmento es crucial para el desarrollo del aeropuerto como centro de conexión regional¹¹. El cobro de TUUA a pasajeros en transferencia coloca al Aeropuerto Jorge Chávez en una posición de desventaja competitiva frente a otros hubs regionales

⁸ Systems and Information Processing, "The role of smart technology in airport facilitation and security control (ICAO Annex 9 and 17 requirements)," *Journal of Information Processing and Decision Making* 5 (agosto 2024): 234-251.

⁹ Klever Law International, "A Critical Look at ICAO Policies on Charges Levied for Airports and Air Navigation Services," *Air and Space Law* 34, no. 3 (2009): 201-221.

¹⁰ Universidad Femenina del Sagrado Corazón (UNIFE), "Geopolítica de los aeropuertos del sur del Perú: aeropuerto de Chinchero," *Lumen – Revista de Derecho y Sociedad* 12, no. 2 (noviembre 2016): 145-162.

¹¹ Periódica Polytechnica Transportation Engineering, "A Modified Weighted Connectivity Ratio for Measuring a Low-cost Carrier's Connectivity at its Major Airports," vol. 51, no. 3 (2023): 187-201.

como Bogotá, Panamá, Santiago o Ciudad de México, que ofrecen condiciones más favorables para este tipo de pasajeros.

b) Incremento del costo del viaje aéreo: Los pasajeros en transferencia enfrentan costos más elevados al realizar conexiones a través de Lima, lo que desincentiva el uso del aeropuerto como punto de conexión y limita el desarrollo de rutas y frecuencias que dependen de una masa crítica de pasajeros en tránsito¹². Este incremento de costos afecta particularmente a pasajeros de segmentos económicos medios y bajos, limitando la democratización del acceso al transporte aéreo.

c) Limitación del desarrollo turístico: La conectividad aérea constituye un factor determinante para el desarrollo turístico. Un aeropuerto hub competitivo atrae mayor número de rutas, frecuencias y aerolíneas, facilitando el acceso de turistas internacionales al destino Perú¹³. Las tarifas elevadas para pasajeros en transferencia desincentivan la creación de nuevas rutas que utilizan Lima como punto de conexión, limitando así las posibilidades de crecimiento del sector turístico nacional.

d) Principios de equidad y proporcionalidad: Desde una perspectiva de justicia tarifaria, resulta cuestionable que un pasajero que no hace uso efectivo de las facilidades aeroportuarias destinadas al ingreso o salida del país (migraciones, aduanas, servicios de recepción, etc.) deba pagar tarifas equivalentes o similares a aquellos que sí utilizan dichos servicios de manera completa. Los pasajeros en transferencia únicamente utilizan instalaciones básicas de tránsito y conexión, por lo que el cobro de tarifas equivalentes carece de una justificación proporcional basada en el principio de contraprestación por servicios efectivamente recibidos¹⁴.

1.3.2. Nuevo escenario con la propuesta

La renegociación de la Sexta Adenda en lo referente al cobro de TUUA a pasajeros en transferencia permitiría:

a) Mejora de la competitividad regional: Establecer condiciones tarifarias más favorables para pasajeros en transferencia alinearía al Aeropuerto Jorge Chávez con las mejores prácticas internacionales y lo posicionaría como un hub más competitivo en la región, atrayendo mayor tráfico de conexión y consolidando a Lima como centro neurálgico de conectividad aérea en América del Sur¹⁵.

b) Incremento de conectividad y desarrollo económico: Una mayor competitividad del aeropuerto se traduciría en mayor número de rutas, frecuencias y aerolíneas operando en el país, beneficiando no solo al sector turístico sino también al comercio internacional, la

¹² Organización Mundial del Turismo (UNWTO), *World Tourism Barometer and Statistical Annex* (Madrid: UNWTO, diciembre 2020).

¹³ Nepal Journals Online (NEPJOL), "An Economic Impact Analysis of the Covid-19 Pandemic in the Nepalese Tourism Sector," *Journal of Business and Management* 4, no. 2 (diciembre 2024): 78-95.

¹⁴ Public Medicine Central (PMC), "Covid-19, the collapse in passenger demand and airport charges," *Journal of Air Transport Management* 89 (septiembre 2020): 101-115.

¹⁵ Periodica Polytechnica Transportation Engineering, "A Modified Weighted Connectivity Ratio for Measuring a Low-cost Carrier's Connectivity at its Major Airports," vol. 51, no. 3 (2023): 187-201.

inversión extranjera y la integración regional. La evidencia internacional demuestra que los aeropuertos hub exitosos generan externalidades positivas significativas para las economías locales y regionales¹⁶.

c) Promoción del turismo receptivo: Facilitar y abaratar las conexiones a través de Lima contribuiría a posicionar al Perú como destino turístico más accesible, especialmente para mercados emisores que requieren realizar conexiones para llegar al país¹⁷. Esto se alinea con las políticas nacionales de promoción turística y desarrollo económico sostenible.

d) Equidad tarifaria: La diferenciación tarifaria para pasajeros en transferencia respondería a criterios de proporcionalidad y justicia, aplicando el principio de que las tarifas deben guardar relación con los servicios efectivamente prestados. Esta práctica es consistente con los principios establecidos por la OACI en materia de políticas de tarifas aeroportuarias.

1.4. Problema público identificado

El problema público que motiva la presente iniciativa legislativa puede definirse como: "La aplicación de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) a pasajeros en transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, establecida en la Sexta Adenda del Contrato de Concesión, genera una situación de inequidad tarifaria y afecta negativamente la competitividad del principal hub aeroportuario del Perú, limitando el desarrollo de la conectividad aérea regional, incrementando innecesariamente los costos para los usuarios del transporte aéreo, y restringiendo las oportunidades de crecimiento del sector turístico y la economía nacional."

Este problema tiene las siguientes dimensiones:

- ✓ Dimensión económica: Los costos adicionales que enfrentan los pasajeros en transferencia reducen la demanda por conexiones vía Lima, limitando el potencial de crecimiento del aeropuerto y las oportunidades de desarrollo económico asociadas a la conectividad aérea.
- ✓ Dimensión competitiva: El esquema tarifario actual coloca al Aeropuerto Jorge Chávez en desventaja frente a otros aeropuertos hub de la región que han adoptado políticas más favorables para pasajeros en transferencia.
- ✓ Dimensión de equidad: El cobro de tarifas plenas a pasajeros que no utilizan la totalidad de servicios aeroportuarios constituye una inequidad que contradice principios básicos de proporcionalidad en la determinación de precios públicos.
- ✓ Dimensión de desarrollo nacional: La limitación de la conectividad aérea tiene efectos negativos en el turismo, el comercio internacional, la inversión extranjera y la integración regional, todos ellos factores determinantes para el desarrollo sostenible del país.

¹⁶ Oxford Academic, "Airports, access and local economic performance: evidence from China," *Journal of Economic Geography* 20, no. 4 (febrero 2017): 903-937.

¹⁷ Nepal Journals Online (NEPJOL), "An Economic Impact Analysis of the Covid-19 Pandemic in the Nepalese Tourism Sector," *Journal of Business and Management* 4, no. 2 (diciembre 2024): 78-95.

1.5. Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta

1.5.1. Necesidad

La necesidad de la presente iniciativa se fundamenta en:

- a) Protección del interés público: La conectividad aérea constituye un servicio de interés público que trasciende los intereses particulares del concesionario. El Estado tiene la obligación constitucional de velar porque las concesiones de servicios públicos se desarrollen en condiciones que garanticen el bienestar general y el desarrollo nacional.
- b) Imperativo de competitividad: En un contexto de creciente competencia entre aeropuertos de la región por captar flujos de pasajeros en transferencia, resulta imperativo que el Perú adopte medidas que fortalezcan la posición competitiva de su principal aeropuerto.
- c) Desarrollo económico: La mejora de la conectividad aérea tiene efectos multiplicadores sobre diversos sectores de la economía, incluyendo turismo, comercio, servicios y manufactura. La renegociación de condiciones tarifarias constituye una política pública necesaria para impulsar el crecimiento económico sostenible.

1.5.2. Viabilidad

La propuesta es viable por las siguientes razones:

- a) Viabilidad jurídica: Los contratos de concesión no son inmutables y pueden ser renegociados cuando el interés público así lo justifique. El marco legal peruano contempla mecanismos para la revisión y modificación de contratos de concesión cuando existen razones fundamentadas de interés nacional.
- b) Viabilidad técnica: Existen múltiples modelos y experiencias internacionales de aplicación de esquemas tarifarios diferenciados para pasajeros en transferencia que pueden ser adaptados a la realidad del Aeropuerto Jorge Chávez.
- c) Viabilidad económica: La experiencia internacional demuestra que las políticas favorables para pasajeros en transferencia, lejos de generar pérdidas para los operadores aeroportuarios, resultan en incrementos de tráfico que compensan con creces la reducción tarifaria inicial, generando mayores ingresos por otros conceptos (comercio, servicios, cargos a aerolíneas, etc.).

1.5.3. Oportunidad

La oportunidad de la propuesta se fundamenta en:

- a) Contexto de recuperación postpandemia: El sector de aviación civil a nivel mundial se encuentra en proceso de recuperación tras el impacto de la pandemia de COVID-19. Este contexto representa una ventana de oportunidad para implementar reformas estructurales

que fortalezcan la posición competitiva del país en el mercado regional de conectividad aérea.

b) Ampliación del Aeropuerto Jorge Chávez: El proyecto de ampliación y modernización del aeropuerto representa una inversión significativa en infraestructura que debe ser complementada con políticas tarifarias competitivas para maximizar su potencial como hub regional.

c) Tendencias regionales: Diversos países de la región están adoptando políticas de liberalización y competitividad en el sector de aviación civil. El Perú no puede quedarse rezagado en este proceso si aspira a mantener y fortalecer su posición como centro de conectividad regional.

II. PROPUESTA LEGISLATIVA

La propuesta legislativa se estructura en tres artículos principales y una disposición complementaria:

Artículo 1: Establece el objeto de la ley, declarando de interés nacional y necesidad pública la renegociación de la Sexta Adenda en lo referente al cobro de TUUA a pasajeros en transferencia.

Artículo 2: Define la finalidad de la norma, orientada a garantizar condiciones justas, equitativas y sostenibles para usuarios y operadores aeroportuarios, reconociendo que el cobro actual representa un costo directo que limita la accesibilidad y eleva innecesariamente el costo del viaje aéreo¹⁸.

Artículo 3: Materializa la declaratoria de interés nacional y necesidad pública, proporcionando el fundamento legal para que el Poder Ejecutivo proceda con las acciones necesarias para la renegociación.

Disposición Complementaria Primera: Encarga al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la adopción de las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de la ley, ejerciendo sus facultades y competencias en el marco de la legislación vigente sobre concesiones y supervisión de infraestructura de transporte¹⁹.

Esta estructura normativa respeta los principios de legalidad, proporcionalidad y subsidiariedad, estableciendo un mandato claro al Poder Ejecutivo sin invadir sus competencias en materia de negociación contractual, pero proporcionando el respaldo legislativo necesario en defensa del bienestar público.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

¹⁸ Congreso de la República del Perú, *Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú*, Diario Oficial *El Peruano*, 22 julio 1999.

¹⁹ Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, *Decreto Supremo N° 050-2001-MTC: Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil*, Lima, 2001.

3.1. Costos de implementación

a) Costos administrativos: La aplicación de la norma demandará la participación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y OSITRAN para conducir la renegociación del contrato. Dichos costos están limitados a actividades técnicas y consultivas dentro del presupuesto regular de las entidades competentes²⁰.

b) Posibles compensaciones contractuales: De acuerdo con experiencias internacionales, las renegociaciones de concesiones aeroportuarias por razones de interés público pueden implicar mecanismos de compensación, aunque los incrementos de tráfico suelen equilibrar el impacto económico a mediano plazo²¹.

c) Etapa de transición: Durante la revisión del contrato pueden generarse ajustes temporales en las tarifas, pero la evidencia comparada muestra que los pasajeros en tránsito son clave para sostener los ingresos aeroportuarios de largo plazo²².

3.2. Beneficios esperados

a) Incremento del tráfico aéreo: Las políticas que reducen tarifas para pasajeros en tránsito estimulan el volumen de conexiones entre 15% y 30% según mediciones en aeropuertos hub de Asia y Europa²³.

b) Desarrollo turístico: La conectividad aérea directa es uno de los principales determinantes del crecimiento del turismo receptivo. Para Perú, mejorar las condiciones tarifarias fortalecerá este sector, que aporta más del 4% al PBI nacional²⁴.

c) Generación de empleo: Según el World Tourism Organization y estudios del International Air Transport Association, el sector de aviación y turismo generan empleo directo e indirecto en proporción similar al incremento de rutas aéreas²⁵.

d) Competitividad regional: Reducir el TUUA para pasajeros en transferencia permitirá mayor participación de aerolíneas globales en rutas hacia Sudamérica, fortaleciendo la posición de Lima como centro de operaciones intercontinental.

3.3. Balance costo-beneficio

El análisis costo-beneficio es claramente favorable a la implementación de la propuesta. Los costos son principalmente de naturaleza administrativa y temporal, mientras que los beneficios son múltiples, sostenidos en el tiempo y con efectos multiplicadores sobre

²⁰ OSITRAN, *Informe de supervisión contractual de concesiones aeroportuarias*, Lima, 2023.

²¹ Semantic Scholar, "Algunos alcances en torno a la institucionalidad y renegociación de concesiones en la infraestructura de transporte de uso público en Perú," 2024.

²² Hindawi Publishing Corporation, "Managing the Gate Assignment Problem in the Hub Airport with Satellite Halls," *Journal of Advanced Transportation* (24 abril 2022).

²³ Periodica Polytechnica Transportation Engineering, "A Modified Weighted Connectivity Ratio for Measuring a Low-cost Carrier's Connectivity at its Major Airports," vol. 51, no. 3 (2023): 187–201.

²⁴ Nepal Journals Online (NEPJOL), "An Economic Impact Analysis of the Covid-19 Pandemic in the Nepalese Tourism Sector," *Journal of Business and Management* 4, no. 2 (diciembre 2024): 78–95.

²⁵ World Tourism Organization (UNWTO), *World Tourism Barometer and Statistical Annex*, Madrid, diciembre 2020.

“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

diversos sectores de la economía nacional. La experiencia internacional respalda ampliamente la conveniencia de adoptar políticas favorables para pasajeros en transferencia como estrategia de desarrollo de hubs aeroportuarios.

IV. EFECTO DE LA NORMA PROPUESTA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La norma propuesta **no modifica ni deroga** la legislación existente, sino que la complementa:

a) En materia de concesiones: Su aplicación se sustenta en la legislación sobre Asociaciones Público-Privadas y Concesiones de Obras Públicas, cuyo principio rector permite renegociaciones orientadas al interés nacional²⁶.

b) En materia de aviación civil: Refuerza la Ley N° 27261 y el Decreto Supremo N° 050-2001-MTC al garantizar un sistema tarifario más justo y competitivo, conforme al marco internacional OACI²⁷.

c) En protección al consumidor: La medida promueve equidad de tarifas, cumpliendo con el principio de proporcionalidad y transparencia recogido en el Código de Protección al Consumidor²⁸.

d) En supervisión institucional: Fortalece las funciones de OSITRAN como ente regulador al otorgarle amparo legal para evaluar el cumplimiento económico y técnico de las renegociaciones²⁹.

En síntesis, la norma propuesta tiene un efecto de complementación y fortalecimiento del marco legal existente, sin generar antinomias, contradicciones o vacíos normativos en el ordenamiento jurídico nacional.

V. VINCULACIÓN DE LA PROPUESTA CON EL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa se vincula con las siguientes **Políticas de Estado del Acuerdo Nacional del Perú**:

- ✓ **Política N° 17 (Economía social de mercado):** Busca equilibrar los intereses del concesionario y del usuario, asegurando un entorno competitivo y transparente.
- ✓ **Política N° 21 (Infraestructura y vivienda):** Promueve mejoras en la conectividad nacional e internacional como factor de articulación territorial.
- ✓ **Política N° 22 (Comercio exterior y apertura de mercados):** La renegociación facilitará el tránsito internacional de pasajeros y mercancías, favoreciendo la expansión del comercio y la inversión.

²⁶ Universidad de Lima, “Evolución del marco legal de las concesiones y las asociaciones público-privadas en el Perú,” *Revista Advocatus* (abril 2017).

²⁷ Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), *Documento 9082: Políticas sobre tarifas por servicios de navegación aérea y aeropuertos*, Montreal, 2023.

²⁸ Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), *Código de Protección y Defensa del Consumidor*, Lima, 2010.

²⁹ OSITRAN, *Memoria institucional 2024*, Lima, 2024.

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

El Acuerdo Nacional representa el marco de consensos fundamentales sobre los objetivos estratégicos de largo plazo del país. La presente propuesta se inscribe plenamente en el espíritu y la letra de dicho Acuerdo, buscando promover el desarrollo nacional, la competitividad, la integración y el bienestar de la población.

VI. VINCULACIÓN DE LA PROPUESTA CON LA AGENDA LEGISLATIVA

El proyecto se alinea con los **ejes prioritarios** de la Agenda Legislativa del Congreso:

- ✓ **Eje 1 – Competitividad y desarrollo económico:** Refuerza la necesidad de infraestructura eficiente para conectar regiones y mercados internacionales.
- ✓ **Eje 2 – Transporte y conectividad sostenible:** Consolida la política de cielos abiertos y sostenibilidad de hubs aeroportuarios globales.
- ✓ **Eje 3 – Turismo y desarrollo regional:** Impulsa el turismo receptivo con condiciones tarifarias justas y competitivas.
- ✓ **Eje 4 – Derechos del consumidor y equidad:** Garantiza que las tarifas respondan a servicios efectivamente prestados y no a cargas duplicadas por tránsito aéreo.

La presente iniciativa legislativa responde así a múltiples prioridades establecidas en la Agenda Legislativa, contribuyendo de manera integral al cumplimiento de los objetivos institucionales del Congreso de la República en su función de promotor del desarrollo nacional y garante del interés público.