



INCREMENTO DE TARIFAS AEROPORTUARIAS PERJUDICARÁ A LOS USUARIOS Y A LA COMPETITIVIDAD DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

24 de junio de 2024 (Lima) - La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) y la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI) manifiestan su preocupación por la situación que enfrenta la industria aérea en Perú; así como por la futura apertura de la nueva terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH).

Lo anterior, ha sido expresado por los gremios aéreos firmantes tras una reunión con el Primer Ministro, el Ministro de Transportes y Comunicaciones y la Ministra de Comercio Exterior y Turismo que tuvo lugar después de la crisis ocurrida con las luces de la pista de aterrizaje del aeropuerto. En ese sentido, a pocos meses del esperado inicio de operaciones de su nueva terminal, nuevamente solicitan que las autoridades prioricen al transporte aéreo como una política de Estado, enfocándose en particular en la operación del AIJCH y el potencial aumento en las tarifas aeroportuarias en perjuicio de los usuarios.

Asegurar un traslado exitoso de las operaciones a la nueva terminal tiene que ser el reto de todos los involucrados en este proyecto, por ello la industria se opone a que la apertura sea el 18 de diciembre de 2024.

“Es contraproducente que Lima Airport Partners haya seleccionado una fecha tan cercana a la temporada alta de las fiestas navideñas para iniciar operaciones en la nueva terminal del aeropuerto de Lima, pues esta acarrea una especial sensibilidad para los pasajeros. Manejar una demanda tan elevada en un nuevo ambiente operativo es realmente riesgoso, por más que las aerolíneas quieran prestar la mejor experiencia”, comentó Carlos Gutiérrez, Gerente General de AETAI.

Asimismo, con la entrada en operación del nuevo aeropuerto en el 2024 se prevé un aumento de costos para los usuarios: pasajeros y líneas aéreas. Por eso, en el marco de las negociaciones para la firma de una octava adenda al Contrato de Concesión, pedimos enmendar los errores de administraciones pasadas, que principalmente beneficiaron a Lima Airport Partners (LAP).

Ya se ha propuesto un aumento en la renta de los espacios esenciales en la nueva terminal (como oficinas operativas o *counters* de *check-in*) cercano a tres veces el precio que se paga hoy. Esto podría agravarse partir del año 2027, cuando, conforme al modelo económico de dicho contrato, los cerca de US\$ 2 Mil Millones recientemente invertidos por LAP sean trasladados a las tarifas de los servicios aeroportuarios que pagarán los pasajeros y aerolíneas. Incluso la entrada en operación del nuevo aeropuerto en el 2024 podría generar un incremento adicional en las tarifas.

Por lo anterior, debe replantearse en beneficio de los usuarios el porcentaje de la retribución entregada al Estado, que equivale al 46,511% del total de los ingresos brutos percibidos por LAP, así como realizarse un nuevo análisis del equilibrio económico-financiero de la concesión, como requisito legal previo para que proceda válidamente la adenda.



De igual forma, se debe retroceder con la injustificada facultad concedida a LAP en el 2015, de cobrar una tarifa de uso aeroportuario a los pasajeros en tránsito que conectarán en el AIJCH hacia su destino final, pues, además de incrementar los precios a los viajeros, restará competitividad al aeropuerto, ya que no aplica en ningún otro *hub* de la región como lo son El Dorado en Bogotá o Tocumen en Ciudad de Panamá.

Es importante tener presente que, a diferencia de la mayoría de los países latinoamericanos, la aviación comercial en el Perú todavía no se ha recuperado de la crisis que inició con la pandemia (durante la cual no recibió ningún tipo de ayuda) y continuó con los conflictos sociales y políticos, encontrándose en un -4.9% respecto del nivel de conectividad que tuvo en el 2019. Colombia, República Dominicana y México incluso ya superaron sus cifras previas.

“Dada la importancia del turismo y de la conectividad aérea para Perú, el gobierno debe impulsar el transporte aéreo de manera prioritaria, apoyando el desarrollo socioeconómico del país y de su población. Lo que se sigue viviendo con la ampliación del aeropuerto de Lima, que ya suma 15 años de retraso en los que se desnaturalizaron los precios, falta de coordinación y transparencia, junto a una posible subida sustancial de las tarifas, no puede continuar. A pesar de ello, la industria seguirá siempre comprometida a trabajar de forma colaborativa con los todos los actores involucrados, pero las necesidades del sector deben tenerse en cuenta, especialmente si el objetivo es ofrecer la mejor experiencia posible tanto a los viajeros como a los transitarios de carga”, finalizó Peter Cerdá, Vicepresidente de IATA para las Américas.

– IATA –

Más información:

Comunicación Corporativa - América Latina
Tel: +1 – 438 – 258 3155 o + 1-514-240 4746
Email: ruedigerm@iata.org

Notas para los editores:

- IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional) representa alrededor de 330 líneas aéreas, que constituyen el 80% de tráfico aéreo global.
- Encuentre toda la información actualizada —comunicados, posiciones políticas y otra información útil— en twitter.com/iata.
- [Fly Net Zero](#).