

# INFORME DE DESEMPEÑO 2024

Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Somos el **regulador**  
de la **infraestructura**  
de **transporte** de  
**uso público**

---

**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN**

**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

**Jefatura de Estudios Económicos**

**Informe de desempeño 2024: Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

*Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.*

Primera versión: junio de 2025

Para comentarios o sugerencias con relación al presente documento, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)

---

## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>6</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....</b>	<b>9</b>
I.1. Composición accionaria .....	9
I.2. Principales características del Contrato de Concesión.....	9
I.3. Área de Influencia .....	14
I.4. Principales activos de la concesión .....	16
I.5. Hechos de importancia .....	17
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS .....</b>	<b>18</b>
<b>III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>19</b>
III.1. Evolución del tráfico en el AIJCh .....	20
III.1.1. Tráfico de pasajeros .....	20
III.1.2. Tráfico de carga .....	23
III.1.3. Tráfico de aeronaves .....	26
III.2. Otros servicios prestados por LAP.....	30
<b>IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO .....</b>	<b>30</b>
IV.1. Régimen tarifario de precios tope .....	30
IV.2. Régimen de acceso .....	33
IV.3. Regímenes especiales.....	38
<b>V. INVERSIONES Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO.....</b>	<b>39</b>
V.1. Inversiones.....	39
V.2. Transferencias al Sector Público .....	41
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO DEL AIJCH .....</b>	<b>42</b>
VI.1. Calidad al usuario intermedio y final.....	42
VI.1.1. Niveles de servicio en el AIJCh .....	42
VI.1.2. Encuestas de satisfacción de usuarios.....	44
VI.2. Reclamos .....	46
VI.3. Sanciones .....	48
VI.4. Penalidades .....	48
<b>VII. DESEMPEÑO COMERCIAL DEL CONCESIONARIO .....</b>	<b>49</b>
<b>VIII. DESEMPEÑO FINANCIERO DE LA EMPRESA .....</b>	<b>50</b>
VIII.1. Análisis de los Estados Financieros .....	50
VIII.1.1. Estado de Resultados Integrales .....	50
VIII.1.2. Estado de Situación Financiera .....	53
VIII.2. Análisis de los indicadores financieros .....	59
VIII.2.1. Ratios de liquidez .....	59
VIII.2.2. Ratios de endeudamiento financiero .....	60
VIII.2.3. Ratios de rentabilidad .....	61

<b>IX. CONCLUSIONES .....</b>	<b>62</b>
<b>ANEXO N° 1: ADENDAS SUSCRITAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN .....</b>	<b>64</b>
<b>ANEXO N° 2: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....</b>	<b>66</b>
<b>ANEXO N° 3: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL .....</b>	<b>69</b>

## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1: Datos generales de la Concesión.....	6
Cuadro 2: Conexión de destinos internacionales en el AIJCh, año 2024.....	15
Cuadro 3: Servicios prestados en el AIJCh y régimen tarifario.....	19
Cuadro 4: Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional, periodo 2011-2024 .....	21
Cuadro 5: Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2024 .....	24
Cuadro 6: Evolución de las tarifas de los Servicios Aeroportuarios cobradas por el Concesionario, período 2013-2024 (en USD, sin IGV) .....	32
Cuadro 7: Servicio de rampa a terceros. Cargo de acceso mensual vigente por operaciones, por tipo de aeronaves, año 2024 (en USD, sin IGV).....	34
Cuadro 8: Autoservicio de rampa. Cargo de acceso mensual por tipo de aeronaves, año 2024 (en USD, sin IGV).....	35
Cuadro 9: Cargos de Acceso por el uso de las Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Atención de tráfico de pasajeros y equipaje.....	36
Cuadro 10: Cargos de Acceso por el uso de las Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas (en USD, sin IGV) .....	36
Cuadro 11: Playa de estacionamiento vehicular. Evolución de tarifas aplicables por vehículo ligero, período 2012-2024 (en soles, incluido IGV).....	39
Cuadro 12: Medición de Niveles de Servicio en el AIJCh, año 2024.....	43
Cuadro 13: Nivel de satisfacción general de pasajeros con el AIJCh, por segmentos .....	44
Cuadro 14: Principales sugerencias de pasajeros indicadas en la encuesta de satisfacción, 2024 ....	45
Cuadro 15 Nivel de relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión de LAP, .....	45
Cuadro 16: Porcentaje de reclamos presentados, según materia, año 2024 .....	46
Cuadro 17: Sanciones Impuestas, año 2024 .....	48
Cuadro 16: Estado de Resultados de LAP, periodo 2020 – 2024 .....	51
Cuadro 17: Ingresos operativos de LAP, periodo 2020 – 2024 .....	52
Cuadro 18: EBITDA de LAP, periodo 2020 – 2024.....	53
Cuadro 19: Estado de Situación Financiera de LAP, periodo 2020 – 2024.....	54

---

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Participación de los vuelos en el AIJCh en el 2024, por el tipo de vuelo período.....	20
Gráfico 2 Evolución del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2024.....	22
Gráfico 3 Evolución de la composición del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2024.....	22
Gráfico 4: Evolución del tráfico mensual de pasajeros en el AIJCh durante el año 2024 .....	23
Gráfico 5 Evolución del tráfico de carga en el AIJCh, período 2001-2024 .....	24
Gráfico 6: Evolución del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, años 2023-2024 (en miles de toneladas métricas) .....	25
Gráfico 7 Evolución de la composición del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, año 2024 (en términos porcentuales).....	25
Gráfico 8: Evolución del tráfico de aeronaves en el AIJCh, período 2001-2024 .....	26
Gráfico 9: Evolución del tráfico mensual de aeronaves en el AIJCh, años 2023-2024 .....	27
Gráfico 10: Evolución de la composición de las operaciones mensuales en el AIJCh, año 2024 (en términos porcentuales).....	27
Gráfico 11: Evolución de la composición de las operaciones diurno/nocturno en el AIJCh, periodo 2002 - 2024 (en términos porcentuales) .....	28
Gráfico 12: Evolución de la composición de las operaciones en el AIJCh según el rango de PMD, periodo 2002 - 2024 (en términos porcentuales) .....	29
Gráfico 13: Servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible: Evolución de tarifas máximas por galón (en USD, sin IGV).....	37
Gráfico 14: Inversiones reconocidas por el OSITRAN, período 2002-2024 .....	39
Gráfico 15: Evolución de las transferencias al Estado Peruano, periodo 2011-2024.....	42
Gráfico 16: Tipificación de los reclamos resueltos, año 2024 .....	47
Gráfico 17: Ingreso promedio por pasajero y por WLU, período 2007-2024 .....	49
Gráfico 18: Costo promedio por pasajero y por WLU, período 2007-2024.....	50
Gráfico 19: Composición de activos de la empresa, 2020- 2024.....	55
Gráfico 20: Evolución de los de activos de la empresa, periodo 2020-2024 .....	56
Gráfico 21: Composición de pasivos de la empresa, periodo 2020-2024 .....	56
Gráfico 22: Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2020-2024 .....	57
Gráfico 23: Composición del patrimonio de la empresa, periodo 2020-2024 .....	58
Gráfico 24: Evolución del Patrimonio Neto de la empresa, periodo 2020-2024 .....	59

## RESUMEN EJECUTIVO

El 14 de febrero del 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, Concedente o MTC) y la empresa Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, el Concesionario o LAP) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJCh) por un periodo de 30 años bajo la modalidad BOT (*Build, Operate and Transfer*, por sus siglas en inglés), con la posibilidad de ser prorrogado por períodos adicionales de 10 años, hasta por un plazo máximo de 60 años.

La concesión otorgada a LAP es de naturaleza autosostenible e involucra un compromiso de inversión de USD 1061,5 millones, presentado como parte de su propuesta técnica y que comprende, entre otros, las mejoras obligatorias en el AIJCh, y una inversión adicional de USD 1200,0 millones, declarado en el Acta de Trato Directo, que está destinado al proyecto de ampliación del aeropuerto. En el siguiente cuadro se detallan los datos generales de la Concesión.

**Cuadro 1: Datos generales de la Concesión**

<b>Concesionario</b>	Lima Airport Partners S.R.L.
<b>Accionistas de la Concesión</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide: 80,01%.</li><li>International Finance Corporation (IFC): 19,99%.</li></ul>
<b>Modalidad</b>	Autofinanciada
<b>Suscripción del Contrato</b>	14 de febrero de 2001
<b>Factor de competencia</b>	Mayor retribución al Estado (46,511% de los Ingresos Brutos <sup>1</sup> )
<b>Compromiso de Inversión<sup>2</sup></b>	Inversión referencial ofertada: USD 1 061,5 millones (inc. IGV) Proyecto de ampliación del AIJCh: USD 1 200,0 millones (inc. IGV)
<b>Inversión reconocida al 2024</b>	USD 741,67 millones (inc. IGV)
<b>Fecha de inicio de explotación</b>	14 de febrero de 2001
<b>Vigencia de la Concesión</b>	40 años <sup>3</sup>
<b>Número de Adendas<sup>4</sup></b>	7

Fuente: LAP, OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

En el año 2024, el AIJCh se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, considerando que movilizó el 58,2 %, 89,3 % y el 41,7 % del total de pasajeros, carga y operaciones de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. Sin embargo, luego de haber experimentado una reducción en la evolución del número de pasajeros, carga y operaciones en el 2020, para el 2024, se ha registrado una recuperación parcial; así, el tráfico de pasajeros logró superar en 5,1 % (1,19 millones de pasajeros adicionales) a lo registrado en el año 2019.

En cuanto al régimen tarifario, las tarifas sujetas al régimen de regulación por precios tope (RPI-X) tales como la TUUA, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional

<sup>1</sup> Base de Ingresos Brutos conforme a la definición establecida en la cláusula 1.26 del Contrato de Concesión.

<sup>2</sup> De acuerdo con el Reporte de Información N° 0002-2020-GSF-OSITRAN, el Compromiso de Inversión hace referencia a la Inversión Referencial contenida en los Contratos de Concesión, Presupuestos aprobados de expedientes y otras obras adicionales vigentes a la fecha, sujetas a revisión.

<sup>3</sup> A través del Acta de Trato Directo celebrado entre el Concesionario y el Concedente el 20 de diciembre de 2016, las partes acordaron ampliar la vigencia de la Concesión en diez (10) años adicionales al plazo de treinta (30) años establecido en la cláusula 3.1 del Contrato de Concesión.

<sup>4</sup> La primera, celebrada el 6 de abril de 2001; la segunda, el 25 de julio de 2001; la tercera, el 30 de septiembre de 2002; la cuarta, el 30 de junio de 2003; la quinta, el 25 de julio de 2011, la sexta el 8 de marzo del 2013 y la séptima el 25 de julio 2017.

---

e internacional, uso de puentes de embarque y uso de instalaciones de carga aérea variaron entre - 1,7 % y 2,82 % entre los años 2023 y 2024.

Los cargos de acceso por las Facilidades Esenciales para la prestación de los servicios de rampa a terceros, autoservicio de rampa, Servicio Esencial de Atención de tráfico de pasajeros y equipaje, Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas y Playa de estacionamiento vehicular se mantuvieron invariables durante el año 2024. Mientras que, mediante la Resolución N° 024-2023-GG-OSITRAN, se ajustó la tarifa del Servicio de Almacenamiento y Abastecimiento de Combustible para aviones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para el periodo 2023-2025 a USD 0,1522 por galón, sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio, y entró en vigencia a partir del 20 de febrero del 2023.

De otro lado, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 741,67 millones al 31 de diciembre de 2024, lo que representa un avance de 42,70 % en el compromiso total de inversión de LAP en 23 años de Concesión.

A su vez, durante el año 2024, LAP generó obligaciones frente al Estado Peruano por las sumas de USD 184,6 millones por el concepto de Retribución al Estado (46,511% de los Ingresos Brutos), USD 47,8 millones por transferencias a CORPAC (50% sobre ingresos de aterrizaje y despegue y 20% por TUUA internacional) y USD 4,08 millones por concepto de Tasa Regulatoria. El monto total de transferencias al Estado Peruano durante el año 2024, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales y tributarias, es superior en 13,9% a lo generado en el año anterior.

Con relación al desempeño operativo del Concesionario, durante el 2024, de los de los veinte (20) niveles de servicios evaluados, solo se han logrado cumplir seis (6), los cuales incluyen los procesos de *Check in* de las aerolíneas Star Perú, Jet Smart y Delta Airlines. Asimismo, se incluyen los servicios de *Control de Seguridad Doméstico*, *Control de Seguridad Conexiones* y *Recojo de Equipaje Doméstico* (Tiempo primera maleta – última maleta).

Con respecto a la encuesta de satisfacción de usuarios, se muestra que las aerolíneas cargueras son el segmento con menor satisfacción, alcanzando solo un 43%. Este porcentaje ha estado en decrecimiento durante las últimas dos mediciones, por lo que es crucial enfocarse en mejorar la relación con este grupo; mientras que, el segmento con la mayor satisfacción es el de los Clientes comerciales, con un 79 %. Sin embargo, su meta es del 85 %. Por otra parte, en caso de los pasajeros, se muestra que estos se encuentran en promedio, satisfechos con los servicios brindados en los distintos segmentos en el AIJCh. En ese sentido, los pasajeros que reportaron un mayor nivel de satisfacción fueron los pasajeros en tránsito, con un 92 %.

De otro lado, en el 2024 se presentaron 658 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJCh, lo cual representa un incremento de 27,5 % respecto del número de reclamos presentados en el año anterior (516 reclamos). Del total de reclamos presentados, el 28,9 % (190 reclamos) estuvieron asociados a calidad y oportuna prestación del servicio, el 16,7 % (110 reclamos) estuvieron asociados a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios; mientras que el 49,4 % (325 reclamos) estuvieron asociados a otros tipos de reclamos.

Con relación a los resultados contables del Concesionario durante el año 2024, los ingresos de operación de LAP fueron superiores en 14,3% con respecto a los observados en 2023, pasando de USD 353,0 millones a USD 403,3 millones. Por su parte, los gastos operativos se incrementaron en 23,1% y los gastos generales en 5,6%, con lo cual la utilidad de operación experimentó un incremento de 5,3% respecto del 2023, mientras que, el valor del EBITDA aumentó en 14,6%, registrando un total de USD 110,3 millones en el 2024.

Del análisis del Estado de Situación Financiera, se aprecia que durante el ejercicio 2024 el activo total de la empresa se incrementó en USD 527,4 millones, lo cual es explicado principalmente por el aumento del activo intangible en USD 518,3 millones, el cual considera el aumento de las inversiones que la empresa viene ejecutando desde el ejercicio 2018. En cuanto a los ratios de liquidez, se obtuvieron valores superiores a 1,00, lo cual significa que durante el 2024 la empresa disponía de

---

recursos para cubrir sus obligaciones corrientes; cabe precisar que, los ratios de liquidez aumentaron con relación al 2023.

Finalmente, los ratios de rentabilidad de la empresa para el año 2024 experimentaron aumentos, con excepción del margen operativo que tuvo una pequeña disminución. Así, el margen neto de LAP se incrementó al pasar de 11,5% en 2023 a 12,0% en 2024, lo que indica que por cada USD 100 de ingresos operativos, la empresa obtuvo USD 12,0 de utilidad neta. Por otro lado, tanto el ROE como el ROA disminuyeron ligeramente, debido a un crecimiento del patrimonio y de los activos totales en mayor proporción que el de la utilidad neta.

---

## **I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN**

### **I.1. Composición accionaria**

1. El 15 de noviembre del año 2000, el Comité Especial de Aeropuertos<sup>5</sup> adjudicó la buena pro al consorcio internacional LAP, conformado por Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (42,75%)<sup>6</sup>, por Bechtel Enterprises Services Ltd. (42,75%)<sup>7</sup> y por Cosapi S.A. (14,5%)<sup>8</sup>, obteniendo la licitación de la Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJCh.
2. Desde su conformación, LAP ha experimentado los siguientes cambios en su composición accionaria:
  - En diciembre de 2001, Bechtel Enterprises Services Ltd. transfiere su participación en LAP a Alterra Lima Holdings Ltd.
  - En setiembre de 2003, Cosapi S.A. vende su participación en LAP a Alterra Lima Holdings Ltd. Con ello, la composición societaria de LAP quedó de la siguiente forma: Alterra Lima Holdings Ltd. con 57,25% y Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide con 42,75%.
  - En agosto de 2007, Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide adquirió el 57,25% de participación de Alterra Lima Holdings y se convirtió en el propietario de Lima Airport Partners.
  - En mayo de 2008, la Corporación Financiera Internacional (IFC), miembro del grupo del Banco Mundial, y el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI, se incorporaron como socios de LAP.
  - En mayo del 2019, Fraport AG incrementó su participación en un 10% en LAP, mediante la adquisición del porcentaje de participación que mantuvo el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, de AC Capitales SAFI S.A por más de 10 años.
3. De esta manera, al cierre del año 2024, la composición accionaria de LAP es la siguiente: Fraport AG (80,01% del capital social), un operador aeroportuario con una amplia experiencia en la operación de 26 aeropuertos en 11 países, y la Corporación Financiera Internacional (19,99%), el brazo financiero del Banco Mundial.

### **I.2. Principales características del Contrato de Concesión**

4. A través del Contrato de Concesión, el Estado Peruano otorgó a LAP el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión, con sujeción a sus estipulaciones. Así, el Contrato de Concesión establece, entre otros, las Operaciones Principales que se llevarán a cabo en el aeropuerto; la ejecución de Mejoras destinadas a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los Servicios Aeroportuarios y de los Servicios de Aeronavegación a cargo del Concesionario, las cuales deberán realizarse conforme con los Requisitos Técnicos Mínimos (en adelante, RTM) estipulados en el Anexo 14 del referido Contrato; el Régimen de Tarifas y Precios aplicables, así como las condiciones para la prestación de los servicios; el factor de retribución y otros pagos al Estado.
5. Conforme con la Cláusula 3 del Contrato de Concesión, el período de vigencia de la concesión fue establecido en treinta (30) años, prorrogable por períodos de diez (10) años adicionales hasta

---

<sup>5</sup> Comité Especial de Aeropuertos nombrado por Resoluciones Supremas No. 010-98-TR, No. 028-98-TR, No. 609-99-PCM, de fechas 23 de junio, 10 de agosto de 1998 y 24 de noviembre de 1999, respectivamente.

<sup>6</sup> Operador alemán de aeropuertos, denominado Flughafen Frankfurt/Main AG.

<sup>7</sup> Parte del conglomerado Bechtel, un grupo empresarial norteamericano originalmente dedicado a la construcción, en ese entonces Bechtel Enterprises International Ltd.

<sup>8</sup> Compañía constructora peruana.

---

un plazo máximo de sesenta (60) años. Posteriormente, el 20 de diciembre de 2016, el MTC y LAP suscribieron el “Acta de Acuerdos en la etapa de Trato Directo de controversia relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”<sup>9</sup>, mediante la cual acordaron ampliar por diez (10) años el plazo de vigencia de la concesión, en aplicación del artículo 61.3 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 y de la Cláusula 5.8 del Contrato de Concesión<sup>10</sup>. Así, a la fecha, la concesión tiene un plazo de cuarenta (40) años contados desde la fecha de cierre (14 de febrero de 2001).

6. A continuación, se presenta el detalle de lo establecido en el Contrato de Concesión con relación a la ejecución de inversiones, régimen tarifario y pagos al Estado. En el Anexo N° 2 del presente informe se presenta una ficha resumen del Contrato de Concesión del AIJCh.

#### Ejecución de Mejoras y compromisos de inversión

7. Conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión, LAP debe realizar inversiones en Mejoras destinadas a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los Servicios Aeroportuarios y de los Servicios de Aeronavegación. Las Mejoras pueden tener la condición de Obligatorias<sup>11</sup>, Eventuales<sup>12</sup> o Complementarias<sup>13</sup>, y se encuentran distribuidas en dos períodos: i) el período inicial, comprendido entre la fecha de cierre (inicio de la Concesión) y el final del octavo año de Concesión y, ii) el período remanente, comprendido entre el noveno año hasta el final de la Concesión.
8. De acuerdo con el numeral 5.6.1.1 de la Cláusula Quinta del Contrato de Concesión, el Concesionario estaba obligado a iniciar la construcción de las Mejoras Obligatorias dentro del plazo de un (1) año contado a partir de la Fecha de Cierre (14 de febrero de 2001) y concluir las antes de la finalización del período inicial (2009)<sup>14</sup>. Así, al cuarto año contado a partir de la fecha de cierre, el Concesionario debía invertir como mínimo un monto total ascendente a USD 110 millones del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al período inicial, conforme con el Anexo 6 del Contrato de Concesión (USD 25 millones los primeros 36 meses, USD 80 millones a los 42 meses y USD 110 millones a los 48 meses).
9. Durante el período remanente, conforme con lo establecido en el numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión, LAP está obligado a construir una segunda pista de aterrizaje, de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación a más tardar a los cuatro (4) años, contados desde la liberación de las interferencias existentes en los terrenos destinados para la

---

<sup>9</sup> Acta de Acuerdo sustentada en el Informe N° 1275-2016-MTC/25 de fecha 16 de diciembre de 2016.

<sup>10</sup> **“Cláusula Penal.** En el caso que el Concesionario no efectuare las Mejoras Obligatorias y/o las Mejoras Complementarias según lo previsto en las Cláusulas 5.6 y 5.7, además del derecho del Concedente de dar por terminada la Concesión de acuerdo con la Cláusula 15 del presente Contrato y los demás derechos del Concedente de acuerdo con el presente Contrato o las Leyes Aplicables, el Concesionario pagará al Concedente, por cada día de retraso en el cumplimiento o hasta la terminación de la Concesión en su caso, al ser requerido, la siguiente penalidad, durante los períodos señalados a continuación: (...) El incumplimiento o demora de parte del Concesionario en la ejecución de una Mejora, originada por el incumplimiento de alguna obligación del Concedente directamente relacionada con la ejecución de dicha Mejora, o por causas no imputables al Concesionario y que éste no hubiera podido ni prever ni evitar, no será considerado como incumplimiento hasta el momento en que el Concedente cumpla con su obligación o, de alguna otra manera, la satisfaga, o sean superables las causas que hayan impedido la ejecución de las Mejoras. En tales casos, se prorrogarán los plazos del Período Inicial o del Período Remanente de Vigencia de la Concesión, según corresponda hasta recuperar el tiempo de demora causada. El Concesionario tan sólo será responsable de pagar la penalidad en los términos de esta Cláusula por un monto máximo igual al de la Garantía de Fiel Cumplimiento. Un monto superior dará lugar a la resolución del Contrato por parte del Concedente, de considerarlo conveniente.”

<sup>11</sup> Mejoras indicadas en la Cláusula 5.6 que se requieran implementar sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor.

<sup>12</sup> Mejoras señaladas en la Cláusula 5.6 que se requieran implementar con base en los volúmenes de tráfico y otras consideraciones.

<sup>13</sup> Mejoras referidas a los servicios comerciales, hoteleros u otros, que deberá ejecutar el Concesionario.

<sup>14</sup> La inversión total comprometida en dicho período fue de USD 222 millones (según programa de inversión detallado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión)

---

ampliación del Aeropuerto, detalladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del Contrato de Concesión.<sup>15</sup>

10. Así, según el “Acta de Acuerdos en la Etapa de Trato Directo de controversia relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, suscrita el 20 de diciembre de 2016 y enmarcada en el proceso de solución de controversias conforme a la Cláusula 17 del Contrato de Concesión, el Concesionario declaró que invertirá adicionalmente durante los siguientes años un monto no menor de USD 1 200 millones, incluido el IGV.
11. Además, el Concesionario podrá ejecutar a lo largo de la Vigencia de la Concesión, las Mejoras Complementarias adicionales a las establecidas en el Anexo 6 del Contrato de Concesión que estime conveniente.
12. Asimismo, es importante destacar que, para establecer el Valor Contable de las Mejoras que hayan sido registradas en los Estados Financieros del Concesionario, solo serán consideradas como Mejoras a aquellas incluidas en el Plan de Diseño y de Trabajo y en el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) aprobado por el Ositrán vigente a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, siempre que el Concesionario proporcione al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras.

#### Esquema de regulación tarifaria

13. De conformidad con lo establecido en la Cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra facultado a determinar a su discreción las tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios, siempre que dichas tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5, o aquellas no contempladas en dicho anexo que serán fijadas por el Ositrán. Estas tarifas corresponden a los siguientes servicios: la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto –TUUA (Nacional e internacional), Aterrizaje y Despegue (Nacional e internacional), Estacionamiento (Nacional e internacional) y Uso de puentes de abordaje (mangas), y uso de instalaciones de carga aérea.
14. Cabe señalar que, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, las Tarifas Máximas se reajustarán anualmente mediante la fórmula “ $RPI-X$ ”<sup>16</sup>, correspondiente al mecanismo de regulación conocido como Regulación por Precios Tope.
15. Este tipo de regulación busca generar incentivos para que la firma sea cada vez más eficiente, trasladando a los usuarios las ganancias de eficiencia obtenidas por el Concesionario en determinado periodo, a través de las tarifas del siguiente periodo; y permitiendo que, si el Concesionario obtiene ganancias de eficiencia mayores que las estimadas durante el período de rezago, este se apropie de dichas ganancias. De esta manera, se generan incentivos a la empresa regulada para que reduzca sus costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen al usuario a través de las tarifas en el siguiente período.
16. El objetivo fundamental del régimen de regulación por Precios Tope, al igual que otros modelos regulatorios, es el de implementar asignaciones que se aproximen a los resultados que caracterizan a mercados competitivos: precios que reflejan los costos, incentivos que conllevan a costos mínimos o eficientes, precios de factores de producción que reflejen sus costos de oportunidad, entre otros.

---

<sup>15</sup> Al respecto, cabe señalar que, con fecha 24 de octubre de 2018, se firmó el “Acta de Entrega de Terrenos para la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” con el objeto de efectuar la entrega, por parte del Concedente al Concesionario, del área remanente correspondiente a 2 877 957,88 m<sup>2</sup> destinada a la ampliación del aeropuerto. De esta manera, se completó la entrega total de los terrenos necesarios y se inició el cómputo del plazo para la ejecución de las Mejoras descritas en el numeral 1 del acápite III de la mencionada Acta<sup>15</sup> así como en el numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión.

<sup>16</sup> Donde RPI representa la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos, y X representa el porcentaje estimado por el Ositrán de los incrementos anuales de productividad, el cual permanecerá fijo por un período determinado.

- 
17. Por otra parte, el Contrato de Concesión establece un sistema de tarifas máximas para el servicio de estacionamiento vehicular, las cuales son determinadas por el Ositrán conforme con lo establecido en el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

Régimen de cargos de acceso

18. El Ositrán también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura administrada por el Concesionario que es considerada una Facilidad Esencial<sup>17</sup>. De acuerdo con el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), se consideran facilidades esenciales en el AIJCh a las siguientes:
- Rampa
  - Áreas de parqueo de equipos.
  - Áreas de maniobra en tierra.
  - Vías y áreas de tránsito internos.
  - Áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje.
  - Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución.
19. En particular y conforme con lo establecido en el Reglamento de Acceso (REA) de LAP, los Servicios Esenciales<sup>18</sup> prestados por los usuarios intermedios en el AIJCh son:
- i. Servicio de Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio prestado a terceros), el cual incluye sistemas de clasificación de equipajes y carga, escalinatas, planta de poder auxiliar, planta neumática, entre otros.
  - ii. Atención de tráfico de pasajeros y equipaje, la cual consiste en la prestación, por parte del explotador aéreo, de los servicios indispensables a efectos de completar la sección de la cadena logística de transporte vinculada a la atención del tráfico de pasajeros y carga, entre los que se encuentra también el reclamo de equipaje rezagado, así como la operación del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS.
  - iii. Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas, el cual consiste en el Mantenimiento Preventivo que las aerolíneas se prestan, conforme a la RAP 1 y RAP 111, el mismo que se refiere a las operaciones de preservación simple o menores y el cambio de partes estándares pequeñas, que no significan operaciones de montaje complejas.
  - iv. Almacenamiento y abastecimiento de combustible, el cual consiste en el suministro de combustible para la aeronave a los explotadores aéreos que operan en el AIJCh. El suministro se efectúa mediante el depósito del combustible en la planta de almacenamiento existente en el AIJCh, lugar desde el cual dicho combustible es transportado y puesto a bordo de las aeronaves de los explotadores aéreos por el operador de dicha planta.
20. En ese orden, la contraprestación monetaria que cualquier operador de servicios competitivos está obligado a pagar por utilizar las Facilidades Esenciales, sin importar la denominación que se le otorgue, de acuerdo con la forma o modalidad que corresponda al tipo contractual que haya adoptado el contrato de acceso, se le denomina Cargo de Acceso.
21. El REMA privilegia ante todo la negociación entre las partes para la determinación de las condiciones de acceso, y entre ellas, del Cargo de Acceso; en otros casos, los Cargos de Acceso se determinan mediante un mecanismo de subasta. La actuación del Regulador tiene lugar a través de la emisión de Mandatos de Acceso únicamente cuando las partes no han llegado a un

---

<sup>17</sup> El artículo N° 9 del REMA del Ositrán define Facilidad Esencial como:  
*“Aquella instalación o infraestructura de transporte de uso público o parte de ella, que cumple con las siguientes condiciones:*

*a) Es administrada o controlada por un único o un limitado número de Entidades Prestadoras;*  
*b) No es eficiente ser duplicada o sustituida;*  
*c) El acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino”.*

<sup>18</sup> El artículo N° 10 del REMA del Ositrán indica que:

*“(…) se consideran como Servicios Esenciales a aquellos que cumplen con las siguientes condiciones:*  
*a) Son necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino.*  
*b) Para ser provistos, requieren utilizar necesariamente una Facilidad Esencial.”*

---

acuerdo sobre dichas condiciones, incluyendo el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial.

22. Así, los Cargos de Acceso en el AIJCh han sido determinados por el Ositrán mediante mandatos de acceso en favor de los usuarios intermedios por el uso de las facilidades esenciales<sup>19</sup>, con el fin de que estas puedan prestar los servicios esenciales mencionados anteriormente, de conformidad con lo establecido en el REMA. Sin perjuicio de lo anterior, en el caso del servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible, el Contrato de Concesión estableció un precio tope a cobrar a cualquier proveedor de combustible que desee utilizar los servicios de la planta de almacenamiento.

#### Factor de retribución y pagos al Estado

23. La concesión del AIJCh es de naturaleza autofinanciada, lo que implica que el Concesionario es responsable de cubrir los costos económicos de la Concesión con los ingresos obtenidos por el Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión<sup>20</sup>; debiendo además efectuar el pago de la retribución al Estado que LAP ofertó al momento de la adjudicación de la concesión. Al respecto, cabe recordar que, conforme con el proceso de licitación del AIJCh, el factor de competencia para la adjudicación del Contrato de Concesión fue el mayor pago de retribución al Estado. Como resultado de dicho proceso, la buena pro se otorgó al consorcio ganador, LAP, al ofrecer éste una retribución de 46,511% de sus ingresos brutos<sup>21</sup>, estableciéndose una retribución mínima anual independiente de los resultados de la gestión del Concesionario<sup>22</sup>.
24. Según las Bases de la Licitación Pública del AIJCh<sup>23</sup>, el monto mínimo de la retribución se emplearía en el desarrollo de los aeropuertos regionales a cargo de CORPAC, mientras que el exceso sobre la retribución mínima se emplearía en el mantenimiento y construcción de pistas de aterrizaje en los aeropuertos a cargo del MTC<sup>24</sup>. Sin embargo, mediante la modificación del numeral 5.23 del Contrato de Concesión a través de la Adenda 3 suscrita el 30 de setiembre de 2002, se facultó temporalmente al Concedente, representado por el MTC, a redistribuir los recursos originados por pago de la Retribución por parte de LAP al Estado. Dicha facultad estuvo limitada exclusivamente al cumplimiento por parte del Estado de la obligación de entrega de terrenos a que hace referencia el numeral 5.23 y Anexo N° 11 del Contrato de Concesión.

---

<sup>19</sup> Con excepción del servicio de rampa de terceros, en cuyo caso el acceso se otorgó a través de un mecanismo de subasta.

<sup>20</sup> Al respecto, la cláusula 22 del Contrato de Concesión asigna los riesgos de demanda, operación, diseño y construcción al Concesionario.

<sup>21</sup> Conforme a la definición de ingresos brutos de la cláusula 1.26 del Contrato de Concesión.

<sup>22</sup> La retribución mínima se ajusta según un cronograma establecido en el Contrato de Concesión de la siguiente manera:

- Durante los primeros tres (3) años de Vigencia de la Concesión: US\$ 12 millones al año.
- Durante los años cuarto, quinto y sexto de Vigencia de la Concesión: US\$ 14 millones al año.
- Durante los años séptimo y octavo de Vigencia de la Concesión: US\$ 15 millones al año.
- A partir del noveno año de Vigencia de la concesión: US\$ 15 millones al año, ajustados de acuerdo con el índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (*Consumer Price Index*), publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*the Bureau of Labor Statistics*), sobre bases anuales acumulativas.

<sup>23</sup> Comisión de Promoción de la Inversión Privada – COPRI (2000). Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Agosto. Disponible en: <https://www.ositrان.gov.pe/joomlatools-files/docman-files//RepositorioAPS/0/0/par/BASES-LAP/BASES-LAP.pdf>

<sup>24</sup> En efecto, en el numeral 10.3 de las Bases de la Licitación Pública del AIJCh, se indica lo siguiente:

**“10.3 Destino y utilización de los recursos que se generen para el Estado, por efecto de la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez al Sector Privado:**

10.3.1 La cantidad mínima de la Retribución será destinada y utilizada para:

10.3.1.1 Durante el primer y segundo año de la Concesión, el 100% para la inversión, mantenimiento y operación de los demás aeropuertos administrados por CORPAC.

10.3.1.2 A partir del tercer año de Vigencia de la Concesión:

a) El 80% de la cantidad mínima de la Retribución será destinada para la inversión, mantenimiento y operación de los demás aeropuertos administrados por CORPAC de acuerdo al Presupuesto aprobado por el Ministerio de Economía y Finanzas, hasta el octavo año de la Vigencia de la Concesión. Vencido dicho plazo, previa evaluación del OSITRAN, el MTC autorizará el incremento del porcentaje de ingresos a favor de CORPAC.

b) El 20% de la cantidad mínima de la Retribución para el MTC, que será destinado para el pago del justiprecio de los terrenos a ser expropiados para la ampliación del Aeropuerto, que será efectuado por el MTC.

10.3.2 En el supuesto que los ingresos que se generen sean superiores al monto mínimo establecido, el saldo será destinado al mantenimiento y construcción de pistas de aterrizaje en los aeropuertos de la República del Perú, que están a cargo del MTC.”

- 
25. Posteriormente, el 04 de julio de 2005, mediante Resolución N° 033-2005-CD-OSITRAN, en atención a una consulta formulada por el MTC<sup>25</sup>, el Ositrán interpretó el Contrato de Concesión en lo referente al destino de la retribución; estableciendo que, en virtud de lo dispuesto en la Adenda N° 3, una de las formas válidas de modificar nuevamente el destino de la Retribución era la celebración de otra adenda al Contrato de Concesión; sin embargo, la atribución de destinar y utilizar los fondos provenientes de las retribuciones o cánones pagados por el sector privado al Estado, como contraprestación por el derecho de concesión de obras públicas de infraestructura y servicios públicos otorgado, es una atribución de naturaleza exclusivamente estatal, calificando dichos recursos como recursos públicos. En ese orden, tratándose de una atribución exclusiva del Estado, y de fondos que son recursos públicos, el Estado puede establecer un destino y utilización distinto de dichos recursos públicos, mediante la norma autoritativa correspondiente, como es el caso del Decreto de Urgencia N° 008-2005 de fecha 18 de marzo de 2005<sup>26</sup>.
  26. Asimismo, es importante resaltar que, mediante la Adenda 7 del Contrato de Concesión<sup>27</sup>, se facultó al Concedente a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del AIJCh a que se refiere el numeral 10.3 de las Bases de Licitación, a efectos de cumplir con lo dispuesto en el numeral 5.23 del Contrato de Concesión, respecto de las áreas requeridas para la ampliación del Aeropuerto descritas en el Anexo 11 del mencionado contrato<sup>28</sup>.
  27. Adicionalmente, en cumplimiento de lo establecido en el Anexo 5 y el Anexo 9 del Contrato de Concesión, LAP debe transferir a CORPAC el 50% de los ingresos facturados provenientes de la provisión de los servicios de Aterrizaje y Despegue (A/D) y el 20% de los ingresos facturados por concepto de la TUUA internacional.
  28. Finalmente, el Concesionario también debe pagar al Ositrán el 1% de la totalidad de sus ingresos facturados, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal, por concepto de aporte por regulación, en la forma y oportunidad que establezcan las normas.

### **I.3. Área de Influencia**

29. El AIJCh es la principal puerta de ingreso y salida al Perú por vía aérea, concentrando casi la totalidad del tráfico internacional de pasajeros de la Red Aeroportuaria Nacional en el año 2024 (97,6 %). Su ubicación geográfica ha permitido que se consolide como un importante y estratégico centro de conexión en América del Sur. Asimismo, en el ámbito nacional, constituye un centro radial nacional (*hub*) desde el cual se atiende las principales rutas nacionales, habiendo concentrado alrededor de la mitad del tráfico de pasajeros de vuelos nacionales en el 2024 (47,2 %).

---

<sup>25</sup> El 08 de junio de 2005, mediante Oficio N° 711-2004-MTC/02, el MTC solicitó al Ositrán que interprete el Contrato de Concesión con relación a la facultad del MTC para destinar parte de los fondos recibidos de la retribución para el cofinanciamiento de la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República.

<sup>26</sup> En particular, dicho Decreto establece lo siguiente:

*Artículo 2.- Constitución de Fideicomisos por las entidades del Estado Autorizar a las entidades y organismos del Gobierno Nacional, de los Gobiernos Regionales y de los Gobiernos Locales, a constituir fideicomisos con los recursos que aporten los concesionarios o que se originen de las concesiones ya otorgadas, que se destinen a la adquisición de bienes, contratación de servicios, constitución de garantías o a otros permitidos por Ley, y que resulten necesarios para el financiamiento, desarrollo y ejecución, de los distintos proyectos de concesión.  
(...).*

<sup>27</sup> De fecha 25 de julio de 2017.

<sup>28</sup> En efecto, el numeral 5.23 del Contrato de Concesión indica lo siguiente:

*"5.23. De la ampliación del Aeropuerto. El área requerida para la ampliación del Aeropuerto será entregada al Concesionario por el Concedente. Dicha área, descrita en el Anexo 11 del presente Contrato, en su totalidad será destinada para la ejecución de las Mejoras, a que se refiere el numeral 5.6 presente Contrato de Concesión, salvo que el Concedente acredite técnicamente y con la opinión técnica del OSITRAN, que los terrenos entregados permiten el desarrollo de las Mejoras contempladas en el Plan Maestro. Las áreas de terreno a ser entregadas por el Concedente deberán cumplir con lo señalado en el Anexo 11 del Contrato de Concesión.*

*A efectos de cumplir con lo dispuesto en el presente numeral, el Concedente se encuentra facultado a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a que se refiere el numeral 10.3 de las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional."*

**Ilustración 1: Ubicación geográfica del AIJCh**



Fuente: Memoria Anual de LAP 2023. <https://d1fde6ae9achgi.cloudfront.net/memoria-integrada/2023-es.pdf>

30. De acuerdo con la Memoria Anual de LAP<sup>29</sup>, durante el año 2023 el AIJCh conectó al Perú con el resto del mundo, a través de 43 destinos internacionales en Sudamérica, Centroamérica, Norteamérica y Europa.

**Cuadro 2: Conexión de destinos internacionales en el AIJCh, año 2024**

Región	Países	Destinos
<b>Sudamérica</b>	Argentina	Buenos Aires, Córdoba, Mendoza, Salta
	Bolivia	La Paz y Santa Cruz
	Brasil	Brasilia, Porto Alegre, Río de Janeiro y Sao Paulo
	Chile	Antofagasta, Santiago
	Colombia	Bogotá, Cali, Cartagena, Cucuta y Medellín
	Ecuador	Guayaquil y Quito
	Paraguay	Asunción
	Uruguay	Montevideo
	Venezuela	Caracas
<b>Centroamérica</b>	Panamá	Panamá
	Rep. Dominicana	Punta Cana y Santo Domingo
	Costa Rica	San José
	Cuba	La Habana
	Aruba	Aruba
<b>Norteamérica</b>	Canadá	Montreal, Toronto
	EE.UU.	Atlanta, Miami, Fort Lauderdale, Houston, Los Ángeles, Nueva York y Newark
	México	México DF, Cancún
<b>Europa</b>	España	Madrid
	Países Bajos	Ámsterdam
	Reino Unido	Londres
	Francia	París

Fuente: Memoria Anual LAP -2023. Al cierre de este informe, la Memoria Anual 2024 de LAP aún no ha sido publicada  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<sup>29</sup> Recuperado de: <https://d1fde6ae9achgi.cloudfront.net/memoria-integrada/2023-es.pdf>



## I.5. Hechos de importancia

35. Durante 2024, varias aerolíneas ampliaron sus operaciones internacionales y nacionales<sup>32</sup>. En enero, Sky Airlines inauguró una nueva ruta hacia Montevideo. JetSmart también expandió su red, incorporando vuelos hacia Quito en marzo, Guayaquil en abril y Pereira en julio. Por su parte, Avianca y Spirit reanudaron sus rutas a Medellín y El Salvador en junio, y a Fort Lauderdale en diciembre, respectivamente. Latam Airlines sumó nuevas rutas hacia Anta-Huaraz en julio, Curitiba en octubre, y Rosario y Montego en diciembre. Asimismo, BoA (Boliviana de Aviación) inició la ruta Lima – La Paz en julio.

Ilustración 3: Nuevas rutas en el AIJCh, 2024

## NUEVAS RUTAS



	ENERO	→ MONTEVIDEO	(nueva ruta)
	MARZO ABRIL JULIO	→ QUITO → GUAYAQUIL → PEREIRA	(nueva ruta) (nueva ruta) (nueva ruta)
	JUNIO	→ MEDELLÍN Y EL SALVADOR	(reinicio)
	JULIO	→ LA PAZ	(nueva ruta)
	JULIO OCTUBRE DICIEMBRE	→ ANTA - HUARAZ → CURITIVA → ROSARIO Y MONTEGO	(nueva ruta) (nueva ruta) (nueva ruta)
	DICIEMBRE	→ FORT LAUDERDALE	(reinicio)

Fuente: Plan de Negocios LAP 2025.

36. En el marco del proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC), y según lo reportado por LAP en su Plan de Negocios 2024<sup>33</sup>, durante el año se completó el reemplazo de 24 paneles de vidrio en la Nueva Torre de Control, bajo la supervisión y aprobación de OSITRAN, lo que garantiza condiciones óptimas de visibilidad para la gestión del tráfico aéreo. En cuanto a la Nueva Pista de Aterrizaje, el 28 de diciembre de 2024 se realizó un vuelo de prueba, en el que participaron equipos técnicos y actores clave de la comunidad aeroportuaria. Este hito marcó la primera vez que una aeronave se desplazó por sus propios medios hasta la nueva plataforma. Finalmente, al mes de enero de 2025, se reporta un avance del 99,2 % en la construcción del Nuevo Terminal Único de Pasajeros.
37. Mediante Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC se constituyó en una Mejora Obligatoria, la cual, conforme al Plan de Desarrollo Aeroportuario (PDA) 2018 tendría su acceso principal por la Av. Santa Rosa. Por su parte, el Concedente se comprometió a construir el Puente Santa Rosa en la intersección de las Av. Morales Duárez y Av. Santa Rosa, sobre el Río Rímac hasta el lindero del área de la Concesión, a más tardar el 1 de julio de 2021, fecha que fue postergada para fines del 2024, mediante el Acta de Acuerdos del 29 de abril de 2022.
38. Durante el año 2024, conforme al PDA 2018, el Concesionario ha ejecutado las vías que permiten la conectividad del Nuevo Terminal de Pasajeros con el futuro Puente Santa Rosa, dentro de los terrenos de la Concesión. Sin embargo, el Concedente no ha cumplido con el Acta de Acuerdos

<sup>32</sup> Lima Airport Partners (2025). Plan de Negocios LAP 2025. <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/pdn-2025-aijc.pdf>

<sup>33</sup> Idem

---

suscrita el 29 de abril de 2022, toda vez que no ha implementado el Puente Santa Rosa, sin el cual no es posible la operación del Nuevo Terminal.

39. Las Partes mediante la Adenda 8 del Contrato de Concesión, acordaron la suspensión temporal y parcial del pago de la Retribución a cargo del Concesionario a fin de que este pueda financiar las vías internas que conectarán el nuevo terminal del AIJC con los puentes modulares que instaló el MTC. Al 2024 las vías internas hacia los puentes modulares están culminados. Se precisa que, la instalación de los Puentes Modulares no reemplaza o sustituye la obligación del Concedente de construir el Puente Santa Rosa, guarda conformidad con los compromisos asumidos mediante la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión.
40. Con fecha 30 de enero de 2025, las Partes suscribieron un “Acta de Acuerdos”, con el objeto de establecer acuerdos con relación al inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC y su conectividad con los puentes de acceso. En esta Acta de Acuerdos, las Partes acuerdan prorrogar el inicio de operaciones del Nuevo Terminal del AIJC, a más tardar, hasta el 30 de marzo de 2025, en virtud de los acuerdos arribados, entre otros documentos, en la Adenda 7 al Contrato de Concesión suscrita el 25 de julio de 2017. La causal que habilita la facultad para prorrogar el plazo para la puesta en operación de dicha infraestructura aeroportuaria, conforme al numeral 5.3 de la Cláusula Quinta de la Adenda 7 al Contrato de Concesión, está vinculada al hecho de que el Concesionario no ha obtenido todas las licencias y permisos emitidos por las Autoridades Competentes, habiéndolos solicitado. También se observa el compromiso asumido por el Concedente de poner en operación el Puente Santa Rosa, con el objetivo de garantizar su conexión con el Nuevo Terminal de Pasajeros a más tardar el 31 de enero de 2029.

## **II. OFERTA DE SERVICIOS**

41. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concedente otorgó al Concesionario el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión y demás derechos descritos en el referido Contrato, con sujeción a lo dispuesto en sus estipulaciones. En virtud de ello, el Concesionario es el responsable de la explotación y operación del Aeropuerto y por tanto se encuentra obligado a optimizar la infraestructura aeroportuaria garantizando la prestación de los servicios aeroportuarios, comerciales y los servicios de aeronavegación a su cargo. En ese orden, los principales usuarios de LAP en la prestación de los diferentes servicios bajo el régimen de tarifas, acceso, precios u otros son: los pasajeros y sus acompañantes, las líneas aéreas y los dueños de carga.
42. En el caso de los pasajeros, LAP debe garantizar una infraestructura aeroportuaria de primera clase, con comodidades y facilidades. Los servicios brindados a los pasajeros están relacionados con el uso de las instalaciones del aeropuerto que comprenden: seguridad, transporte de pasajeros, sistemas de equipaje, información, iluminación y climatización de ambientes, salas de embarque y de espera, entre otros.
43. Por otro lado, LAP se encuentra facultado para brindar el acceso a la infraestructura del Aeropuerto a aquellos usuarios intermedios que soliciten prestar Servicios Esenciales en el Aeropuerto. Asimismo, LAP provee diversos servicios de manera directa mediante los cuales se hace uso de la infraestructura del Aeropuerto a través del uso de la pista y plataforma, iluminación en el proceso de aterrizaje y despegue, ayudas visuales, vehículos de salvamento y extinción de incendios, infraestructura y equipos de puentes de embarque, etc.
44. En el siguiente cuadro se muestran los principales servicios que se prestan en el terminal aéreo, así como sus respectivos operadores y régimen tarifario.

**Cuadro 3: Servicios prestados en el AIJCh y régimen tarifario**

Servicios	Usuarios	Operador	Régimen de tarifas, precios u otros
Uso de aeropuerto, nacional e internacional	Pasajeros	LAP	
Aterrizaje y Despegue, nacional e internacional <sup>a/</sup>	Naves	LAP/ CORPAC	
Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional	Naves	LAP	Precios Tope
Uso de instalaciones de carga aérea	Carga	LAP	
Puentes de embarque	Naves	LAP	
Rampa o asistencia en tierra	Aerolíneas (autoservicio) y terceros (Talma Servicios Aeroportuarios S.A., Swissport Perú S.A., Servicios Aeroportuarios Andinos S.A.)	LAP	Régimen de Acceso
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (arrendamiento de Oficinas operativas y <i>Check-in counters</i> )	Aerolíneas (autoservicio) y terceros (AVIO)	LAP	
Mantenimiento preventivo de aeronaves (arrendamiento de hangares y otras áreas)			
Almacenamiento y abastecimiento de combustible	Terpel Servicios de Aviación del Perú S.R.L.	LAP	Reajuste por inflación
<b>Otras actividades comerciales:</b>			
- Playa de estacionamiento vehicular	Varios	Los Portales	Tarifa regulada por el Ositrán
- Infraestructura del Hotel	Varios	Hotel Costa del Sol	Asignada mediante subasta al mejor postor
- Locales y servicios comerciales, Publicidad	Varios	LAP	No regulados

**Nota:**

a/ Uso de pista, plataforma, iluminación, ayudas visuales, vehículos de salvamento y extinción de incendios, radioayudas, comunicaciones, meteorología y estacionamiento por los primeros 90 minutos, los cuales son prestados por LAP y CORPAC de acuerdo con la asignación establecida en el Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión.

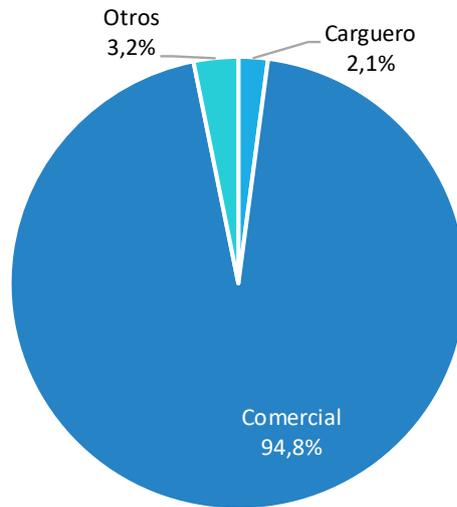
Fuente: Anexo 5 del Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

### III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

45. Durante el año 2024 se observa una recuperación total del tráfico aéreo, luego de que se levantaran las medidas impuestas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19. Tanto el tráfico de pasajeros internacionales y nacionales muestran tasas de crecimiento positivas, con relación al 2023 y con los niveles de tráfico aeroportuario alcanzados prepandemia (año 2019).
46. En cuanto a la naturaleza de los vuelos, en el siguiente gráfico se observa que, durante el 2024, el 94,8 % de los vuelos del AIJCh fueron comerciales (104 707). En segundo lugar, se encuentran otros tipos de vuelos (entre ellos los de las fuerzas armadas) con una participación de 3,2 % (3 482), seguidos por los vuelos de carga con una participación del 2,1 % (2 296).

**Gráfico 1 Participación de los vuelos en el AIJCh en el 2024, por el tipo de vuelo período (en porcentaje)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

47. Cabe precisar que el 53,6 % de los vuelos comerciales en el 2024 correspondían a vuelos domésticos (56 167); esta participación ha mostrado un incremento de 15,2 puntos porcentuales con relación a lo registrado en el 2023. Por su parte, los vuelos comerciales internacionales tuvieron una participación de 46,4 % (48 540) en el 2024, donde Latam Airlines tuvo una participación del 58,1 % de estos vuelos.

### III.1. Evolución del tráfico en el AIJCh

48. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de pasajeros, carga y aeronaves en el AIJCh, la cual ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por dicha empresa al buzón de la declaración estadística del Ositrán<sup>34</sup>.

#### III.1.1. Tráfico de pasajeros

49. El AIJCh ha mantenido su posición como el terminal aéreo de mayor importancia en la red aeroportuaria nacional, concentrando más del 50 % del tráfico total de pasajeros durante el año 2024. Esta participación en el tráfico total de pasajeros se torna más significativa en los vuelos internacionales, donde el AIJCh cubre el 97,6 % del tráfico de pasajeros. Asimismo, cabe destacar que el AIJCh concentra el 100% de los pasajeros en tránsito y transferencia.

<sup>34</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaracion.estadistica@ositrان.gov.pe](mailto:declaracion.estadistica@ositrان.gov.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.

**Cuadro 4: Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional, periodo 2011-2024**

Detalle	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nacional	46,8%	47,1%	47,2%	47,0%	46,8%	47,1%	47,7%	47,8%
Internacional	99,3%	99,3%	99,4%	99,4%	99,3%	99,2%	99,2%	98,6%
Transferencia	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
<b>Total</b>	<b>63,7%</b>	<b>63,8%</b>	<b>63,2%</b>	<b>62,5%</b>	<b>61,8%</b>	<b>61,5%</b>	<b>62,1%</b>	<b>62,3%</b>

Detalle	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nacional	47,4%	47,4%	47,7%	48,2%	47,7%	48,4%	47,2%
Internacional	98,3%	97,8%	96,7%	98,6%	98,2%	98,4%	97,6%
Transferencia	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
<b>Total</b>	<b>61,8%</b>	<b>61,1%</b>	<b>57,8%</b>	<b>56,1%</b>	<b>58,2%</b>	<b>59,1%</b>	<b>58,2%</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

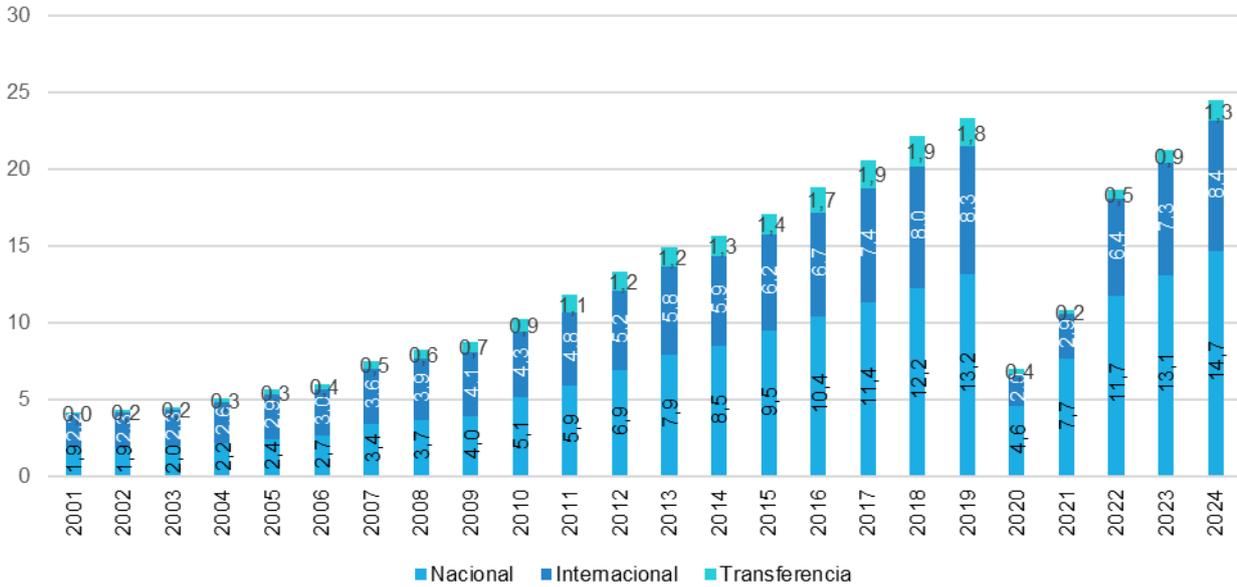
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

50. Durante el año 2024, alrededor de 24,5 millones de pasajeros hicieron uso del AIJCh, lo cual representó un incremento de 15,1 % (3,2 millones de pasajeros adicionales) respecto del año anterior. La recuperación total en el tráfico de pasajeros es resultado de la vuelta a la normalidad en las operaciones y tráfico, tomando en consideración que esta cifra ya logró pasar los niveles registrados prepandemia (2019) en un 5,1 %. Al respecto, el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, vuelos internacionales y en tránsito alcanzó un crecimiento de 12,0 %, 16,3 % y 52,0 % respecto del año anterior, respectivamente.
51. No obstante, si se analiza el tráfico de pasajeros desde el inicio de la Concesión, puede observarse que, hasta el año 2019, se experimentó un crecimiento continuo, lo que se encontró influenciado principalmente por el incremento de pasajeros en vuelos nacionales, con una tasa de crecimiento promedio anual de 11,47% entre 2001 y 2019. Asimismo, con respecto a la participación de los pasajeros en vuelos nacionales, esta pasó del 46,6 % en el año 2001 a 56,6 % en 2019 y 60,1 % en el 2024, lo cual indica que el comportamiento de la demanda por servicios de transporte aéreo se ha ido orientando en los últimos años hacia los vuelos nacionales.
52. Por su parte, se observa también un importante crecimiento en la participación del tráfico de pasajeros en tránsito y transferencia entre el 2001 y 2019, con un crecimiento acumulado de casi 460 %, lo que refleja el permanente posicionamiento del AIJCh como centro de conexiones en la región o *hub* internacional. Así, con relación a su participación respecto del tráfico total, esta pasó del 1,2 % en el año 2001 a 7,7 % en el 2019; y, al cierre del año 2024 alcanzó el 5,5 %.
53. Cabe destacar que, el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales empezó a tomar mayor relevancia a partir del año 2010, registrando una participación del 50% del tráfico de pasajeros movilizados a través del AIJCh. Dicho comportamiento se encuentra en línea con la entrega en concesión del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales en el año 2006<sup>35</sup> y del Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales en el año 2011<sup>36</sup>, lo cual ha permitido el desarrollo de nuevas rutas aéreas nacionales y el aumento de las frecuencias de vuelos, considerando además la introducción de vuelos operados por aerolíneas tipo Low Cost en los destinos nacionales.

<sup>35</sup> El Primer Grupo de Aeropuertos Regionales es administrado por la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú (AdP) desde el año 2006, por un plazo de 25 años. Opera una red de 12 terminales aéreas en el norte peruano: Tumbes, Talara, Piura, Cajamarca, Chiclayo, Chachapoyas, Tarapoto, Trujillo, Huaraz, Iquitos, Pucallpa y Pisco.

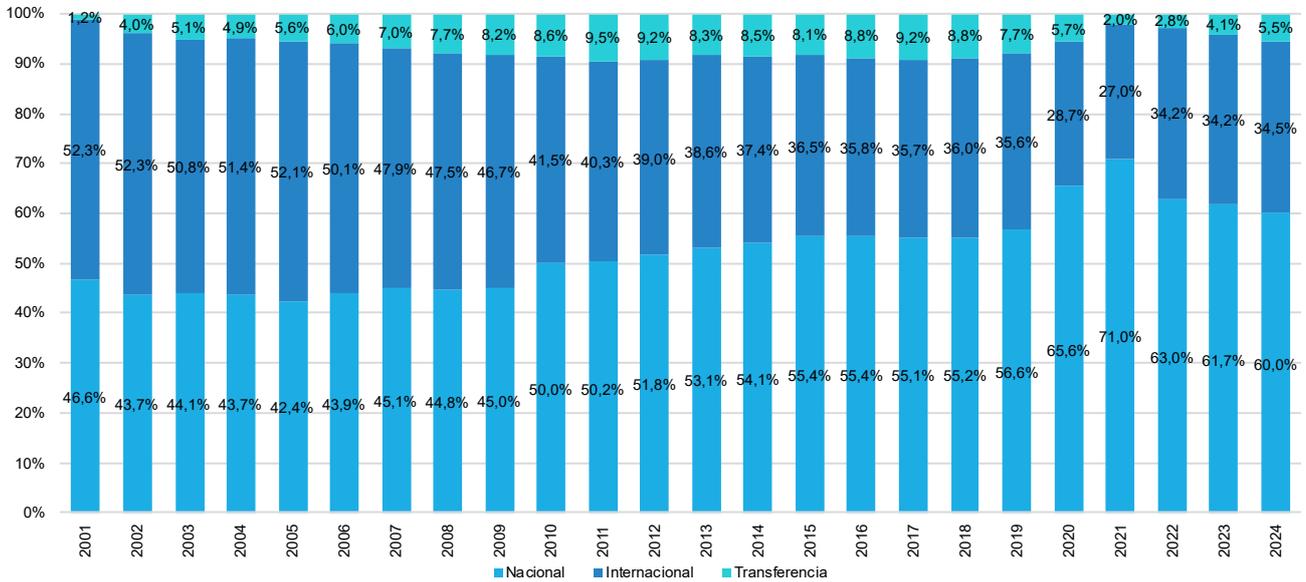
<sup>36</sup> El Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales es administrado por la empresa concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (AAP), consorcio conformado por Corporación América de Argentina y Andino Investment Holding de Perú, la cual se encarga de la administración de cinco aeropuertos peruanos ubicados en las ciudades de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. Estos terminales aéreas fueron concesionados en el año 2011 por un plazo de 25 años.

**Gráfico 2 Evolución del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2024  
(en millones de pasajeros)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

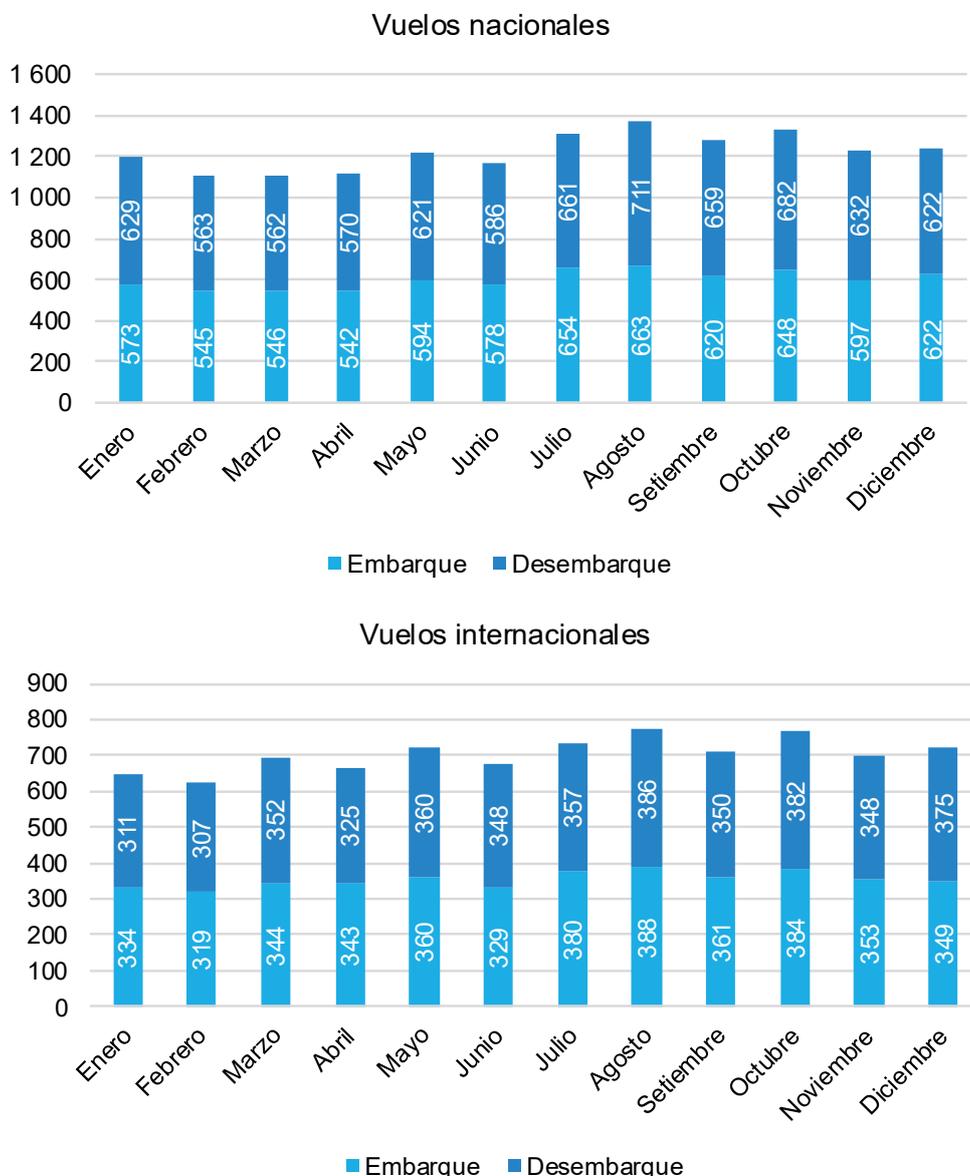
**Gráfico 3 Evolución de la composición del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2024  
(en términos porcentuales)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. Con relación a la evolución del tráfico de pasajeros mensual durante el año 2024, puede observarse que, en vuelos, tanto nacionales como internacionales, los mayores niveles de embarque y desembarque se produjeron en el segundo semestre del año, en particular en los meses de julio, agosto y octubre.

**Gráfico 4: Evolución del tráfico mensual de pasajeros en el AIJCh durante el año 2024 (en miles de pasajeros)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.1.2. Tráfico de carga

55. Con relación al tráfico de carga, el AIJCh también se constituye como el principal aeropuerto carguero del país, movilizándolo el 89,3 % de la carga movilizada en la red aeroportuaria nacional. En el caso de la carga internacional, el AIJCh movilizó en el 2024 el 100 % de la carga; mientras que, en el caso de la carga nacional, la participación fue de 50,4 %.

**Cuadro 5: Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2024**

Detalle	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nacional	51,1%	51,8%	54,7%	54,4%	51,1%	52,2%	54,8%	54,8%
Internacional	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	99,9%
Transferencia	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
<b>Total</b>	<b>89,7%</b>	<b>89,9%</b>	<b>90,8%</b>	<b>91,1%</b>	<b>91,3%</b>	<b>91,9%</b>	<b>92,6%</b>	<b>91,8%</b>

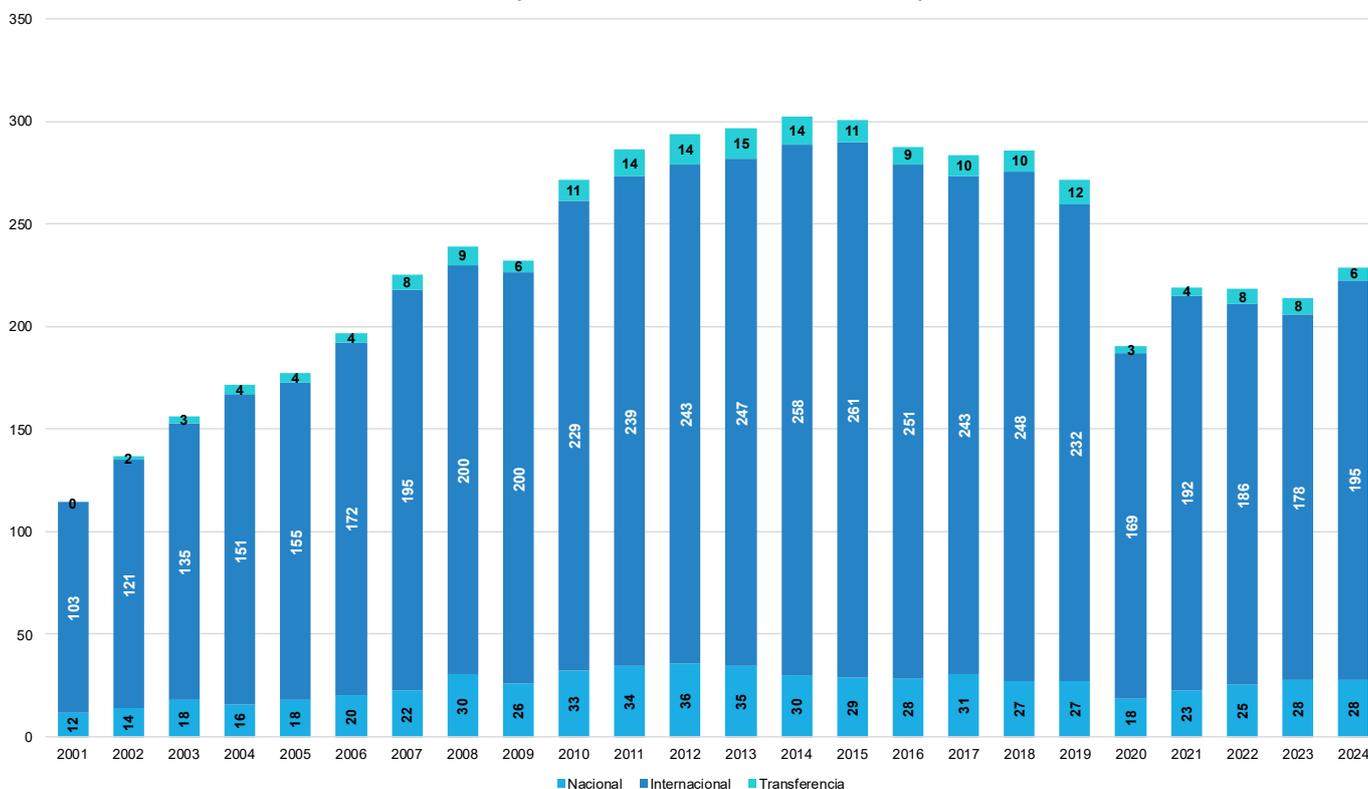
Detalle	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nacional	53,7%	51,1%	50,8%	50,0%	50,3%	51,0%	50,4%
Internacional	100,0%	99,9%	100,0%	90,8%	100,0%	100,0%	100,0%
Transferencia	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
<b>Total</b>	<b>92,4%</b>	<b>91,2%</b>	<b>91,4%</b>	<b>83,7%</b>	<b>89,8%</b>	<b>89,0%</b>	<b>89,3%</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. Si bien entre los años 2001 y 2015, se ha observado una tendencia creciente en la evolución del tráfico total de carga, con excepción del año 2009 (año de la crisis financiera internacional), entre los años 2016 y 2020, la tendencia ha sido más bien decreciente, lo que se agravó en el 2020 a razón de la pandemia del COVID-19, pasando de movilizar 300 686 toneladas durante el año 2015 a 190 365 toneladas hacia finales del año 2020. En el año 2021 se evidenció una ligera recuperación en los niveles de carga; sin embargo, al cierre del año 2022 y 2023 la carga movilizada mostró disminuciones frente al año previo de -0,3 % y -2,2 % respectivamente. No obstante, para 2024 se registró una cifra de 228 963 toneladas en el tráfico de carga, significando una variación positiva de 7,1 % respecto al 2023 (15,2 miles de toneladas adicionales).

**Gráfico 5 Evolución del tráfico de carga en el AIJCh, periodo 2001-2024 (en miles de toneladas métricas)**

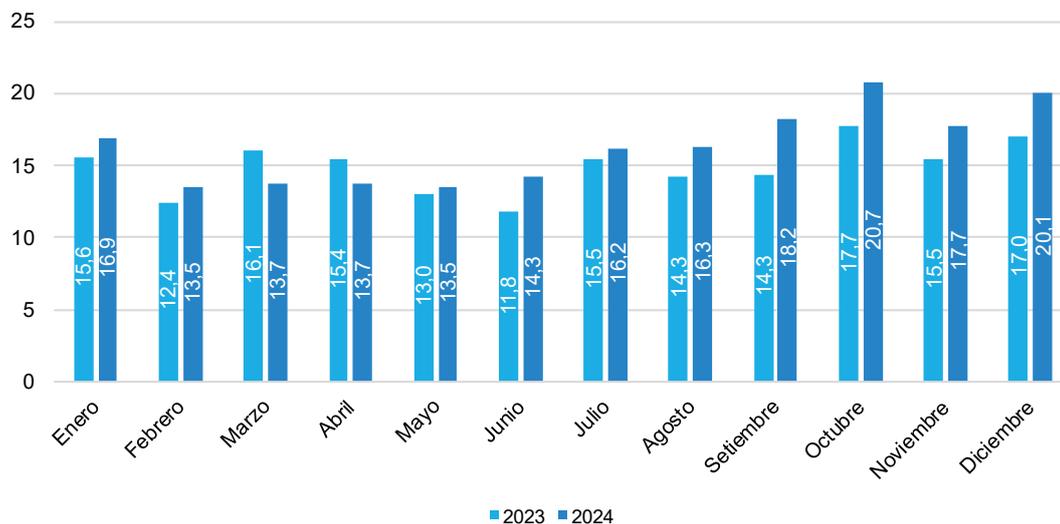


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. En cuanto a la carga internacional, que es la predominante en el AIJCh, en el siguiente gráfico se observa que, durante los meses de setiembre, octubre y diciembre de 2024 se registraron los mayores movimientos, 18 186, 20 715 y 20 053 toneladas, respectivamente. Asimismo, se observa que en el 2024 la carga movilizada en el AIJCh fue mayor a lo registrado en el año 2023 durante todos los meses con excepción de marzo y abril.

**Gráfico 6: Evolución del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, años 2023-2024 (en miles de toneladas métricas)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. Asimismo, durante el año 2024 se observa que, en promedio, la mayor participación de carga internacional se concentró en las operaciones de exportación (alrededor del 57,9 % del total de carga internacional movilizada), presentando una mayor participación en los meses de enero (66,5 %), setiembre (61,9 %) y octubre (60,2 %).

**Gráfico 7 Evolución de la composición del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, año 2024 (en términos porcentuales)**



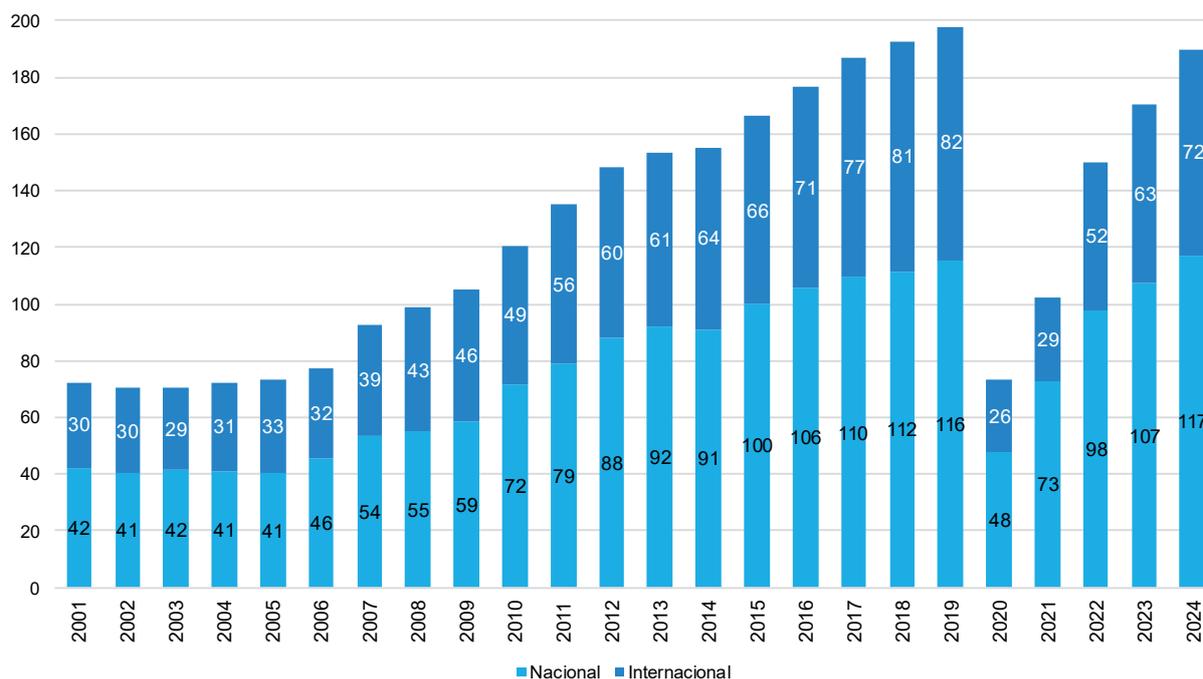
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.1.3. Tráfico de aeronaves

59. Con relación a las operaciones aéreas, tanto de aterrizaje como de despegue, durante el año 2024 el AIJCh concentró alrededor de 189 483 operaciones, esto es, un incremento de 11,1 % respecto de lo observado en el año 2023; sin embargo, cifra aún inferior (en -4,2 %) a lo registrado antes de la pandemia (2019). Las operaciones nacionales representaron el 61,9 % (117 306 operaciones), mostrando un incremento de 9,3 % con relación a lo registrado en el año previo. De otro lado, las operaciones internacionales tuvieron una participación de 38,1 % (72 177 operaciones), mostrando un incremento de 14,3 % con relación a lo registrado en el año previo.

**Gráfico 8: Evolución del tráfico de aeronaves en el AIJCh, período 2001-2024 (en miles de operaciones de aterrizaje o despegue)**

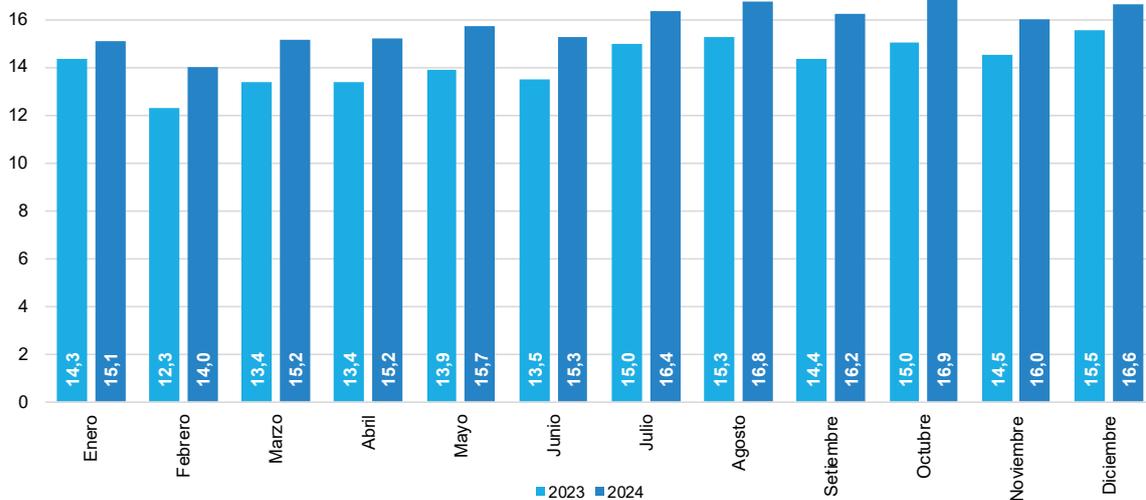


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

60. Por otro lado, con respecto a la evolución mensual de las operaciones durante el 2024, se observó que en todos los meses el movimiento de aeronaves fue mayor a lo registrado en el año previo; en particular, las mayores operaciones se registraron durante los meses de julio-diciembre con más de dieciséis mil operaciones por mes.

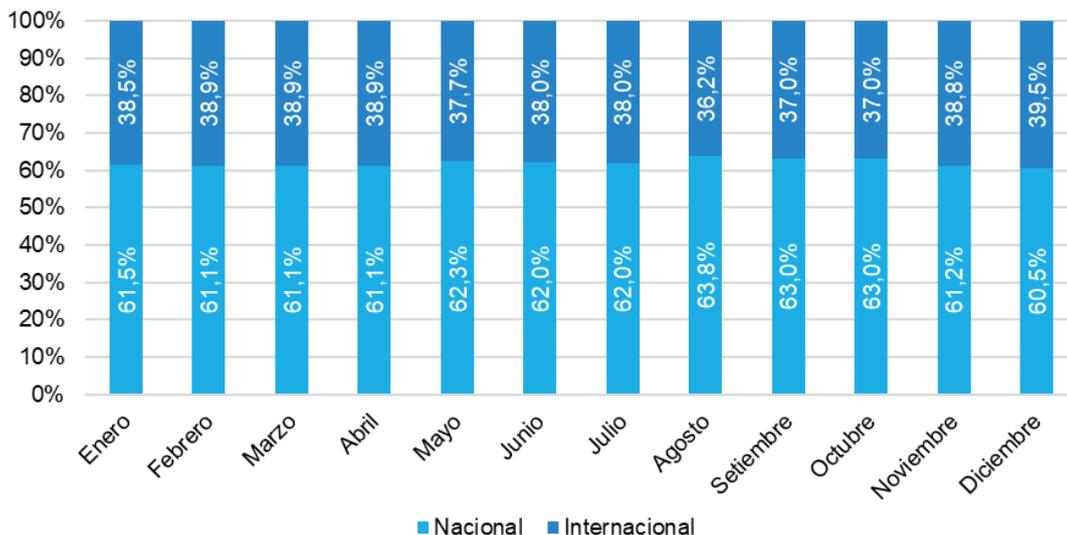
**Gráfico 9: Evolución del tráfico mensual de aeronaves en el AIJCh, años 2023-2024  
(en miles de operaciones de aterrizaje o despegue)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

61. Asimismo, tal como se señaló anteriormente, las rutas nacionales ocupan la mayor participación en los vuelos, con tasas superiores al 61 %; destacándose que, la mayor proporción de vuelos nacionales se observó en los meses de agosto, setiembre y octubre, con tasas superiores al 63 %; mientras que, la menor participación se observó en el mes de diciembre con el 60,5 % del tráfico total de aeronaves.

**Gráfico 10: Evolución de la composición de las operaciones mensuales en el AIJCh, año 2024 (en términos porcentuales)**

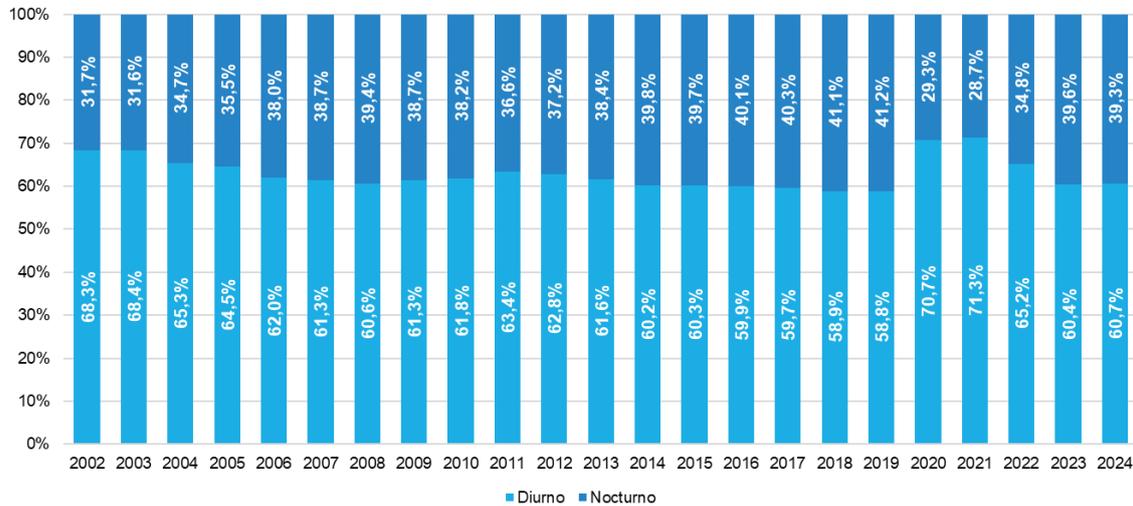


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. El AIJCh es un terminal aéreo que opera de manera ininterrumpida las 24 horas del día, registrando operaciones tanto diurnas como nocturnas. Al respecto, durante los últimos años se observa que la participación de las operaciones nocturnas ha ido en aumento, desde 31,7% en 2002 hasta 41,2% en 2019. En el año 2024 estas operaciones alcanzaron una participación de 39,3 %; sin embargo, aún no supera los niveles prepandemia (41,2%). Asimismo, durante el año 2024 las operaciones diurnas (con el 60,7 % de las operaciones) se encontraron compuestas en

su mayoría por vuelos nacionales (70,4 %), mientras que, en el caso de las operaciones nocturnas, se observó una mayor presencia de vuelos internacionales (51,3 %).

**Gráfico 11: Evolución de la composición de las operaciones diurno/nocturno en el AIJCh, periodo 2002 - 2024 (en términos porcentuales)**

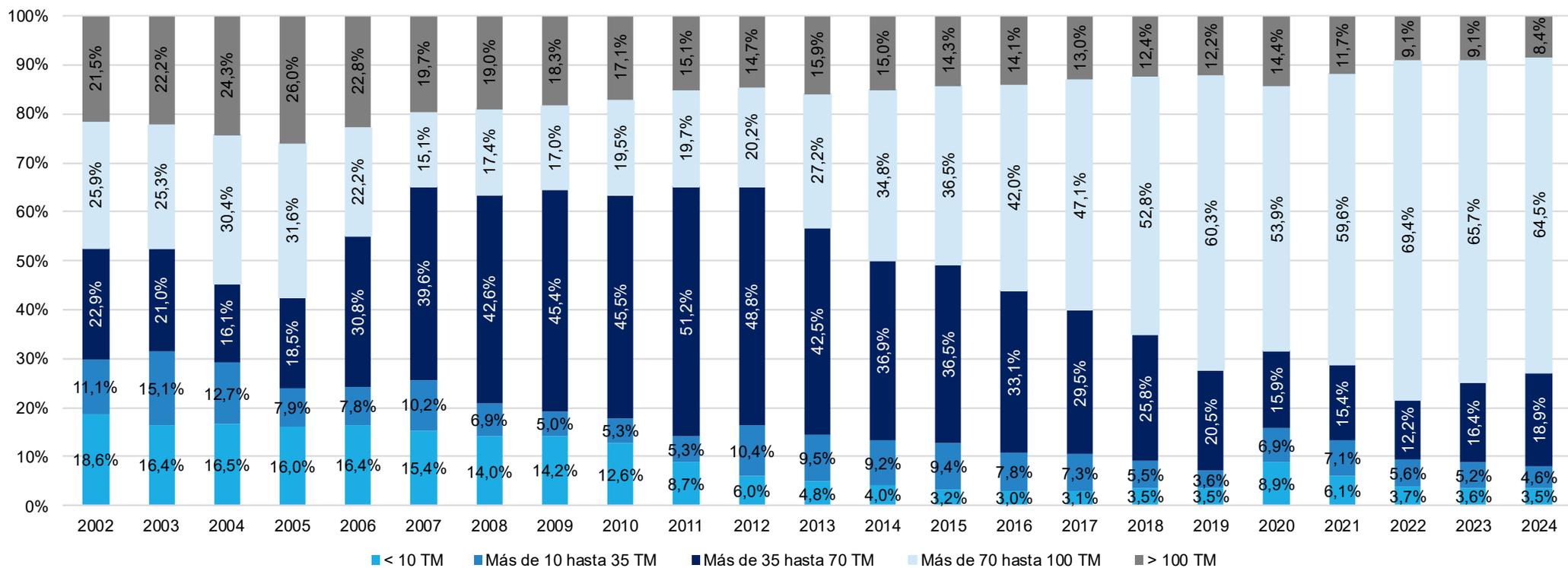


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

63. En cuanto al tamaño de las aeronaves que se movilizan a través del AIJCh (medido en términos del Peso Máximo de Despegue – PMD), durante los últimos años se observa una mayor participación de aeronaves con un peso de entre 70 a 100 toneladas métricas, representando alrededor del 64,5 % de las operaciones totales en el AIJCh en el año 2024, en comparación a lo observado en el año 2002 en donde las aeronaves con dicho rango de peso representaban solamente el 25,9% de las operaciones totales. Por otra parte, las aeronaves cuyo peso se encuentra entre 35 y 70 toneladas métricas, registraron una participación del 18,9 % del total de operaciones.

**Gráfico 12: Evolución de la composición de las operaciones en el AIJCh según el rango de PMD, periodo 2002 - 2024 (en términos porcentuales)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.2. Otros servicios prestados por LAP

64. Adicionalmente a los servicios aeroportuarios, LAP presta otros servicios que se encuentran relacionados con actividades comerciales comprendidas dentro de los servicios no aeroportuarios, tales como: alquiler de locales comerciales (*Duty free*, patio de comidas y bebidas, tiendas comerciales, etc.), así como los servicios de publicidad, emisión de credenciales, etc. Estos servicios pueden ser brindados directamente por LAP o a través de un tercero, considerando que LAP se comprometió desde el inicio de sus operaciones a desarrollar de forma sostenible actividades comerciales relacionadas con el negocio aeroportuario, incluidas dentro de las Mejoras Complementarias exigibles al Concesionario antes del término del período inicial. Así, los principales clientes del servicio de alquiler de locales comerciales son los concesionarios comerciales que operan en el AIJCh (restaurantes, agencias bancarias, *retail* de diversos productos, servicios de taxis, entre otros).

**Ilustración 4: Locales comerciales del AIJCh**



Fuente: LAP. <https://www.lima-airport.com>

## IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

### IV.1. Régimen tarifario de precios tope

65. De acuerdo con la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario determinará a su discreción las tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios y otras materias relacionadas con las operaciones del Aeropuerto, siempre que dichas Tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5 del referido contrato, o aquellas no contempladas en el Anexo 5 que serán fijadas por el Regulador, de acuerdo con las disposiciones establecidas en las Normas y en las leyes que lo rigen.
66. Así, los servicios sujetos a este régimen de Tarifas Máximas son:
- (i) Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) nacional e internacional.
  - (ii) Aterrizaje y despegue nacional e internacional.
  - (iii) Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional.
  - (iv) Uso de puentes de abordaje (mangas).
  - (v) Uso de instalaciones de carga aérea.
67. A su vez, el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión dispone que, a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, las Tarifas Máximas se reajustarán anualmente mediante la fórmula “ $RPI-X$ ” – donde RPI representa la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y X representa el Factor de Productividad estimado por el Ositrán, el cual permanecerá fijo por un período determinado – correspondiente al mecanismo de regulación conocido como Regulación por Precios Tope.
68. El objetivo fundamental del régimen de regulación por Precios Tope, al igual que otros modelos regulatorios, es el de implementar asignaciones consistentes con los resultados que caracterizan

- 
- a mercados competitivos: precios que reflejan los costos, incentivos que conllevan a costos mínimos o eficientes, precios de factores de producción que reflejen sus costos de oportunidad, entre otros.
69. Así, el mecanismo de reajuste tarifario de LAP ha venido siendo implementado sobre la base de las siguientes tres canastas de servicios determinadas por el Regulador:
- **Servicios a la aeronave:** aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, y uso de puentes de embarque.
  - **Servicios a la carga:** uso de instalaciones de carga aérea.
  - **Servicios a los pasajeros:** uso de aeropuerto (TUUA) nacional e internacional.
70. Así, de acuerdo con lo dispuesto por el Consejo Directivo del Ositrán, el Concesionario puede establecer libremente la estructura tarifaria al interior de cada canasta de servicios, siempre que no se supere el precio tope establecido mediante la regla RPI – X.
71. A la fecha, el Ositrán ha determinado tres Factores de Productividad en el AIJCh, conforme al siguiente detalle:
- El 22 de diciembre de 2009, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 047-2009-CD-OSITRAN, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 064-2008-CD-OSITRAN, aprobándose el factor de productividad en **-0,61%** para el período 2009-2013.
  - El 17 de setiembre de 2013, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013- CD-OSITRAN, se aprobó el Factor de Productividad del AIJCh en **+0,05%** para el período 2014-2018.
  - El 22 de diciembre de 2019, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CD-OSITRAN, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 041-2018-CD-OSITRAN, aprobándose el factor de productividad en **+3,26%**, para el período comprendido desde el año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operaciones del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero.
72. En el siguiente cuadro se muestra la evolución de las Tarifas establecidas por el Concesionario durante el período 2013 – 2024. Cabe resaltar que, las tarifas de la TUUA nacional, puentes de embarque (para los primeros 45 minutos y el tiempo adicional) y las tarifas por uso de instalaciones de carga aérea han mantenido una tendencia creciente a lo largo de los años.

**Cuadro 6: Evolución de las tarifas de los Servicios Aeroportuarios cobradas por el Concesionario, período 2013-2024 (en USD, sin IGV)**

Servicios aeroportuarios	Unidad de cobro	USD (no incluye IGV)											
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto</b>													
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	26,05	26,05	26,05	26,05	26,05	26,06	25,79	25,20	24,27	25,43	26,77	26,23
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	7,97	8,49	9,02	9,05	9,25	9,68	9,77	9,77	9,77	9,77	10,28	10,57
<b>Aterrizaje / Despegue Internacional <sup>a</sup></b>													
Hasta 10 TM	Por operación	35,26	35,26	35,26	35,26	35,26	36,3	35,54	34,29	32,58	33,72	34,08	33,93
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	4,96	4,96	4,96	4,96	4,96	5,1	4,99	4,81	4,59	4,75	4,82	4,79
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	6,03	6,03	6,03	6,03	6,03	6,2	6,07	5,86	5,56	5,75	5,82	5,8
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	6,33	6,33	6,33	6,33	6,33	6,52	6,38	6,16	5,85	6,05	6,11	6,09
Más de 100 TM	Por tonelada	6,64	6,64	6,64	6,64	6,64	6,83	6,69	6,45	6,12	6,34	6,40	6,38
<b>Aterrizaje / Despegue Nacional <sup>a</sup></b>													
Hasta 10 TM	Por operación	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	14	13,71	13,23	12,58	13,02	13,16	13,1
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	2,03	1,99	1,92	1,82	1,88	1,91	1,9
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,47	2,42	2,33	2,21	2,28	2,31	2,27
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57	2,65	2,59	2,50	2,37	2,45	2,48	2,47
Más de 100 TM	Por tonelada	2,61	2,61	2,61	2,61	2,61	2,68	2,62	2,53	2,43	2,52	2,56	2,55
<b>Estacionamiento de Aeronaves Internacional <sup>b</sup></b>													
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	3,53	3,53	3,53	3,53	3,53	3,63	3,55	3,43	3,26	3,37	3,41	3,39
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,51	0,5	0,48	0,46	0,48	0,48	0,48
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,62	0,61	0,59	0,56	0,58	0,58	0,58
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,65	0,64	0,62	0,59	0,61	0,61	0,61
Más de 100 TM	Por tonelada	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,68	0,67	0,65	0,61	0,63	0,64	0,64
<b>Estacionamiento de Aeronaves Nacional <sup>b</sup></b>													
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,4	1,37	1,32	1,26	1,30	1,32	1,31
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,19	0,18	0,19	0,19	0,19
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,25	0,24	0,23	0,22	0,23	0,23	0,23
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,27	0,26	0,25	0,24	0,25	0,25	0,25
Más de 100 TM	Por tonelada	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,27	0,26	0,25	0,24	0,25	0,26	0,26
<b>Puentes de Embarque</b>													
Primeros 45 minutos o fracción		91,19	95,67	100,38	102,16	108,68	108,68	110,76	116,43	122,26	126,60	137,55	138,04
Períodos de 15 minutos adicionales		30,34	31,9	33,47	34,06	36,23	36,23	36,92	38,81	40,75	42,20	45,85	46,01
<b>Uso de instalaciones de carga aérea</b>													
	Por kilogramo	0,0260	0,0230	0,0230	0,0230	0,0230	0,0237	0,0235	0,0232	0,0227	0,0235	0,0244	0,0244

**Nota:**

a/ Las tarifas mostradas de aterrizaje y despegue (A/D) nacional e internacional corresponden a las tarifas por vuelos diurnos e incluyen los primeros 90 minutos de estacionamiento, siendo condiciones especiales las siguientes: Aterrizaje y Despegue nocturnos: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas; Aterrizaje y Despegue diurno/nocturnos o viceversa: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas. El horario diurno se considera desde las 06:01 hasta las 17:59 horas y el horario nocturno se considera desde las 18:00 horas hasta las 06:00 horas.

b/ Las tarifas mostradas de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional corresponden a las tarifas aplicables por las 4 primeras horas luego de los primeros 90 minutos incluidos en la tarifa de A/D, siendo otras condiciones las siguientes: Por hora o fracción adicional: 2,5% de la tarifa de A/D; estacionamiento nocturno: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas; estacionamiento nocturno/diurno: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas.

Fuente: *Página web del Concesionario.*

Elaboración: *Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

73. En el caso de las tarifas de la canasta de servicios a los pasajeros, la tarifa de TUUA nacional incrementó en 2,82 % (pasando de USD 10,28 a USD 10,57), mientras que la tarifa de TUUA internacional registró una disminución de -2,02 % (pasando de USD 26,77 en 2023 a USD 26,23 en 2024).

- 
74. Cabe señalar que, de acuerdo con la fórmula de reajuste RPI-X, la variación máxima permitida para las tarifas que conforman la canasta de servicios al pasajero (TUUA nacional y TUUA internacional) durante el año 2024 fue de +0,08 % (RPI-X = 3,18 % - 3,26 %); mientras que, en el caso de las tarifas que conforman las canastas de servicios a las aeronaves y a la carga, la variación máxima permitida fue de -0,12 % (RPI-X = 3,14 % - 3,26 %).
75. Así, las tarifas de aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves presentaron variaciones entre -1,7 % y -0,3 %, en función al rango o categoría de cobro, en tanto que la tarifa por uso de puentes de embarque presentó un incremento de 0,4 % respecto del monto cobrado en el 2023.
76. Por su parte, la tarifa por uso de instalaciones de carga aérea registró en el 2024 una leve disminución de -0,12 % respecto a lo cobrado en el año 2023, pasando de USD 0,02438 a USD 0,02435. Cabe señalar que dicho servicio es el único que conforma la canasta representativa de servicios a la carga en la estructura tarifaria.

#### IV.2. Régimen de acceso

77. Como se ha explicado anteriormente, el Ositrán también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos del Concesionario que es considerada una Facilidad Esencial. De acuerdo con el REMA, se consideran facilidades esenciales en el AIJCh a las siguientes:
- Rampa
  - Áreas de parqueo de equipos
  - Áreas de maniobra en tierra
  - Vías y áreas de tránsito internos
  - Áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje
  - Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución
78. El REMA privilegia ante todo la negociación entre las partes para la determinación de las condiciones de acceso, y entre ellas, del Cargo de Acceso. En esa línea, de acuerdo con el REMA, las formas de acceder a las facilidades esenciales son:
- ✓ Mediante Contrato de Acceso celebrado como consecuencia de una negociación directa.
  - ✓ Mediante Contrato de Acceso celebrado como consecuencia de una subasta convocada por la Entidad Prestadora.
  - ✓ Mediante la emisión de un Mandato de Acceso que emita el Ositrán cuando las partes no han llegado a un acuerdo con respecto a las condiciones de acceso.<sup>37</sup>
79. En particular, y conforme a lo establecido en el Reglamento de Acceso (REA) de LAP, los Servicios Esenciales prestados por los usuarios intermedios en el AIJCh son:
- i. Servicio de Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio a terceros).
  - ii. Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (arrendamiento de oficinas necesarias para la operación y *counters*).
  - iii. Mantenimiento preventivo de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.
  - iv. Almacenamiento y abastecimiento de combustible.
80. En ese orden, la contraprestación monetaria que cualquier operador de servicios competitivos está obligado a pagar por utilizar las Facilidades Esenciales, sin importar la denominación que se le otorgue, de acuerdo con la forma o modalidad que corresponda al tipo contractual que haya adoptado el contrato de acceso, se le denomina Cargo de Acceso.

---

<sup>37</sup> Conforme con lo establecido en el artículo 44 del REMA, los usuarios intermedios podrán solicitar al Ositrán que emita un Mandato de Acceso en los siguientes supuestos: i) las partes no llegaron a ponerse de acuerdo sobre el cargo de acceso o condiciones en el Contrato de Acceso, en los plazos y formas establecidas; o ii) en los casos de una subasta y la negativa a suscribir el contrato de parte de la empresa prestadora.

81. En el caso particular del AIJCh, los Cargos de Acceso han sido determinados -en su mayoría- por el Ositrán, mediante mandatos de acceso en favor de los usuarios intermedios por el uso de las facilidades esenciales<sup>38</sup>, con el fin de que estas puedan prestar los servicios esenciales mencionados anteriormente.
82. En el caso específico del servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible, el Contrato de Concesión estableció un precio tope a cobrar a cualquier proveedor de combustible que desee utilizar los servicios de la planta de almacenamiento.

Servicio de rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio a terceros)

83. Este servicio se define como el servicio de atención a la aeronave que se da en la plataforma del aeropuerto, brindado por terceros o por la propia aerolínea. Cabe resaltar que, conforme con lo dispuesto en el numeral 1.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la selección de los Operadores para el caso del servicio de rampa a terceros se hará mediante un procedimiento de subasta al mejor postor, el cual podrá ser objeto de fiscalización por parte del Ositrán.
84. En línea con lo anterior, en el 2022 se llevó a cabo el proceso de subasta al mejor postor para otorgar el acceso para prestar el servicio esencial de rampa a terceros en el AIJCh (4 lotes), así como para asignar las áreas de mantenimiento a efectos de seleccionar como mínimo a 2 y como máximo a 4 empresas. Como resultado de la subasta se asignaron 3 de las 4 áreas a los siguientes operadores secundarios: Talma Servicios Aeroportuarios S.A., Swissport Perú S.A., y Servicios Aeroportuarios Andinos S.A. para operar el Servicio de Rampa prestado por Terceros en el AIJCh, donde los cargos de acceso ofrecidos por cada operador seleccionado se muestran en el siguiente cuadro.

**Cuadro 7: Servicio de rampa a terceros. Cargo de acceso mensual vigente por operaciones, por tipo de aeronaves, año 2024 (en USD, sin IGV)**

Peso Máximo de Despegue (TM)	Unidad de cobro	Operadores secundarios		
		Andinos	Swissport	Talma
Hasta 5,68 TM	Por operación	11,01	11,01	7,34
Más de 5,68 hasta 33 TM	Por operación	21,92	21,92	14,61
Más de 33 hasta 51 TM	Por operación	100,43	100,43	66,95
Más de 51 hasta 56 TM	Por operación	122,87	122,87	81,91
Más de 56 hasta 78 TM	Por operación	130,04	130,04	86,69
Más de 78 hasta 152 TM	Por operación	157,19	157,19	104,79
Más de 152 hasta 188 TM	Por operación	192,90	192,90	128,60
Más de 188 hasta 287 TM	Por operación	200,06	200,06	133,37
Más de 287 TM	Por operación	285,93	285,93	190,62

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

85. Con relación al autoservicio de rampa, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2015-CD-OSITRAN, se dictó Mandato de Acceso a LAP en favor de la aerolínea STAR UP S.A. para que ésta pueda prestar el Servicio Esencial de Autoservicio de Rampa, estableciendo los términos y condiciones señalados en los informes que la sustentan (Informes N° 036-2015-GSF-GAJ-OSITRAN y N° 030-2015-GRE-OSITRAN). Así, de acuerdo con las conclusiones establecidas en dicha resolución, en el siguiente cuadro se muestra el detalle de los cargos de acceso vigentes en el año 2024.

<sup>38</sup> Con excepción del servicio de rampa de terceros, en cuyo caso el acceso se otorgó a través de un mecanismo de subasta.

**Cuadro 8: Autoservicio de rampa. Cargo de acceso mensual por tipo de aeronaves, año 2024 (en USD, sin IGV)**

Peso Máximo de Despegue (TM)	Unidad de cobro	USD
Hasta 5,68 TM	Por operación	6,15
Más de 5,68 hasta 8,70 TM	Por operación	12,23
Más de 8,70 hasta 33 TM	Por operación	33,64
Más de 33 hasta 51 TM	Por operación	56,05
Más de 51 hasta 56 TM	Por operación	61,15
Más de 56 hasta 78 TM	Por operación	87,65
Más de 78 hasta 152 TM	Por operación	164,07
Más de 152 hasta 188 TM	Por operación	214,02
Más de 188 hasta 287 TM	Por operación	326,13
Más de 287 TM	Por operación	438,23

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### Atención de tráfico de pasajeros y equipaje

86. Este servicio abarca la prestación, por parte del explotador aéreo, de los servicios indispensables a efectos de completar la sección de la cadena logística de transporte vinculada a la atención del tráfico de pasajeros y equipaje, entre los que se encuentra también el reclamo de equipaje rezagado. Las áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje comprenden:
- Oficinas operativas terminadas
  - Oficinas operativas (área gris)
  - Mostradores de *check-in*
  - Almacenes para depósito de equipaje rezagado
  - Sistema de inspección de equipaje en bodega o Sistema HBS
87. Así, a solicitud de los usuarios intermedios, a través de las Resoluciones de Consejo Directivo N° 046-2022-CD-OSITRAN<sup>39</sup>, 038-2022-CD-OSITRAN<sup>40</sup>, 047-2022-CD-OSITRAN<sup>41</sup>, 037-2019-CD-OSITRAN<sup>42</sup> y 009-2020-CD-OSITRAN, se dictaron los Mandatos de Acceso para el alquiler de mostradores de *check in*, oficinas operativas terminadas, oficinas operativas (área gris), almacenes para el depósito de equipaje rezagado y sistema de inspección de equipaje en bodega o sistema HBS, respectivamente. La evolución de los cargos de acceso se muestra en el siguiente cuadro.

<sup>39</sup> Confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 058-202-CD-OSITRAN de fecha 6 de diciembre de 2022, que declararon infundados los Recursos de Reconsideración presentados por LAP; Plus Ultra, Aerovías de México S.A., United Airlines INC Suc Perú, Latam Airlines Perú S.A. y Sky Airlines Perú S.A.C.

<sup>40</sup> Confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 052-2022-CD-OSITRAN de fecha 16 de noviembre de 2022, que declaró infundados los Recursos de Reconsideración presentados por LAP y Latam.

<sup>41</sup> Confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 059-202-CD-OSITRAN de fecha 6 de diciembre de 2022, que declararon infundados los Recursos de Reconsideración presentados por LAP; Plus Ultra, Aerovías de México S.A., United Airlines INC Suc Perú, Latam Airlines Perú S.A. y Sky Airlines Perú S.A.C.

<sup>42</sup> Confirmada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 042-2019-CD-OSITRAN, de fecha 18 de setiembre de 2019, que declaró infundado el recurso de reconsideración presentado por Lima Airport Partners S.R.L.

**Cuadro 9: Cargos de Acceso por el uso de las Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (en USD, sin IGV)**

Facilidad Esencial	Unidad de cobro	2012	2013-2016	2017-2021	2022-2024
Alquiler de mostradores de <i>check in</i>	Por hora o fracción	1,65	1,62	1,18	2,47
Alquiler de oficinas operativas terminadas	Por m <sup>2</sup> /mes	32,09	32,91	27,91	36,49
Alquiler de oficinas operativas (área gris)	Por m <sup>2</sup> /mes	21,13	21	19,81	23,42
Alquiler de almacenes para depósito de equipaje rezagado	Por m <sup>2</sup> /mes	4,04	7,09	7,45	7,45
Sistema de inspección de equipaje en bodega o sistema HBS <sup>11</sup>	Por pasajero que factura equipaje en salidas y transferencia	-	-	0,07	0,07

<sup>11</sup> Vigente desde el año 2020.

Fuente: Resoluciones de Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas

88. Este servicio comprende el Mantenimiento Preventivo que las aerolíneas se prestan, conforme con lo definido en la RAP 1 y RAP 111, el mismo que se refiere a las operaciones de preservación simple o menores y el cambio de partes estándares pequeñas, que no significan operaciones de montaje complejas. En ese sentido, el servicio comprende el mantenimiento diario requerido a fin de que la aeronave esté lista para su siguiente vuelo.
89. Así, a solicitud de los usuarios intermedios, desde el año 2012 se ha venido dictando Mandatos de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo en Hangares y otras áreas para aerolíneas (alquiler de áreas de mantenimiento); encontrándose, a la fecha, vigentes los mandatos emitidos a través de las Resoluciones de Consejo Directivo N° 039-2022-CD-OSITRAN<sup>4344</sup> y N° 040-2022-CD-OSITRAN<sup>45</sup>, en las que se establecieron los respectivos Cargos de Acceso bajo los términos y condiciones señalados en los informes que la sustentaron. La evolución de los cargos de acceso se muestra en el siguiente cuadro.

**Cuadro 10: Cargos de Acceso por el uso de las Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas (en USD, sin IGV)**

Facilidad Esencial	Unidad de cobro	2012	2013-2016	2017-2021	2022-2024
Almacén	Por m <sup>2</sup> /mes	2,2	5,42	6,92	7,17
Oficinas	Por m <sup>2</sup> /mes	3,68	9,04	4,34	11,95
Talleres	Por m <sup>2</sup> /mes	2,3	5,66	4,15	7,49
Oficinas ejecutivas	Por m <sup>2</sup> /mes	-	-	-	43,47
Almacén ejecutivo	Por m <sup>2</sup> /mes	-	-	-	11,22

Fuente: Resoluciones de Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<sup>43</sup> Confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 053-2022-CD-OSITRAN de fecha 16 de noviembre de 2022, que declaró infundados los Recursos de Reconsideración presentados por LAP y Latam Airlines.

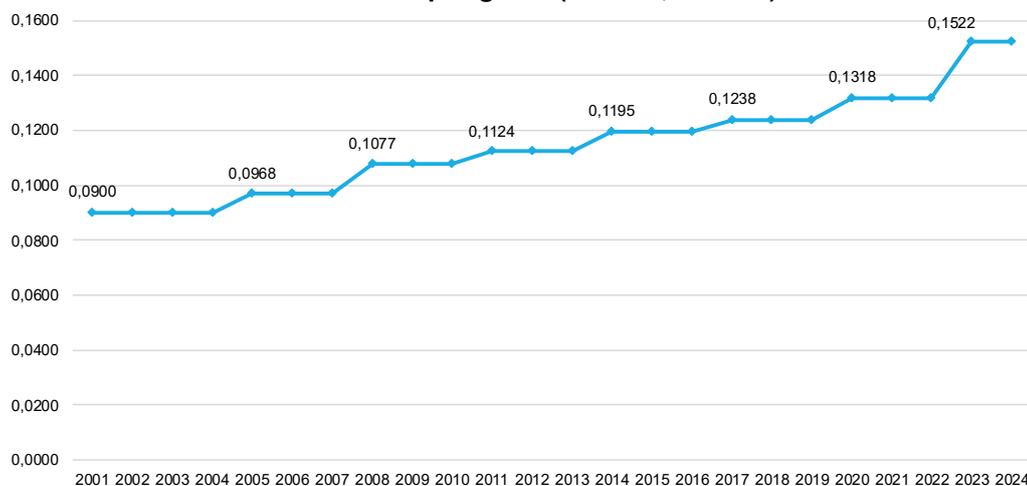
<sup>44</sup> Cabe precisar que en el 2022 se emitió por primera vez mandato de acceso por áreas de mantenimiento ejecutivo, áreas de mantenimiento con características superiores a las áreas de mantenimiento "clásico".

<sup>45</sup> Confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 054-2022-CD-OSITRAN de fecha 16 de noviembre de 2022, que declaró infundados los Recursos de Reconsideración presentados por LAP y Latam Airlines.

### Servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible

90. De acuerdo con lo establecido en el numeral 1.2 del Anexo 5 y en el Anexo 8 del Contrato de Concesión, el Concesionario estará en la libertad de realizar el almacenamiento y abastecimiento de combustible a los aviones, el cual podrá ser brindado de forma directa o a través de terceros, quienes podrán cobrar por dicho servicio un máximo de USD 0,09 por galón (sin incluir IGV) durante los primeros cuatro años de la Concesión. A partir del siguiente año, el Ositrán es responsable de efectuar una evaluación y ajuste de dicha tarifa cada tres años, de acuerdo con el desempeño de los factores económicos relevantes, de tal manera que dicha tarifa mantenga el valor de los montos establecidos a la Fecha de Cierre<sup>46</sup>.
91. Así, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 010-2005-CD-OSITRAN<sup>47</sup>, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración presentado por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 052-2004-CD-OSITRAN, estableciéndose un nuevo nivel máximo de la tarifa de USD 0,0968 por galón (sin incluir IGV) para el período 2005-2007.
92. Posteriormente, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 005-2008-CD-OSITRAN<sup>48</sup>, Resolución de Gerencia General N° 019-2011-GG-OSITRAN<sup>49</sup>, Resolución de Gerencia General N° 012-2014-GG-OSITRAN<sup>50</sup>, Resolución de Gerencia General N° 019-2017-GG-OSITRAN<sup>51</sup>, Resolución de Gerencia General N° 027-2020-CD-OSITRAN y Resolución de Gerencia General N° 024-2023-GG-OSITRAN, se establecieron los nuevos niveles máximos de las tarifas por el servicio de Almacenamiento y Abastecimiento de combustible en el AIJCh para los períodos 2008-2010, 2011-2013, 2014-2016, 2017-2019, 2020-2022 y 2023-2025, respectivamente. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de dicha tarifa.

**Gráfico 13: Servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible: Evolución de tarifas máximas por galón (en USD, sin IGV)**



Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<sup>46</sup> Al respecto, la Gerencia de Asesoría Legal, mediante Memorando N° 109-2004-GAL-OSITRAN, señaló que el valor de la tarifa máxima por almacenamiento y abastecimiento de combustible a los aviones debe mantenerse en valores constantes, por lo que sugirió la indexación como uno de los mecanismos posibles de mantener este valor en el tiempo. Así, para mantener coherencia con el ajuste de los precios de los servicios regulados que presta LAP, el Consejo Directivo del OSITRAN determinó que la tarifa de almacenaje y puesta a bordo de combustible sea ajustada por la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América.

<sup>47</sup> De fecha 17 de febrero de 2005, sustentada en el Informe N° 004-2005-GRE-GAL-OSITRAN.

<sup>48</sup> De fecha 28 de enero de 2008, sustentada en el Informe N° 003-2008-GRE-OSITRAN.

<sup>49</sup> De fecha 25 de febrero de 2011, sustentada en el Informe N° 003-2011-GRE-GAL-OSITRAN.

<sup>50</sup> De fecha 3 de febrero de 2014, sustentada en el Informe N° 003-2014-GRE-GAJ-OSITRAN.

<sup>51</sup> De fecha 13 de febrero de 2017, sustentada en el Informe N° 001-2017-GRE-GAJ-OSITRAN.

---

### IV.3. Regímenes especiales

#### Playa de estacionamiento vehicular

93. Con relación a este servicio, el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión establece que la tarifa por este concepto será igual al promedio simple de las tarifas de una muestra de playas de estacionamiento establecida y aprobada por el Ositrán oportunamente, conforme con los criterios desarrollados por el Regulador. El servicio de la playa de estacionamiento vehicular podrá ser brindado directamente por el Concesionario o a través de terceros<sup>52</sup>. Asimismo, existirá un acceso libre de todo pago desde la Fecha de Cierre, a fin de que los vehículos ingresen al terminal aeroportuario a recoger o dejar pasajeros y/o carga.
94. Así, entre los años 2003 y 2012 se llevaron a cabo tres revisiones tarifarias del servicio de playa de estacionamiento para vehículos ligeros en el AIJCh, conforme con el siguiente detalle:
- El 13 de noviembre de 2003, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN, se aprobó el Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN, determinándose la metodología para la determinación de las tarifas y estableciéndose que, la muestra de las playas de estacionamiento podía ser revisada cada dos años a fin de garantizar que las playas seleccionadas mantengan niveles comparables con los del AIJCH. En dicha oportunidad, se estableció una tarifa de S/ 3,5 (incluido IGV) por hora o fracción.
  - Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN de fecha 20 de julio de 2010, se modificó la metodología para el establecimiento de la muestra con relación a los factores de calidad considerados, y se fijó una tarifa de S/ 4,5 (incluido IGV) por hora o fracción.
  - Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 046-2013-CD-OSITRAN de fecha 15 de julio de 2013, se estableció una tarifa de S/ 5,5 (incluido IGV) por hora o fracción, la cual podía ser revisada transcurridos los dos años de vigencia.
95. Posteriormente, habiendo transcurrido dos años desde la última revisión, en el 2015 LAP solicitó que se realice una revisión de la tarifa; en su propuesta tarifaria, LAP determinó una tarifa de S/ 7,80 por vehículo ligero por hora o fracción, monto calculado a partir de las tarifas promedio de una muestra de 32 playas de estacionamiento. En el marco de dicho procedimiento de revisión tarifaria, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 011-2016-CD-OSITRAN<sup>53</sup>, se estableció el siguiente esquema para el cobro de las tarifas del servicio de playa de estacionamiento para vehículos ligeros: S/ 5,20 (incluido IGV) para los primeros 45 minutos, S/ 7,00 (incluido IGV) de 46 a 60 minutos y S/ 7,00 (incluido IGV) por hora o fracción adicional.
96. En el siguiente cuadro se muestra la evolución de las tarifas aplicables al servicio de playa de estacionamiento vehicular en el AIJCh durante el período 2012 – 2023. Como se aprecia, durante el 2016, la tarifa establecida para los vehículos que permanezcan hasta 45 minutos en la playa de estacionamiento (S/ 5,20) se redujo 5,5% con relación al año 2015 (S/ 5,50); mientras que para aquellos vehículos que permanezcan un tiempo mayor a 45 minutos (S/ 7,00) la tarifa se incrementó 27,3% con relación al 2015. Así, el mecanismo de fijación diferenciado según el tiempo de permanencia beneficia a aquellos usuarios que permanecen un menor tiempo en la playa de estacionamiento.

---

<sup>52</sup> En cualquier caso, la Retribución al Estado se calculará aplicando el porcentaje ofrecido por LAP sobre los ingresos totales generados por la playa de estacionamiento como si fuese administrada directamente por el Concesionario.

<sup>53</sup> De fecha 14 de marzo de 2016, sustentada en el Informe N° 005-2016-GRE-GAJ-OSITRAN, que declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN.

**Cuadro 11: Playa de estacionamiento vehicular. Evolución de tarifas aplicables por vehículo ligero, período 2012-2024 (en soles, incluido IGV)**

Unidad de cobro	2012	2013	2014	2015	2016-2024
Por hora o fracción	4,5	4,5	5,5	5,5	-
Por los primeros 45 minutos	-	-	-	-	5,2
Entre los 46 y 60 minutos	-	-	-	-	7,0
De 61 minutos en adelante (por hora o fracción)	-	-	-	-	7,0

Fuente: LAP.

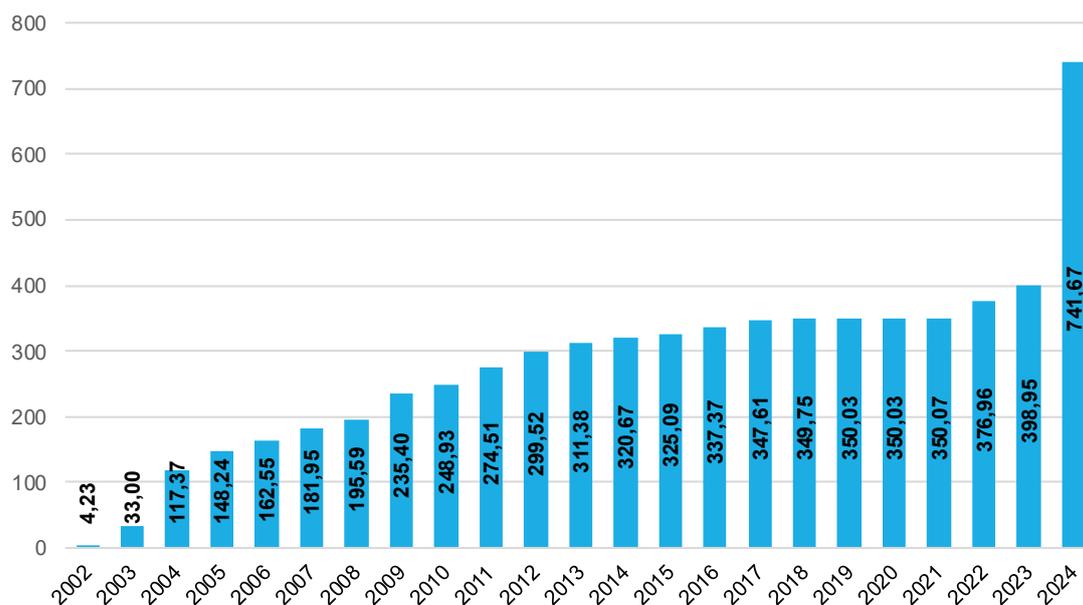
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## V. INVERSIONES Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO

### V.1. Inversiones

97. Las inversiones realizadas por el Concesionario se encuentran destinadas a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los servicios aeroportuarios, conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión. Así, de acuerdo con el Contrato de Concesión, solo serán consideradas como Mejoras a aquellas incluidas en los Planes de Diseño y de Trabajo y en el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) aprobados debidamente por el Ositrán.
98. En ese sentido, el reconocimiento de las inversiones supone la verificación de que estas se encuentren conforme con los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos durante la vigencia de la Concesión, así como con lo comprometido en la Propuesta Técnica del Concesionario comprendida en el Anexo 6 del Contrato de Concesión.
99. Al 31 de diciembre de 2024, se ha registrado un avance de 42,70 % respecto del compromiso total de inversión de LAP de USD 1 061,5 millones. La inversión reconocida acumulada al cierre de dicho año fue USD 741,67 millones, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

**Gráfico 14: Inversiones reconocidas por el OSITRAN, período 2002-2024 (en millones de USD, incluido IGV)**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

---

100. En resumen, entre los años 2002 y 2024, se han logrado los siguientes avances con relación a los compromisos de inversión establecidos en el Contrato de Concesión:

- **Período Inicial (2001 – 2009):** LAP cumplió las metas de inversión previstas en el Contrato de Concesión<sup>54</sup>, habiéndose ejecutado un monto total de USD 235,4 millones en inversiones (reconocidas por el Ositrán), de los cuales USD 148,24 millones fueron invertidos durante los primeros cuatro (4) años.
- **Período remanente (desde 2010):** Las inversiones ejecutadas, reconocidas por el Ositrán, alcanzaron un nivel de USD 168,45 millones entre los años 2010 y 2023, habiéndose realizado las siguientes mejoras: i) ampliación de la plataforma norte; ii) remodelación de los pisos 3 y 10 de la torre central; iii) nuevo ingreso a la plataforma en talleres norte; iv) instalación de ascensores en la torre central; v) construcción de escalera de evacuación y almacenes para concesionarios comerciales; vi) mejoras en plataforma; y, vii) mejoras con inversiones de terceros (habilitación de servicios para taller de mantenimiento en plataforma sur - este), remodelación del Centro de Control de Operaciones - CCO, reconfiguración del espigón nacional.

101. De otro lado, según el “Acta de Acuerdos en la Etapa de Trato Directo de controversia relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, suscrita el 20 de diciembre de 2016 y enmarcada en el proceso de solución de controversias conforme a la Cláusula 17 del Contrato de Concesión, el Concesionario declaró que invertirá durante los siguientes años del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, un monto no menor de USD 1 200 millones incluido el IGV destinado a la ampliación del AIJCh.

#### Proyecto de ampliación del AIJCh

102. El proyecto de “Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, también denominado Fase III, comprende la construcción de la Segunda Pista, Nuevo Terminal de Pasajeros, nuevas Plataformas y elementos conexos, lo cual representa un compromiso de inversión no menor a USD 1 200 millones hasta el 2025.

103. El Concesionario vio por conveniente el desglose del Proyecto en ocho paquetes de trabajo, realizando procesos de concurso para cada uno de ellos. De los 8 paquetes de trabajo, al año 2024, 6 se encuentran culminados, 1 en ejecución y 1 en la fase de estudio, cuyo estado situacional se detalla a continuación:

- i. Los Paquetes de Trabajo **WP - Trabajos Previos y WP1 - Limpieza y Preparación del Sitio**, que tenían como objeto la preparación del área que abarca la ampliación del aeropuerto y dejar la zona de ampliación en condiciones adecuadas para que las empresas que realicen los trabajos de la ampliación del aeropuerto accedan en condiciones adecuadas para realizar sus tareas, **se encuentran culminados**.
- ii. **Paquete de Trabajo WP2.1 - Construcción de Edificios Lado Aire** (Culminado). - Comprende la construcción de los Edificios Lado Aire del AIJC, que comprende la nueva Torre de Control, Edificio de Extinción de Incendios, Centro de Regulación y Transformación, Centro Control de Fauna y otros edificios conexos. Se precisa que, en el mes de octubre se culminaron los trabajos de reemplazo de los vidrios del fanal de la Torre.
- iii. Paquete de Trabajo **WP2.2 – Construcción Lado Aire** (Culminado. Incluye Segunda Pista). - Comprende los trabajos de construcción de la Segunda Pista de aterrizaje, Calles de rodaje y elementos conexos. Este paquete de trabajo en el alcance no comprende las Luces de Borde de Calle de Rodaje, las cuales ya se encuentran culminadas.

---

<sup>54</sup> Conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión, durante el período inicial (2001 – 2009), el monto invertido en mejoras obligatorias en el AIJCH debía alcanzar los USD 222 millones. De dicho monto, un total de USD 110 millones debían invertirse durante los primeros cuatro (4) años de la concesión (2001 – 2005).

- 
- iv. Respecto al Paquete de Trabajo WP 4 que comprende la **Línea de utilización eléctrica en 60KV** y la **Sub-Estación Provisional 60-20KV**, los cuales se encuentran **culminados**.
  - v. El Paquete de Trabajo **WP3 – Construcción del nuevo Terminal**. - Comprende la construcción del nuevo Terminal del AIJC (Incluye Edificio Terminal, Plataforma Estacionamiento de Aviones, Campo de Servicios y elementos conexos), ubicado entre las dos pistas y en la zona sur del aeropuerto, para facilitar el acceso de los núcleos urbanos de Lima y Callao. Se viene ejecutando bajo la modalidad fast track la obra e Ingeniería Definitiva, cuyos trabajos se encuentran en su fase final, con un avance de obra del 99,2% de la infraestructura aeroportuaria a poner en operación. El 1% restante corresponde a actividades pendientes en diversas áreas, entre las que se incluyen pruebas integrales de funcionamiento en un entorno lo más similar posible a la operación real, así como la obtención de las autorizaciones de los organismos competentes.
  - vi. Se encuentra en la fase de estudio la **Rehabilitación de la actual Pista de Aterrizaje y Despegue**.

## V.2. Transferencias al Sector Público

### Retribución al Estado

- 104. De acuerdo con el Contrato de Concesión, LAP se compromete a pagar al Estado Peruano una retribución trimestral por el mayor de los siguientes importes: (i) el resultado de aplicar el 46,511% de los ingresos brutos de cada trimestre o (ii) un monto mínimo trimestral que desde el año nueve de la Concesión es igual a USD 3 750 000 ajustado de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América publicado por la Oficina de Estadísticas Laborales.
- 105. De acuerdo con los Estados Financieros Auditados del ejercicio 2024, la retribución al Estado pagada en el 2024 y 2023 asciende aproximadamente a USD 184,6 millones y USD 202,0 millones, respectivamente. Sin embargo, la retribución al Estado devengada en los años 2024 y 2023 asciende a USD 167,7 millones y USD 146,2 millones, respectivamente.

### Aporte por Regulación

- 106. LAP debe pagar al Ositrán el 1% de la totalidad de sus ingresos facturados, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal, por concepto de aporte por regulación, en la forma y oportunidad que establezcan las normas. Acorde con ello, en el año 2024, dicho pago ascendió a USD 4,08 millones, monto superior en 16,4% respecto del monto desembolsado en el año 2023 y 5,9% mayor a lo registrado en el 2019 (3,86 millones).

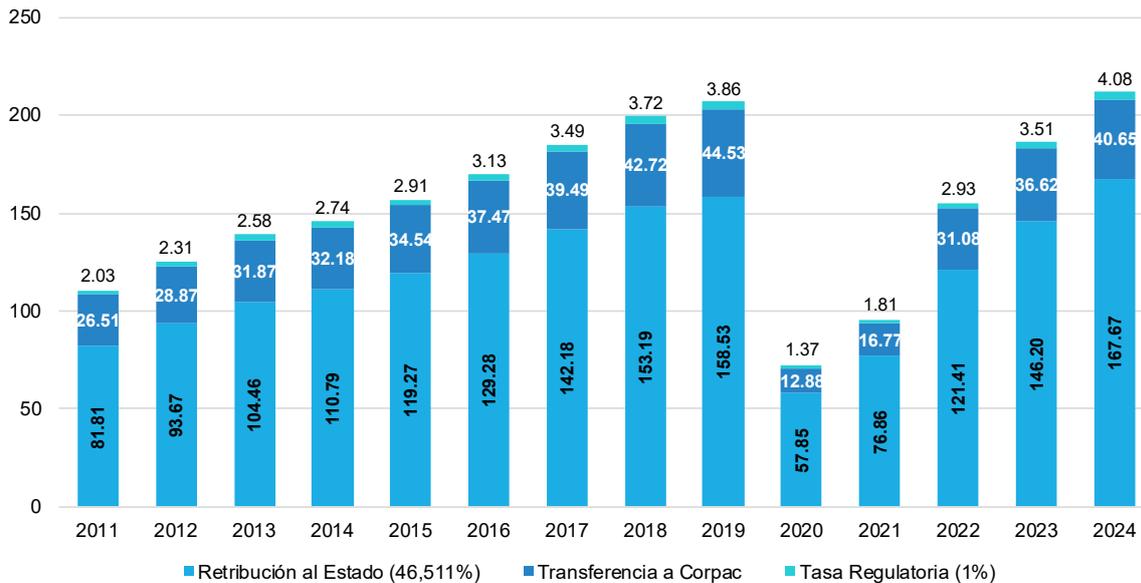
### Transferencias a CORPAC

- 107. En cumplimiento de lo establecido en el Anexo 9 del Contrato de Concesión, el 14 de febrero de 2001, LAP suscribió un Contrato de Colaboración Empresarial y Atribución de Obligaciones y Responsabilidades (en adelante, el Contrato de Colaboración) con CORPAC, con la intervención del MTC y la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), con el objetivo de establecer y delimitar las obligaciones entre CORPAC y LAP, originados en virtud del Contrato de Concesión, y que son esenciales para el movimiento seguro, rápido y ordenado del tráfico aéreo en el AIJCh. El Contrato de Colaboración obliga a CORPAC a desarrollar de manera coordinada con LAP los servicios de aeronavegación, cumpliendo con el Manual de Certificación del Aeropuerto, el Reglamento de Uso del Aeropuerto y las Normas Aeronáuticas vigentes.
- 108. Para ese propósito, de acuerdo con el Contrato de Concesión y el Contrato de Colaboración, LAP debe transferir a CORPAC el 50% del importe correspondiente a la facturación de los servicios de Aterrizaje y Despegue (A/D) prestados a todas las aerolíneas y demás usuarios del

Aeropuerto y el 20% del importe correspondiente al total de ingresos facturados por concepto de TUA correspondiente a los pasajeros de vuelos internacionales.

109. De acuerdo con los Estados Financieros Auditados del ejercicio 2024, las transferencias a CORPAC durante los años 2024 y 2023 ascienden aproximadamente a USD 47,8 millones y USD 42,9 millones, respectivamente; mientras que la retribución a CORPAC devengada durante los años 2024 y 2023 asciende aproximadamente a USD 40,7 millones y USD 36,6 millones, respectivamente.

**Gráfico 15: Evolución de las transferencias al Estado Peruano, periodo 2011-2024 (en millones de USD)**



Fuente: Estados financieros auditados de LAP.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO DEL AIJCH

### VI.1. Calidad al usuario intermedio y final

#### VI.1.1. Niveles de servicio en el AIJCh

110. El Anexo 3 del Contrato de Concesión dispone que las operaciones principales y no principales del AIJCh deben ser llevadas a cabo de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos-RTM de carácter operativo que se establecen en el Anexo 14. Asimismo, el terminal actual del AIJCh debe encontrarse en buenas condiciones de operación, manteniéndose como mínimo en el nivel "B" en estándares de IATA en relación con el tiempo en que se brindan los servicios, así como el tamaño de los espacios que ocupan los pasajeros. El Concesionario debe cumplir tales requisitos durante la operación y mantenimiento de los bienes de la Concesión del AIJCh. No obstante, conforme a lo establecido en la Cláusula Cuarta de la Adenda 7 al Contrato de Concesión, durante la ejecución de las obras correspondientes a la ampliación del aeropuerto, no le será exigible a LAP el cumplimiento de los RTM contemplados en los numerales 1.21 y 1.22.2.A del Anexo 14, relacionados con el área o espacio en el hall para el chequeo de pasajeros, área de despedidas y sala de espera del edificio del Terminal de Salida de Pasajeros nacionales e internacionales, así como con el tiempo de espera en *check – in* y el espacio del estacionamiento de autos del público.

**Cuadro 12: Medición de Niveles de Servicio en el AIJCh, año 2024**

PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN	
<b>CHECK IN</b>				
KLM - France	Tiempo máximo espera (min)	20	29	No Cumple
United Airlines	Tiempo máximo espera (min)	20	28	No Cumple
Star Perú	Tiempo máximo espera (min)	20	15	Cumple
Avianca	Tiempo máximo espera (min)	20	50	No Cumple
Iberia	Tiempo máximo espera (min)	20	53	No Cumple
Jet Smart	Tiempo máximo espera (min)	20	8	Cumple
Latam convencional	Tiempo máximo espera (min)	20	27	No Cumple
American Airlines	Tiempo máximo espera (min)	20	26	No Cumple
Delta Airlines	Tiempo máximo espera (min)	20	19	Cumple
<b>AUTO CHECK IN</b>				
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	2	5	No Cumple
<b>CONTROL DE SEGURIDAD DOMÉSTICO</b>				
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	3	Cumple
<b>CONTROL DE SEGURIDAD CONEXIONES</b>				
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	6	Cumple
<b>MIGRACIONES SALIDAS</b>				
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	20	No Cumple
<b>MIGRACIONES LLEGADAS</b>				
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	50	No Cumple
<b>RECOJO DE EQUIPAJE DOMÉSTICO:</b>				
Tiempo primera maleta-primer pasajero	Tiempo máximo espera (min)	0	10	No Cumple
Tiempo primera maleta-última maleta	Tiempo máximo espera (min)	15	8	Cumple
<b>RECOJO DE EQUIPAJE INTERNACIONAL - FUSELAJE ANGOSTO - LATAM</b>				
Tiempo primera maleta-primer pasajero	Tiempo máximo espera (min)	0	14	No Cumple
Tiempo primera maleta-última maleta	Tiempo máximo espera (min)	15	16	No Cumple
<b>RECOJO DE EQUIPAJE INTERNACIONAL - FUSELAJE ANCHO</b>				
Tiempo primera maleta-primer pasajero	Tiempo máximo espera (min)	0	6	No Cumple
Tiempo primera maleta-última maleta	Tiempo máximo espera (min)	25	30	No Cumple

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

111. Como se observa en el cuadro anterior, en la medición del año 2024, de los veinte (20) niveles de servicios evaluados, solo se han logrado cumplir seis (6), los cuales incluyen los procesos de *Check in* de las aerolíneas Star Perú, Jet Smart y Delta Airlines. Asimismo, se incluyen los servicios de *Control de Seguridad Doméstico*, *Control de Seguridad Conexiones* y *Recojo de Equipaje Doméstico* (Tiempo primera maleta – última maleta)<sup>55</sup>.

<sup>55</sup> Cabe mencionar que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán contrató a IATA Consulting para realizar las mediciones de los Niveles de Servicio en los Aeropuertos Internacional Jorge Chávez.

## VI.1.2. Encuestas de satisfacción de usuarios

112. De conformidad con el numeral 4 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, el Concesionario realiza semestralmente encuestas entre los pasajeros, visitantes y demás usuarios del AIJCh, a fin de establecer el grado de satisfacción de estos por los servicios que se prestan. A continuación, se presentan los resultados del Estudio de Satisfacción de Pasajeros y del Estudio de Satisfacción de Aerolíneas y Concesionarios en el AIJCh, realizado por LAP, a través de la empresa IPSOS Perú, sobre los niveles de satisfacción del usuario realizada en el año 2024.

- Pasajeros y acompañantes

113. La encuesta se aplicó sobre una muestra de 385 pasajeros, con un margen de error de 5,6%. Dicha muestra fue clasificada en 5 diferentes segmentos: (i) Pasajeros peruanos y extranjeros que viajan al interior (salidas nacionales), (ii) Pasajeros peruanos y extranjeros que llegan del interior (llegadas nacionales), (iii) Pasajeros peruanos y extranjeros que viajan al exterior (salidas internacionales), (iv) Pasajeros peruanos y extranjeros que llegan del exterior (llegadas internacionales), (v) Pasajeros en tránsito/transferencia. La encuesta emplea la escala de puntuación del 1 al 5, donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente (ni satisfecho/ni insatisfecho), 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho.

114. Los resultados del nivel de satisfacción general con el AIJCh se presentan en el siguiente cuadro. De acuerdo con la forma de medición del nivel de satisfacción, los resultados generales muestran que, en promedio, los pasajeros se encuentran satisfechos con los servicios brindados en los distintos segmentos en el AIJCh. En ese sentido, los pasajeros que reportaron un mayor nivel de satisfacción fueron los pasajeros en tránsito, con un 92 %.

**Cuadro 13: Nivel de satisfacción general de pasajeros con el AIJCh, por segmentos, año 2024**

Nivel de satisfacción con:	Medición 2024-II		
	Top Two Box %	Media	Base
Salidas Nacionales	85	4,3	385
Salidas Internacionales	87	4,4	385
Llegadas Nacionales	91	4,6	385
Llegadas Internacionales	88	4,4	385
Pasajeros en tránsito	92	4,5	385

Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros en el AIJCh. Enero 2024.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

115. Cabe resaltar que la encuesta también recoge información sobre las principales sugerencias de los pasajeros para un mejor servicio. Así, del total de pasajeros encuestados, el 12,3 %, sugirieron mejoras en la infraestructura (habilitar/mejorar aire acondicionado, más/mejores asientos, ampliar el aeropuerto, habilitar área de descanso, entre otros); mientras que un 12,0 % sugirieron mejoras en atención/servicio (más cantidad de personal orientador, mejoras en la información/orientación, brindar trato amable, entre otros). En el siguiente gráfico se presentan las principales sugerencias a nivel general y por segmento.

**Cuadro 14: Principales sugerencias de pasajeros indicadas en la encuesta de satisfacción, año 2024**

Sugerencias respecto a:	Promedio	Salidas		Llegadas		Pasajeros en tránsito	Acompañantes
		Nacionales	Internacionales	Nacionales	Internacionales		
Mejoras en la infraestructura	12,3%	9%	13%	10%	12%	13%	17%
Mejoras en atención / servicio	12,0%	18%	12%	10%	13%	10%	9%
Más orden / mejorar el orden	6,6%	13%	7%	-	3%	2%	8%
Señalética / Paneles Informativos	6,0%	8%	6%	3%	6%	8%	5%
Servicios Gratuitos	5,4%	3%	6%	3%	3%	12%	-
Mejorar el acceso (Tráfico, vías libres)	4,3%	2%	5%	-	-	-	6%
Mejoras en los SS.HH.	4,0%	2%	3%	3%	7%	5%	-
Agilidad en tiempos de espera	3%	2%	2%	3%	4%	-	-
Servicios Gratuitos	-	-	-	-	-	-	-

Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros en el AIJCh  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Aerolíneas y concesionarios

116. La encuesta también se aplicó sobre las aerolíneas comerciales nacionales (2) e internacionales (19), aerolíneas cargueras (8), servicios en plataforma (14), concesionarios comerciales (56), siendo un total de 99 los encuestados. La encuesta emplea la misma escala de puntuación que la encuesta de pasajeros para medir el nivel de satisfacción de las aerolíneas y concesionarios respecto del AIJCh, es decir, utiliza la escala del 1 al 5, donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente, 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho.

117. Los resultados generales de la calificación respecto de la relación de las aerolíneas y concesionarios con LAP, se muestra en el siguiente cuadro.

**Cuadro 15 Nivel de relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión de LAP, año 2024**

Segmento	Medición 2024-II		
	Top Two Box %	Media	Base
Aerolíneas Comerciales Nacionales	67	3,5	2
Aerolíneas Comerciales Internacionales	72	3,9	19
Servicios en Plataforma	66	3,7	14
Aerolíneas Cargueras	43	3,5	8
Clientes Comerciales	79	4,1	56

Fuente: Estudio de Satisfacción de Aerolíneas y Concesionario. Enero 2024.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

118. De acuerdo con la forma de medición del nivel de satisfacción, en general, los resultados de la encuesta muestran que, en promedio, las aerolíneas y concesionarios se encuentran satisfechos con la administración de LAP. Así, por ejemplo, con relación a los servicios de concesionarios comerciales, se obtuvo una calificación de 79 %.
119. Las principales conclusiones que se desprenden del estudio aplicado a aerolíneas y concesionarios son los siguientes:
- El segmento con la mayor satisfacción es el de los Clientes comerciales, con un 79 %. Sin embargo, su meta es del 85 %. A pesar de no alcanzar la meta, es positivo que la satisfacción en este segmento ha estado creciendo en las últimas dos mediciones, indicando una tendencia ascendente.
  - Los negocios que están en línea con la meta o la han superado son las aerolíneas comerciales internacionales (72 %) y las aerolíneas nacionales (67 %). Ambas categorías de aerolíneas también muestran una tendencia creciente en satisfacción desde hace dos mediciones.
  - Por otro lado, los Servicios en plataforma tienen una satisfacción de 66 %, que, aunque está aumentando levemente, ha estado por debajo de la meta en varias mediciones. Este es un área que requiere atención continua.
  - Las aerolíneas cargueras son el segmento con menor satisfacción, alcanzando solo un 43 %. Este porcentaje ha estado en decrecimiento durante las últimas dos mediciones, por lo que es crucial enfocarse en mejorar la relación con este grupo.
  - En el caso de los servicios en plataforma, el proceso con menor satisfacción es la gestión y coordinación para la elaboración, revisión y aprobación de expedientes y planes de trabajo de LAP. El principal problema es el cumplimiento de los plazos estipulados en el manual HUMO, similar a lo observado en la medición anterior.
  - Para las aerolíneas cargueras, el proceso con menor satisfacción es el relacionado con las facilidades ofrecidas por el centro de control de operaciones, específicamente en la asignación de puestos de estacionamiento, horarios de vuelo y la eficacia para resolver problemas.

## VI.2. Reclamos

120. De acuerdo con la información del Registro mensual de Reclamos enviado por LAP, durante el año 2024 se presentaron 658 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJCh, lo cual representa un incremento de 27,5 % respecto del número de reclamos presentados en el año anterior (516 reclamos). Por lo tanto, el indicador de número de reclamos por cada mil pasajeros incrementó de 0,024 reclamos en el 2023 a 0,027 reclamos en el 2024. Del total de reclamos presentados, el 28,9 % estuvo asociado a calidad y oportuna prestación del servicio, el 16,7 % estuvo asociado a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios; mientras que el 49,4 % de reclamos estuvo asociado a otros tipos de reclamos.

**Cuadro 16: Porcentaje de reclamos presentados, según materia, año 2024**

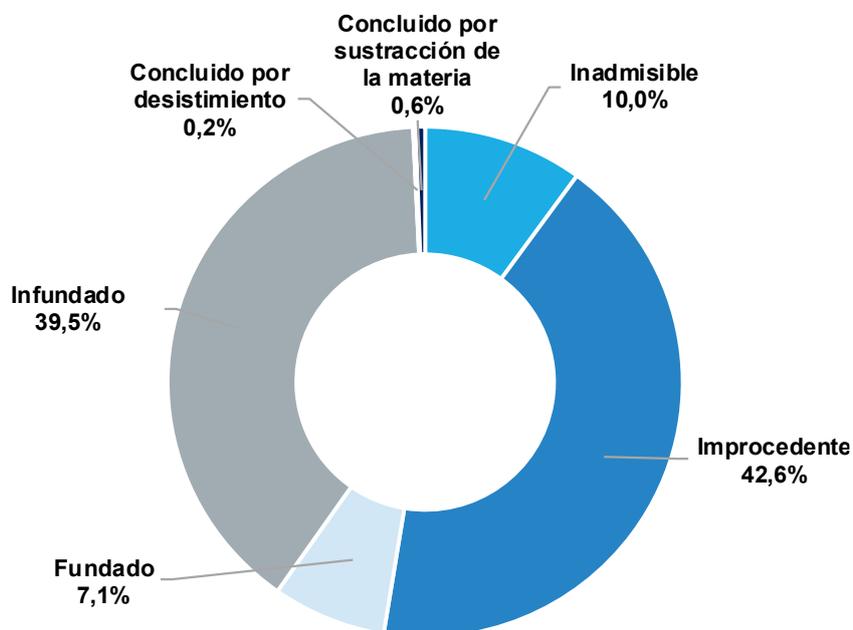
Materia	Reclamos	Participación
Calidad y oportuna prestación del servicio	190	28,9%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	110	16,7%
Acceso a la infraestructura	2	0,3%
Información proporcionada a los usuarios	31	4,7%
Otros	325	49,4%
<b>Total</b>	<b>658</b>	<b>100%</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

121. En cuanto a los reclamos resueltos, el 42,6 % (280 reclamos) se tipificaron como improcedentes, el 39,5 % (260 reclamos) se tipificaron como infundados, el 10,0 % (66 reclamos) como inadmisibles; y solamente fundados el 7,1 % (47 reclamos).

**Gráfico 16: Tipificación de los reclamos resueltos, año 2024  
(en porcentajes)**



*Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.*

122. Cabe mencionar que, del total de reclamos resueltos declarados fundados (47 reclamos) en el 2024, la mayor parte estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, los cuales representaron el 51,4 % (18 reclamos); y, en segundo lugar, se encontraron los reclamos relacionados con calidad y oportuna prestación del servicio, que representaron el 31,4 % (11 reclamos).

### VI.3. Sanciones

123. Los procedimientos administrativos sancionadores (PAS) se inician luego de haberse verificado que los hechos referidos a incumplimientos de normas, disposiciones del Ositrán o incumplimiento de obligaciones contractuales se configuran como infracciones administrativas tipificadas en el Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones<sup>56</sup> del Ositrán.
124. De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán<sup>57</sup>, durante el año 2024 se impuso un total de dos (2) sanciones sobre la empresa, por un valor de 28,07 UIT, de acuerdo con el detalle mostrado en el siguiente cuadro. Al respecto, cabe señalar que el procedimiento administrativo sancionador de dichas sanciones concluyó en primera instancia, no habiendo sido impugnado por el Concesionario.

**Cuadro 177: Sanciones Impuestas, año 2024**

Entidad Prestadora	Fecha de notificación de la resolución	Incumplimiento	Cláusula contractual o normativa incumplida	Sanción impuesta (UIT)
Lima Airport Partners	11/04/2024	Incumplimiento del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (RUITUP) por parte de la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. referido a no haber brindado una atención e información adecuada a un Pasajero, incidente ocurrido el 30 de marzo de 2023. Hallazgo emitido a raíz de la denuncia interpuesta por Gonzalo Miguel Roselló Puga, la cual fue trasladada por la GAU a la GSF.	Artículos 7°, 11°, 12° y 13° del RUITUP	14,85
Lima Airport Partners	16/09/2024	Incumplimiento por Atraso, Ejecución Parcial e Inejecución de Actividades de Mantenimiento durante el Año 2020, presuntos incumplimientos determinados a través de: i) Supervisión de RTMs mediante de Actas de inspección del año 2020 y ii) Supervisión de cumplimiento del Programa de Mantenimiento del año 2020.	Cláusula 5.15 y numeral 2 del Anexo 14 del Contrato de Concesión y el literal a) del Artículo 11 del RUITUP.	13,22

*Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán*

### VI.4. Penalidades

125. Las penalidades son mecanismos para indemnizar al Concedente (MTC) por los incumplimientos contractuales en que incurra el Concesionario. Estas penalidades están establecidas en cada Contrato de Concesión bajo el ámbito del Ositrán, y se aplican conforme el procedimiento establecido en el mismo, así como de manera supletoria en la Directiva de Procedimientos para la aplicación, impugnación y cobro de Penalidades, emitida mediante Resolución de Consejo Directivo N° 050-2016-CD-OSITRAN.
126. Cabe mencionar que, durante el año 2024 tampoco se le impuso penalidades a LAP, mostrando un resultado similar al registrado en el año 2021, 2022 y 2023.

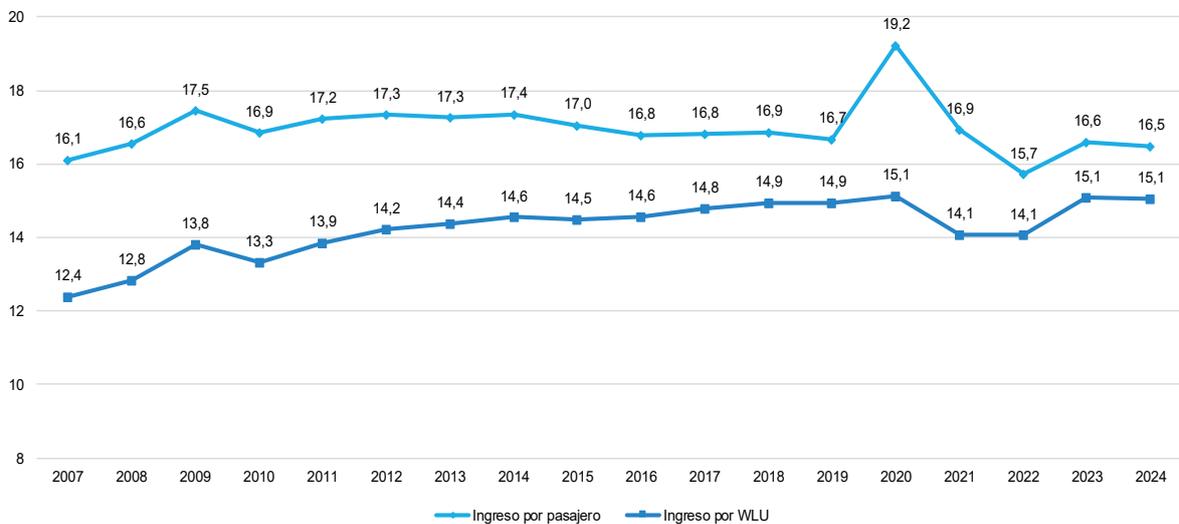
<sup>56</sup> Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones, emitido mediante Resolución de Consejo Directivo N 0009-2018-CD-OSITRAN, vigente a partir del 12 de julio de 2018.

<sup>57</sup> Mediante el Memorando N° 00200-2025-GSF-OSITRAN, de fecha 07 de febrero de 2025.

## VII. DESEMPEÑO COMERCIAL DEL CONCESIONARIO

127. Durante el año 2024, el ingreso operativo por pasajero en el AIJCh, considerando todos los ingresos generados por el negocio aeroportuario, alcanzó un nivel de USD 16,5, cifra inferior a la observada el año anterior (-0,7%). Por su parte, los ingresos por WLU<sup>58</sup> registraron un nivel de USD 15,1 cifra inferior en 0,1% con respecto al 2023.
128. En el siguiente gráfico se detalla la evolución histórica del ingreso promedio por pasajero y por WLU, correspondiente al período 2002 – 2024. Al respecto, nótese que la evolución que viene mostrando el ingreso promedio durante los últimos años, a excepción del 2020, empieza a situarse en torno a un nivel estacionario, en comparación a la tendencia creciente observada durante los primeros años de la concesión, lo cual se encuentra relacionado a la capacidad, cada vez más limitada, del actual terminal del AIJCh.

**Gráfico 17: Ingreso promedio por pasajero y por WLU, período 2007-2024 (en USD)**

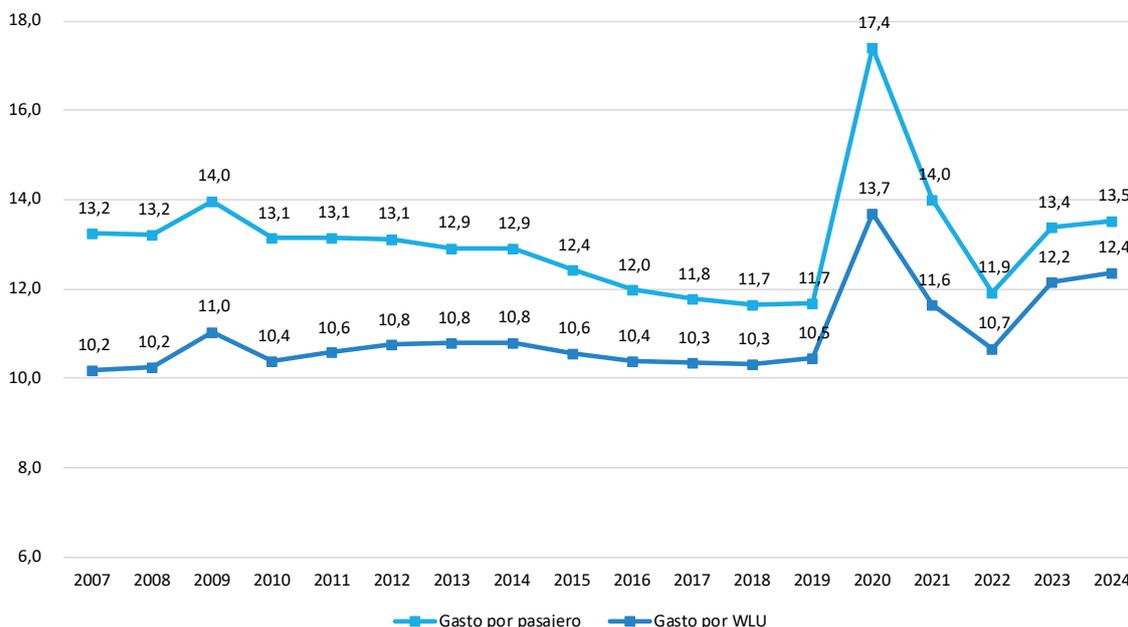


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán, Estados Financieros de LAP.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

129. Por su parte, el costo operativo total por pasajero (sin considerar gastos financieros) durante el año 2024 ascendió a USD 13,4 cifra superior (1,1%) a la registrada en el año anterior. Del mismo modo, el costo por WLU alcanzó los USD 12,2 cifra que representó un aumento de 1,8% respecto del año anterior. Este comportamiento es atribuible a la variación de los gastos ejecutados por el concesionario, los cuales se incrementaron en 16,4% con relación al año anterior.
130. En el siguiente gráfico se detalla la evolución histórica del costo promedio por pasajero y por WLU, correspondiente al período 2002 – 2024. Al respecto, nótese la tendencia decreciente presentada en los últimos años, hasta el 2019, la cual se explicaba por el mayor tráfico registrado anualmente en el terminal, lo que permite distribuir, en términos relativos, los costos fijos entre un mayor número de usuarios del aeropuerto. En el 2024, observamos que, inicia una tendencia creciente, debido al incremento significativo del gasto total y el incremento moderado del tráfico de pasajeros y WLU.

<sup>58</sup> Weight Load Unit, medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre la carga y los pasajeros: 100 kg = 1 pasajero.

**Gráfico 18: Costo promedio por pasajero y por WLU, período 2007-2024 (en USD)**



Fuente: Declaración estadística del Ositrán, Estados Financieros de LAP.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

131. En suma, durante el año 2024, el ingreso promedio por pasajero y por WLU superó el costo promedio (por pasajero y por WLU), lo cual indicaría que los ingresos recaudados por el Concesionario fueron suficientes para cubrir sus gastos operativos. No obstante, dichos indicadores también estarían reflejando la problemática actual del aeropuerto en lo referido a la saturación de capacidad actual del terminal.

## VIII. DESEMPEÑO FINANCIERO DE LA EMPRESA

### VIII.1. Análisis de los Estados Financieros

#### VIII.1.1. Estado de Resultados Integrales

132. El estado de resultados de LAP muestra que en el ejercicio 2024 los ingresos brutos totales ascendieron a USD 903,84 millones, lo que representa un incremento de USD 47,5 millones (5,5%) con respecto al ejercicio anterior. Estos ingresos se componen de los ingresos de operación y de los ingresos por construcción. Al respecto, durante el ejercicio 2024, los ingresos de operación ascendieron a USD 403,3 millones, lo que representa un incremento de USD 50,3 millones (14,3%) con respecto al ejercicio 2023. Por su parte, los ingresos por construcción ascendieron a USD 500,5 millones, representando el 55,4% de los ingresos de operación de dicho periodo, estos ingresos muestran una disminución de USD 3,0 millones (-0,6%) con respecto al ejercicio 2023. Estos ingresos corresponden a las inversiones ejecutadas por la sociedad concesionaria en el ejercicio 2024, las cuales serán reconocidas como parte del activo intangible de la concesión. La contrapartida de los ingresos por construcción en el estado de resultados son los costos de los ingresos por construcción, los cuales son considerados por igual importe que los ingresos por construcción, dado que la empresa no reconoce un margen por los servicios de construcción. Los ingresos (y costos) de construcción se redujeron por el avance del programa de inversiones en el ejercicio 2024.
133. Por otro lado, con respecto a la retribución al Estado Peruano, en el ejercicio 2024, esta ascendió a USD 167,7 millones, representando el 41,6% de los ingresos de operación de la concesión, y

mostrando un incremento de USD 21,5 millones (14,7%) con respecto al ejercicio 2023. Dicho incremento se explica por los mayores ingresos de operación de la concesión. En cuanto a la retribución a CORPAC, en el ejercicio 2024, esta ascendió a USD 40,7 millones, representando el 10,1% de los ingresos de operación de la concesión y un incremento de USD 4,0 millones (11,0%) con respecto al ejercicio 2023. Dicho incremento se explica también por los mayores ingresos de operación de la concesión.

134. Los gastos operativos, en el ejercicio 2024, ascendieron a USD 109,3 millones, representando el 27,1% de los ingresos de operación y un incremento de USD 20,5 millones (23,1%) con respecto al ejercicio 2023. Los gastos generales, en el ejercicio 2024, ascendieron a USD 12,6 millones, representando el 3,1% de los ingresos de operación, así como un incremento de USD 0,7 millones (5,6%) con respecto al ejercicio 2023. El incremento de los gastos operativos y de los gastos generales está asociado al aumento del volumen de operaciones. Cabe señalar que el número promedio de empleados se incrementó en 15,3%, al pasar de 868 empleados en el ejercicio 2023 a 1001 en el ejercicio 2024, este incremento es explicado por el proyecto de expansión.
135. Como resultado de los ingresos y costos de la concesión en el ejercicio 2024, la utilidad de operación ascendió a USD 73,1 millones, lo cual representa el 18,1% de los ingresos de operación y supone un incremento de USD 3,7 millones (5,3%) con respecto al ejercicio 2023.
136. Con relación a los ingresos financieros, en el ejercicio 2024, estos ascendieron a USD 3,0 millones, lo cual representa el 0,7% de los ingresos de operación y supone un incremento de USD 0,4 millones (15,2%) con respecto al ejercicio 2023. Por su parte, los gastos financieros se incrementaron a USD 11,7 millones, lo que representa el 2,9% de los ingresos de operación. Por otro lado, en cuanto a la diferencia de cambio neta, la empresa registró en el ejercicio 2024 una pérdida neta de alrededor de USD 857 000.
137. Considerando lo anterior, la utilidad neta en el ejercicio 2024 ascendió a USD 48,5 millones, lo cual representa el 12,0% de los ingresos de operación de dicho ejercicio y supone un incremento de USD 7,8 millones (19,3%) con respecto al ejercicio 2023.

**Cuadro 18: Estado de Resultados de LAP, periodo 2020 – 2024**  
(en miles de USD)

	2020	2021	2022	2023	2024
Ingresos de operación	135 490	183 205	292 660	352 913	403 251
Ingresos por construcción	109 274	225 087	328 728	503 504	500 511
<b>Ingresos brutos totales</b>	<b>244 764</b>	<b>408 292</b>	<b>621 388</b>	<b>856 417</b>	<b>903 762</b>
Retribución por concesión al Estado Peruano	57 851	76 860	121 406	146 201	167 670
Retribución a Corpac	12 881	16 771	31 081	36 618	40 646
Costo de los ingresos por construcción	109 274	225 087	328 728	503 504	500 511
<b>Total ingresos netos</b>	<b>64 758</b>	<b>89 574</b>	<b>140 173</b>	<b>170 094</b>	<b>194 935</b>
Gastos operativos	43 965	49 693	61 728	88 772	109 272
Gastos generales	7 771	8 105	7 406	11 904	12 568
<b>Utilidad de operación</b>	<b>13 022</b>	<b>31 776</b>	<b>71 039</b>	<b>69 418</b>	<b>73 095</b>
Gastos financieros	203	61	61	18 766	11 719
Ingresos financieros	1 263	260	2 091	2 604	2 999
Diferencia de cambio	-1 531	-1 043	241	34	-857
Otros, neto	-34	-6	360	-932	-854
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>12 517</b>	<b>30 926</b>	<b>73 670</b>	<b>52 358</b>	<b>62 664</b>
Impuesto a la renta	-2 911	-6 704	-16 378	-11 744	-14 203
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>	<b>9 606</b>	<b>24 222</b>	<b>57 292</b>	<b>40 614</b>	<b>48 461</b>
Otros resultados integrales del año				8 770	15 163
<b>Resultado integral total del año</b>	<b>9 606</b>	<b>24 222</b>	<b>57 292</b>	<b>49 384</b>	<b>63 624</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

138. Cabe remarcar que los mayores ingresos de operación en el ejercicio 2024 son explicados principalmente por el aumento del tráfico de pasajeros respecto del ejercicio 2023.
139. Como puede observarse en el siguiente cuadro, en el ejercicio 2024, los ingresos de operación ascendieron a USD 403,3 millones, de los cuales los ingresos Aeronáuticos ascendieron a USD 299,4 millones, representando el 74,2% de los ingresos operativos y un incremento de USD 33,4 millones (12,6%) con respecto al ejercicio 2023. Dentro de esta categoría de ingresos, la TUUA nacional e internacional asciende a USD 187,3 millones, lo cual representa el 46,4% de los ingresos operativos y supone un incremento de USD 22,6 millones (13.7%) con respecto al ejercicio 2023. Por otro lado, los ingresos Aeronáuticos por Aterrizaje y Despegue ascendieron a USD 36.8 millones, representando el 9,1% de los ingresos operativos, así como un incremento de USD 3,1 millones (9,2%) con respecto al ejercicio 2023.

**Cuadro 19: Ingresos operativos de LAP, periodo 2020 – 2024**  
(en miles de USD)

	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Aeronáuticos</b>					
TUUA nacional e internacional	48 886	72 630	139 074	164 665	187 286
Aterrizaje y despegue	15 460	19 008	28 745	33 668	36 750
Comisión por venta de combustible a aeronaves	10 665	15 299	22 118	29 078	33 094
Puentes de abordaje de pasajeros	9 108	16 427	18 427	20 575	22 706
Carga	4 412	4 973	5 130	5 211	5 575
Rampa	3 895	5 518	8 480	9 348	10 476
Estacionamiento de aeronaves	3 403	2 967	2 974	3 108	3 131
Otros	374	208	293	319	364
<b>Sub total</b>	<b>96 203</b>	<b>137 030</b>	<b>225 241</b>	<b>265 972</b>	<b>299 382</b>
<b>Comerciales</b>					
Duty free	7 375	9 027	12 490	20 221	26 892
Comidas y bebidas	3 721	4 033	8 590	12 098	14 359
Salones VIP	2 910	2 605	4 958	7 703	10 735
Retail	2 653	3 414	6 756	7 095	8 442
Estacionamiento vehicular	2 526	4 210	7 072	7 980	8 929
Publicidad	1 379	1 731	1 829	2 572	3 002
Transporte terrestre de pasajeros	1 044	1 346	2 190	2 389	2 955
Servicios financieros	658	668	1 420	1 603	1 458
Otros	4 418	5 338	6 960	7 755	7 730
<b>Sub total</b>	<b>26 684</b>	<b>32 372</b>	<b>52 265</b>	<b>69 416</b>	<b>84 502</b>
<b>Aviación</b>					
Almacenes	3 518	3 977	4 567	5 029	5 538
Alquileres	4 538	3 698	2 998	3 261	3 698
Catering	1 775	2 510	3 553	3 790	4 162
Otros servicios de aviación	2 372	2 477	2 833	4 181	4 258
<b>Sub total</b>	<b>12 203</b>	<b>12 662</b>	<b>13 951</b>	<b>16 261</b>	<b>17 656</b>
Otros ingresos	400	1 141	1 203	1 264	1 711
<b>Total</b>	<b>135 490</b>	<b>183 205</b>	<b>292 660</b>	<b>352 913</b>	<b>403 251</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

140. Por su parte, en el ejercicio 2024, los ingresos comerciales ascendieron a USD 84,5 millones, representando el 21,0% de los ingresos de operación y un incremento de USD 15,1 millones (21,7%) con respecto al ejercicio 2023. Dentro de esta categoría de ingresos, los de *Duty free* ascendieron a USD 26,9 millones, lo cual representa el 6,7% de los ingresos de operación y supone un incremento de USD 6,7 millones (33,0%) con respecto al ejercicio 2023. El segundo tipo de ingreso en importancia es el servicio de Comidas y bebidas, el cual generó ingresos por USD 14,4 millones, representando el 3,4% de los ingresos de operación y un incremento de USD 2,3 millones (18,7%) con respecto al ejercicio 2023.

141. En cuanto a los ingresos de aviación, estos ascendieron a USD 17,7 millones en el ejercicio 2024, representando el 4,4% de los ingresos de operación y un incremento de USD 2,3 millones (8,6%) con respecto al ejercicio 2023. Estos ingresos han experimentado un menor incremento en comparación con los ingresos aeronáuticos y comerciales (12,6% y 21,7%, respectivamente). Dentro de esta categoría de ingresos, los generados por almacenes ascendieron a USD 5,5 millones, lo cual representa el 1,4% de los ingresos de operación y supone un incremento de alrededor de USD 509 000 (10,1%) con respecto al ejercicio 2023. El segundo tipo de ingreso en importancia es catering, el cual generó ingresos por USD 4,2 millones, representando el 1,0% de los ingresos de operación y un incremento de USD 372 000 (9,8%) con respecto al ejercicio 2023.
142. De otro lado, en lo referente al EBITDA<sup>59</sup> -indicador que brinda una estimación del flujo de caja operativo de la empresa-, en el ejercicio 2024 este ascendió a USD 110,3 millones, lo cual significa un aumento de USD 14,1 millones (14,6%) con respecto al ejercicio 2023, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

**Cuadro 20: EBITDA de LAP, periodo 2020 – 2024**  
(En miles de USD)

	2020	2021	2022	2023	2024
Utilidad Operativa	13 022	31 776	71 039	69 418	73 095
Depreciación	2 262	2 414	2 523	2 661	2 813
Amortización	10 096	10 639	10 663	24 163	34 407
<b>EBITDA</b>	<b>25 380</b>	<b>44 829</b>	<b>84 225</b>	<b>96 242</b>	<b>110 315</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

143. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que en el ejercicio 2024 la empresa ha obtenido una utilidad neta de USD 48,5 millones, lo cual supone un incremento de USD 7,8 millones (19,3%) con respecto al ejercicio 2023. Este incremento es explicado principalmente por un incremento en los ingresos de operación, los cuales fueron USD 403,3 millones, un 14,3% más de lo registrado en el año previo.

#### VIII.1.2. Estado de Situación Financiera

144. El estado de situación financiera da cuenta que, en el ejercicio 2024, el activo total ascendió a USD 2 266,5 millones, lo cual supone un incremento de USD 527,4 millones (30,3%) con respecto al ejercicio 2023. Este crecimiento es explicado por un aumento de USD 540,4 millones (35,4%) del activo no corriente y una disminución de USD 13,0 millones (-6,1%) del activo corriente.
145. Al respecto, el activo corriente en el ejercicio 2024 descendió a USD 197,7 millones, lo cual representa el 8,7% del activo total. Las principales partidas que explican la disminución del activo corriente es la de efectivo y equivalentes de efectivo y la de otras cuentas por cobrar. En cuanto al efectivo y equivalente de efectivo, esta cuenta alcanzó los USD 67,5 millones en el 2024, un 14,2% menos a lo registrado en el ejercicio previo, con una participación del 3,0% del activo total. Mientras que, la cuenta otras cuentas por cobrar tuvo una participación del 4,9% del activo total, mostrando una disminución de USD 3,3 millones (-2,9%) con relación a lo registrado en el 2023.
146. De otro lado, en el ejercicio 2024 el activo no corriente ascendió a USD 2 068,8 millones, lo cual representó el 91,3% del activo total. El aumento del activo no corriente es explicado principalmente por el crecimiento del activo intangible, el cual, en el ejercicio 2024, ascendió a USD 2 029,7 millones, representando el 89,6% del activo total, lo cual significó un crecimiento de USD 518,3 millones (34,3%) con respecto al ejercicio 2023. Cabe indicar que la cuenta activo intangible aumenta principalmente debido a la ejecución de inversiones que la empresa viene realizando en los últimos ejercicios.

<sup>59</sup> EBITDA por sus siglas en inglés: Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization, es calculado como Utilidad Operativa más Depreciación y Amortización.

**Cuadro 21: Estado de Situación Financiera de LAP, periodo 2020 – 2024**  
(en miles de USD)

ACTIVO	2020	2021	2022	2023	2024
Efectivo y equivalentes de efectivo	72 454	47 983	56 916	78 654	67 516
Cuentas por cobrar comerciales	8 410	8 447	8 520	13 338	14 517
Otras cuentas por cobrar	44 336	26 405	74 328	113 956	110 681
Existencias	1 166	1 741	1 861	1 789	1 359
Gastos pagados por anticipado	2 778	2 797	2 643	2 870	3 601
<b>Total Activo Corriente</b>	<b>129 144</b>	<b>87 373</b>	<b>144 268</b>	<b>210 607</b>	<b>197 674</b>
Otras cuentas por cobrar	3 988	3 489	2 423		
Gastos pagados por anticipado	1 470	31	126		1 184
Equipo y unidades de transporte	14 616	14 543	13 809	13 883	13 754
Activos intangibles	459 355	674 227	992 611	1 511 408	2 029 726
Impuesto a la renta diferido	10 355	9 601	6 329		
Otros activos		4 600	32 309	3 159	24 156
<b>Total Activo No Corriente</b>	<b>489 784</b>	<b>706 491</b>	<b>1 047 607</b>	<b>1 528 450</b>	<b>2 068 820</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>618 928</b>	<b>793 864</b>	<b>1 191 875</b>	<b>1 739 057</b>	<b>2 266 494</b>
Cuentas por pagar comerciales	28 581	67 337	105 712	131 906	84 474
Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac	44 203	45 237	99 437	69 581	46 903
Imp., remunerac. y otras ctas. por pagar	2 456	8 769	28 551	11 160	17 289
Ingresos diferidos	4 512	3 339	2 104	1 742	1 295
Deuda a corto plazo		68 654	335 000		
<b>Total Pasivo Corriente</b>	<b>79 752</b>	<b>193 336</b>	<b>570 804</b>	<b>214 389</b>	<b>149 961</b>
Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac		62 805	25 852		6 749
Ingresos diferidos	1 171	66	270		2 546
Préstamos y obligaciones	24 570			697 006	1 037 505
Pasivo por impuesto a las ganancias diferido				2 329	19 776
<b>Total Pasivo No Corriente</b>	<b>25 741</b>	<b>62 871</b>	<b>26 122</b>	<b>699 335</b>	<b>1 066 576</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>105 493</b>	<b>256 207</b>	<b>596 926</b>	<b>913 724</b>	<b>1 216 537</b>
Capital social	67 016	67 016	67 016	248 016	137 888
Prima de emisión					271 128
Reservas				8 770	23 933
Resultados acumulados	446 419	470 641	527 933	568 547	617 008
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>	<b>513 435</b>	<b>537 657</b>	<b>594 949</b>	<b>825 333</b>	<b>1 049 957</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>618 928</b>	<b>793 864</b>	<b>1 191 875</b>	<b>1 739 057</b>	<b>2 266 494</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

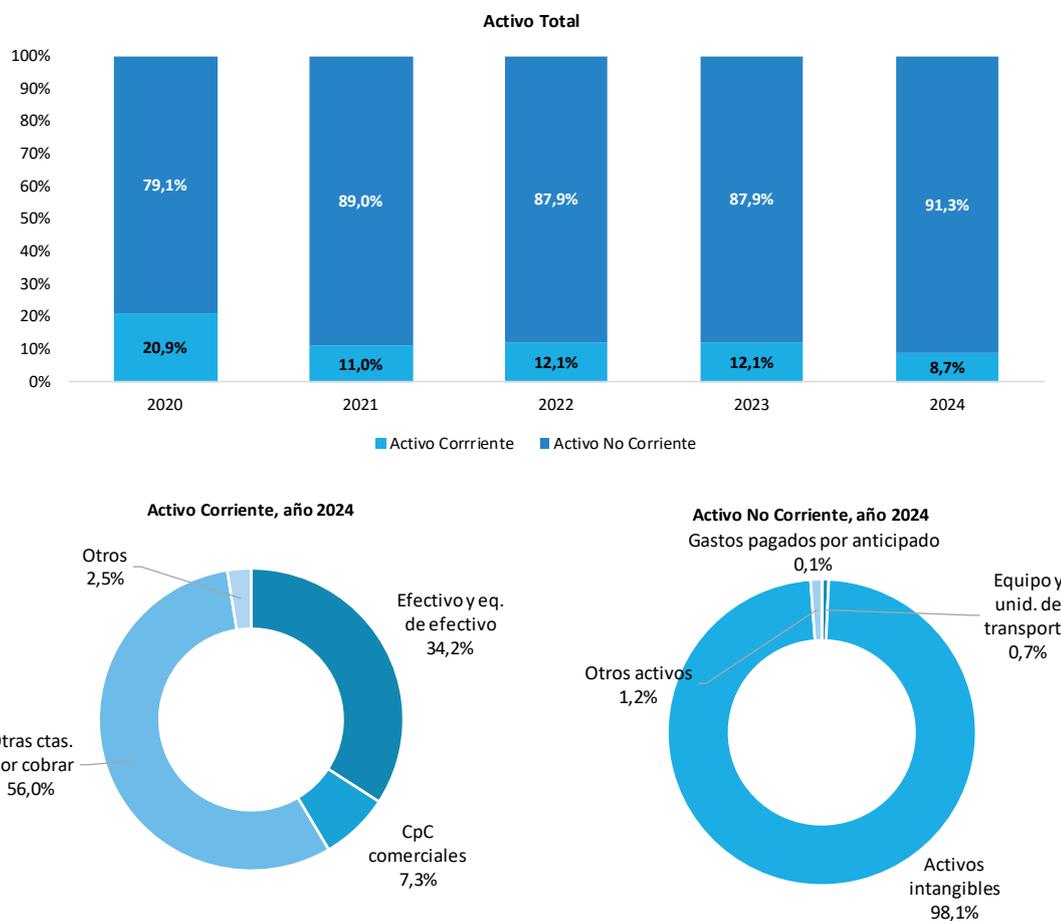
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

147. Por su parte, el pasivo total ascendió a USD 1 216,5 millones en el ejercicio 2024, representando el 53,7% del activo total y significando un incremento de USD 302,8 millones (33,1%) con respecto al ejercicio 2023. Este crecimiento neto es explicado por un aumento del pasivo no corriente de USD 367,2 millones (52,5%) con relación al ejercicio previo.
148. El pasivo corriente, en el ejercicio 2024, descendió a USD 150,0 millones, lo cual representó el 6,6% del activo total, la disminución del pasivo corriente es explicado principalmente por la inexistencia de la deuda financiera a corto plazo y la reducción de la cuenta por pagar a Ositrán y Corpac. Esta última cuenta alcanzó los USD 47,0 millones, y, representó el 2,1% del activo total, mostrando una disminución de 32,6% con relación al ejercicio 2023.
149. Con respecto a la cuenta de patrimonio neto, en el ejercicio 2024, esta ascendió a USD 1 050,0 millones, lo cual representó el 46,3% del activo total y significó un incremento de USD 224,6 millones (27,2%) con respecto al ejercicio 2023. El crecimiento del patrimonio neto en el ejercicio 2024 se explica por la inscripción de una prima de emisión por un monto de USD 271,1 millones, lo que representó el 12,0% del activo total. Asimismo, el incremento de los resultados acumulados también contribuyó significativamente a dicho crecimiento; donde en el 2024 registró el monto de USD 617,0 millones, representando el 27,2% del activo total y a la vez significó un incremento de USD 48,5 millones (8,5%) con relación al año 2023. Esto es explicado por la

generación de utilidades en el ejercicio 2024 y porque en dicho ejercicio no se pagaron dividendos. Cabe precisar que, la Compañía ha decidido no distribuir dividendos por algunos años, sino utilizar todos los recursos en el programa de expansión e infraestructura Aeroportuaria.

150. El activo total se incrementó en USD 527,4 millones, lo cual es explicado principalmente por el aumento del activo intangible de USD 518,3 millones, el cual considera el aumento de las inversiones que la empresa viene ejecutando desde el ejercicio 2018. Es necesario señalar que el aumento de las inversiones (costos de mejora de la infraestructura del aeropuerto) se ha financiado principalmente con recursos propios (utilidades retenidas y no pago de dividendos). Sin embargo, sus niveles de liquidez han aumentado, lo que se evidencia con una disminución de los pasivos corrientes (USD 64,4 millones) mayor al incremento de los activos corrientes (USD 13,0 millones).

**Gráfico 19: Composición de activos de la empresa, 2020- 2024  
(en términos porcentuales)**



Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

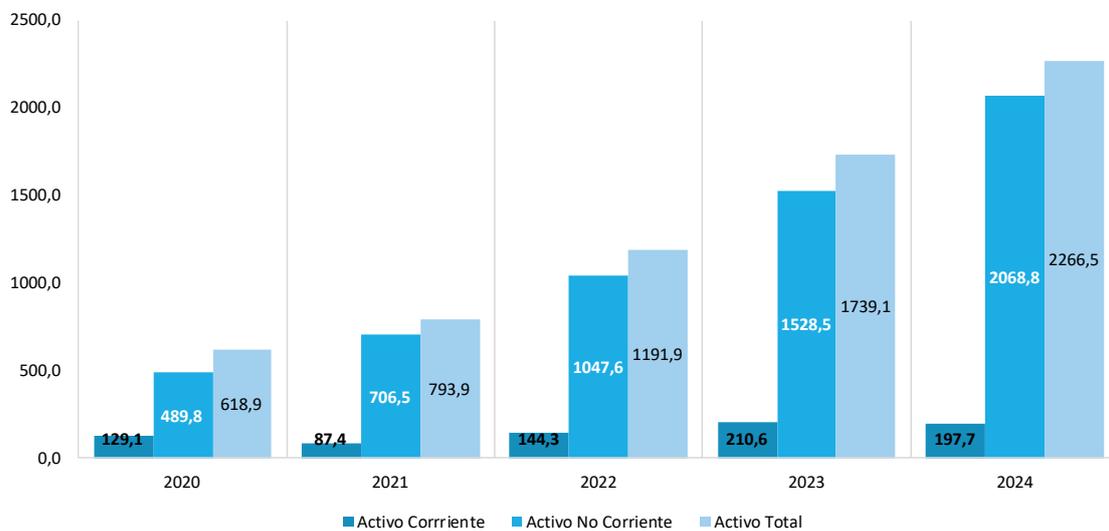
Nota: En el activo corriente, la cuenta otros está representada por existencias y gastos pagados por anticipado.

151. Al cierre del 2024, el activo total estuvo compuesto en un 8,7% por activos corrientes, mientras que el 91,3% restante lo conformaron los activos no corrientes. En el anterior gráfico, se observa que, en el caso de los activos corrientes, se componían principalmente por otras cuentas por cobrar, con una participación de 56,0%, seguido de la cuenta efectivo y equivalente de efectivo, con una participación de 34,2%; en tanto, la cuenta por cobrar comerciales, con participación de 7,3% y otros conformados por las cuentas existencias y gastos pagados por anticipado estuvo conformado por el 2,5%. Por otro lado, los activos no corrientes, al cierre del 2024 estuvieron conformados por los activos intangibles, con una participación de 98,1%, equipo y unidades de

transporte representaron el 0,7%, gastos pagados por anticipo representaron el 0,1% y los otros activos tuvieron una participación de 1,2%.

152. Respecto a la evolución histórica de los activos totales de LAP, en el siguiente gráfico se puede apreciar que, durante en el periodo 2020-2024 presentó una tendencia creciente, particularmente sustentada por los activos intangibles con una tasa de variación promedio anual de +34,6%. Así, al finalizar el año 2024 la empresa alcanzó, un total de activos equivalentes a USD 2266,5 millones, que significó una diferencia de USD 527,4 millones (30,3%) respecto al 2023; este incremento se dio principalmente por el aumento significativo de los activos no corrientes durante dicho año (35,4% respecto del año 2023). Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2020 y 2024 resulta equivalente a +29,6%, siendo ello explicado por el incremento observado en los activos no corrientes a lo largo de dicho periodo (+33,4% anual, en promedio).

**Gráfico 20: Evolución de los de activos de la empresa, periodo 2020-2024 (en millones de USD)**



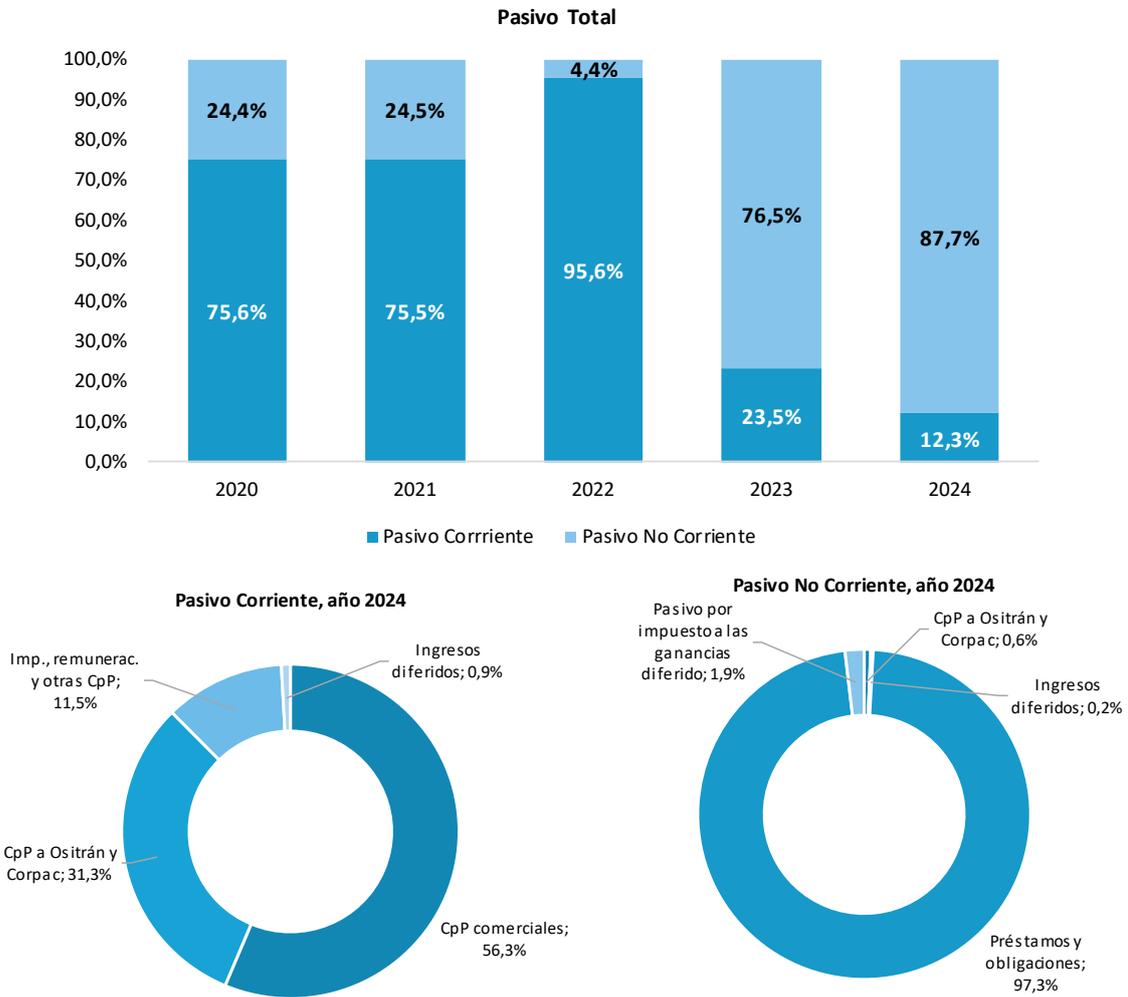
Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

153. Por otro lado, con relación a los pasivos totales de LAP, al cierre del año 2024 estos ascendieron a USD 913,7 millones, lo cual representó un aumento de USD 316,8 millones (53,1%) respecto de lo observado al cierre del año 2022. Dicho pasivo total se encontró compuesto en un 23,5% por pasivos corrientes, mientras que el 76,5% restante lo conformaron los pasivos no corrientes. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2023 estos se conformaron principalmente por las cuentas por pagar comerciales, con una participación de 61,5%, seguido de las cuentas por pagar a Ositrán y Corpac, el cual representó el 32,5% y, finalmente, los impuestos, remuneraciones y otras cuentas por pagar y los ingresos diferidos, con participaciones del 5,2% y 0,8%, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, estuvieron compuestos por Préstamos y Obligaciones, con una participación de 99,7%, y los impuestos a las ganancias diferido, con una participación de 0,3%.

**Gráfico 21: Composición de pasivos de la empresa, periodo 2020-2024**

(en términos porcentuales)

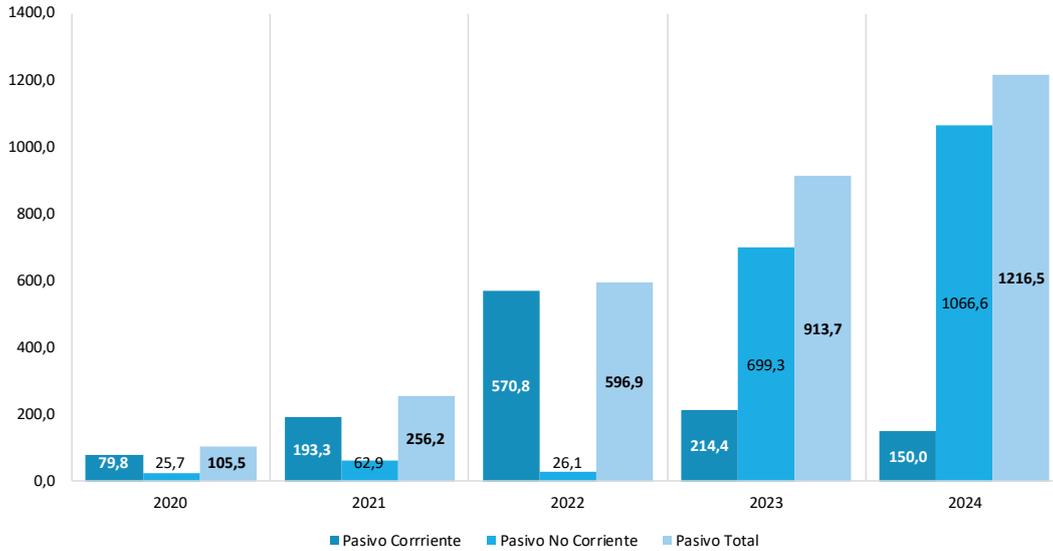


Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

154. Respecto a la evolución histórica de los pasivos totales, se puede apreciar en el siguiente gráfico que, en el periodo de análisis se presenta una tendencia creciente respaldada principalmente por los mayores pasivos no corrientes de la empresa, particularmente por las cuentas préstamos y obligaciones; donde en el 2024 fue equivalente a USD 1037,5 millones; siendo este último año de análisis, en donde se apreció el mayor aumento de esta cuenta. De este modo, al cierre del año 2024 la empresa alcanzó un total de pasivos equivalentes a USD 1216,5 millones, compuesto mayormente por pasivos no corrientes, alcanzado los USD 1066,5 millones y los pasivos corrientes alcanzaron los USD 150,0 millones. Cabe señalar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2020 y 2024 resultó equivalente a +63,1%, siendo ello explicado por el incremento observado en los pasivos no corrientes a lo largo de dicho periodo (+110,6% anual, en promedio).

**Gráfico 22: Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2020-2024**

(en millones de USD)

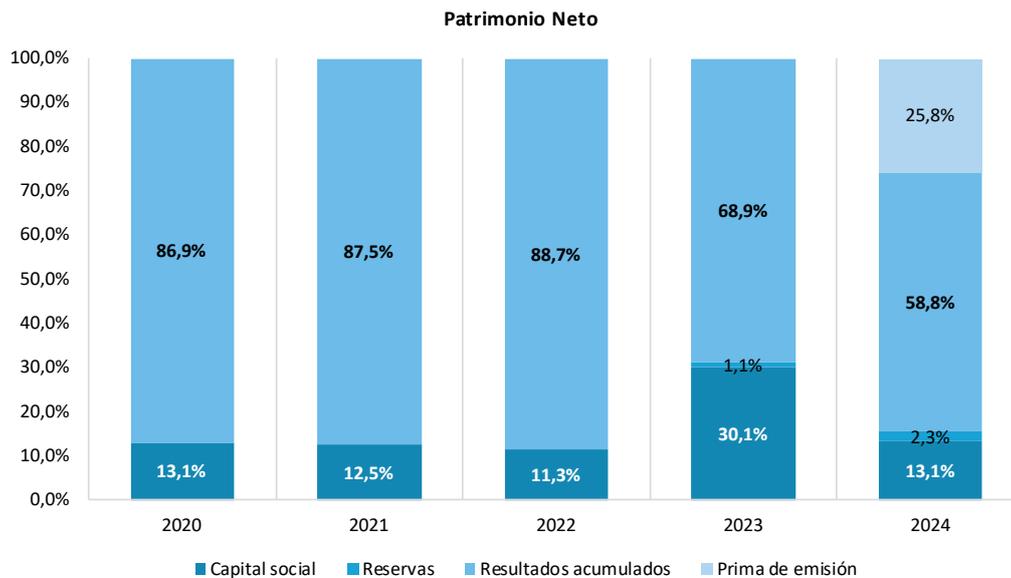


Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

155. Finalmente, con relación al patrimonio neto, al cierre del año 2024 este ascendió a USD 1050,0 millones, lo cual representó un incremento de USD 224,6 millones (27,2%) respecto de lo observado al cierre del año 2023. Dicho total se encontró compuesto en un 58,8% por los resultados acumulados; un 25,8% por la prima de emisión; un 12,1% por el capital social y el 2,3% restante por las reservas. De acuerdo con la composición porcentual presentada en el siguiente gráfico, al cierre de 2024 los resultados acumulados totalizaron USD 617,0 millones, seguidos por la prima de emisión con USD 271,1 millones, el capital pagado con USD 137,9 millones y, finalmente, las reservas que sumaron USD 24,0 millones.

**Gráfico 23: Composición del patrimonio de la empresa, periodo 2020-2024 (en términos porcentuales)**



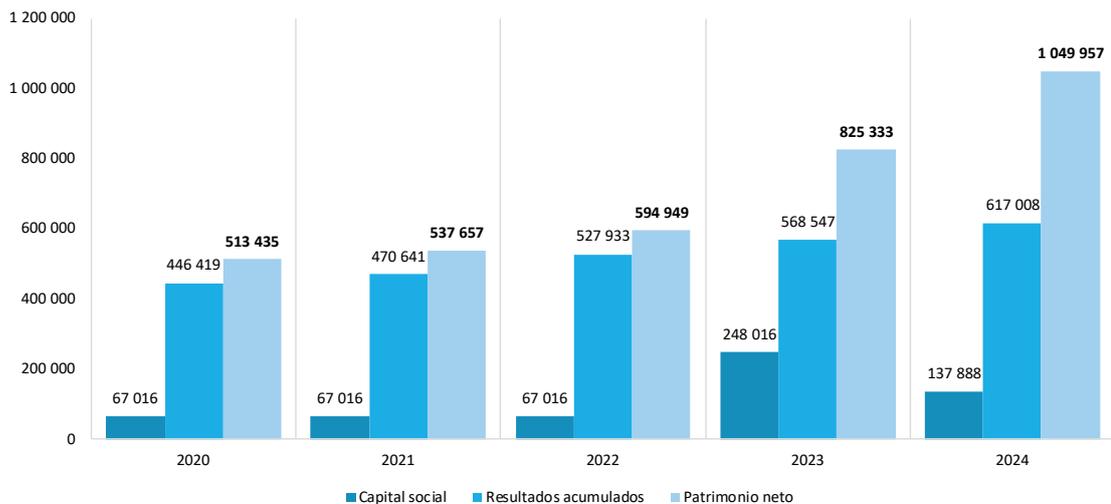
Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

156. Respecto a la evolución histórica del patrimonio neto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el 2020 la concesión presentó una tendencia creciente respaldada por los

resultados acumulados. Al respecto, entre los años 2020 y 2022 la empresa registró la misma cantidad de aportes de capital, alcanzando un total de USD 67,0 millones cada año. Sin embargo, desde el 2023, el capital social varió, registrando así para el 2024 un total de USD 137,9 millones. Cabe señalar que en el 2024 la empresa alcanzó un máximo en las ganancias acumuladas, ello como consecuencia, según las Notas a los Estados Financieros de la empresa, la compañía decidió no distribuir los dividendos por algunos años, sino utilizar todos los recursos en el programa de expansión e infraestructura aeroportuaria; lo cual incrementó las ganancias acumuladas en 8,5% respecto del año 2023, acrecentando con ello el valor del patrimonio neto de la empresa en un 27,2% respecto del valor registrado al cierre del año 2024.

**Gráfico 24: Evolución del Patrimonio Neto de la empresa, periodo 2020-2024 (en millones de USD)**



Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

## VIII.2. Análisis de los indicadores financieros

### VIII.2.1. Ratios de liquidez

157. En el ejercicio 2024, la empresa presenta ratios de liquidez más altos en comparación con el ejercicio 2023. Los ratios de liquidez clásica<sup>60</sup>, prueba ácida<sup>61</sup> superan el valor de 1, lo que indica que la empresa dispone de suficientes recursos de corto plazo para cubrir sus obligaciones corrientes. Además, al cierre de 2024, los activos corrientes superan a los pasivos corrientes, reforzando esta posición favorable. No obstante, el ratio de liquidez absoluta<sup>62</sup> se mantiene por debajo de 1, lo que revela una limitada disponibilidad de efectivo y equivalentes para hacer frente a pagos inmediatos.
158. En el ejercicio 2024, los ratios de liquidez clásica, prueba ácida y liquidez absoluta aumentaron de 0,98, 0,96 y 0,37 a 1,32, 1,29 y 0,45, respectivamente, con relación al ejercicio 2023. El incremento de dichos indicadores se explica por la disminución de los pasivos corrientes (USD 64,4 millones); específicamente, por la reducción de Cuentas por pagar comerciales.

<sup>60</sup> Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente.

<sup>61</sup> Calculado como (Activo Corriente – Existencias – Gastos Contratados por Anticipado) / Pasivo Corriente.

<sup>62</sup> Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente.

159. Por otro lado, el ratio de rotación de capital de trabajo<sup>63</sup> (rotación K) muestra un incremento, al pasar de -93,31 en el ejercicio 2023 a 8,45 en el ejercicio 2024. Así, en el ejercicio 2023, por cada dólar de ingresos operativos corresponde un capital de trabajo negativo de USD 93,31; mientras que, en el caso del ejercicio 2024 por cada dólar de ingresos operativos corresponde un capital de trabajo positivo de USD 8,45. En concordancia, los Estados Financieros de LAP indican que el concesionario ha mejorado tanto en ventas como en margen operativo, impulsado por el aumento progresivo del tráfico aéreo durante 2024, con expectativas de una recuperación aún mayor en 2025.

**Cuadro 21: Ratios de liquidez de LAP, periodo 2020– 2024**

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024
Liquidez clásica	1,62	0,45	0,25	0,98	1,32
Prueba ácida	1,57	0,43	0,24	0,96	1,29
Liquidez absoluta	0,91	0,25	0,10	0,37	0,45
Capital de Trabajo	49 392	-105 963	-426 536	-3 782	47 713
Rotación K	2,74	-1,73	-0,69	-93,31	8,45

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

### VIII.2.2. Ratios de endeudamiento financiero

160. En los ejercicios 2024 y 2023, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio<sup>64</sup> y Endeudamiento del Activo<sup>65</sup>, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha aumentado. En tanto, los ratios Calidad de la Deuda<sup>66</sup> e Índice de Solvencia<sup>67</sup> han disminuido. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera se aprecia que ha reducido la deuda de corto plazo (pasivo corriente); que equivale al 6,6% del activo total.
161. El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2024 que por cada USD 115,9 de deuda corresponde USD 100 de patrimonio, lo cual denota un alto nivel de apalancamiento de la empresa; el cual es mayor al valor registrado en el ejercicio del año 2023, donde por cada USD 110,7 de deuda correspondía USD 100 de patrimonio.
162. El ratio endeudamiento de activo aumentó en el ejercicio 2024 con respecto al ejercicio 2023. Así, el activo total en el ejercicio 2024 es financiado en un 53,7% por el pasivo total, mientras que, en el ejercicio 2023 el valor de este ratio es de 52,5%, denotando un aumento del financiamiento del activo con recursos de terceros.
163. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2023, el 23,5% del pasivo total estuvo conformado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente). Mientras que, en el ejercicio 2024, este ratio se redujo al pasar a 12,3%, lo cual refleja la disminución de la deuda de corto plazo.
164. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2024 muestra que, por cada dólar de pasivo total, la empresa dispone de USD 1,9 en activos totales. Este indicador, al igual que en el ejercicio 2023, se mantuvo constante, lo que refleja una proporción estable entre los activos y pasivos totales. Esta estabilidad se explica por un crecimiento equilibrado entre el activo total y el pasivo total, lo que permitió mantener constante la relación entre ambos.

<sup>63</sup> Calculado como Ingresos Operativos / Capital de Trabajo, a su vez, Capital de Trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

<sup>64</sup> Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

<sup>65</sup> Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

<sup>66</sup> Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

<sup>67</sup> Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

**Cuadro 22: Ratios de endeudamiento de LAP, periodo 2020– 2024**

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024
Deuda - Patrimonio	20,5%	47,7%	100,3%	110,7%	115,9%
Endeudamiento del Activo	17,0%	32,3%	50,1%	52,5%	53,7%
Calidad de la Deuda	75,6%	75,5%	95,6%	23,5%	12,3%
Índice de Solvencia	5,9	3,1	2,0	1,9	1,9

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

### VIII.2.3. Ratios de rentabilidad

165. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios.

**Cuadro 23: Ratios de rentabilidad de LAP, periodo 2020 – 2024**

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024
Margen Bruto	47,8%	48,9%	47,9%	48,2%	48,3%
Margen Operativo	9,6%	17,3%	24,3%	19,7%	18,1%
Margen Neto	7,1%	13,2%	19,6%	11,5%	12,0%
Margen EBITDA	18,7%	24,5%	28,8%	27,3%	27,4%
ROE	1,9%	4,5%	9,6%	4,9%	4,6%
ROA	1,6%	3,1%	4,8%	2,3%	2,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

166. Como puede observarse en el cuadro precedente, el margen bruto<sup>68</sup> ha aumentado ligeramente puesto que en el ejercicio 2023 ascendía a 48,2% y en el ejercicio 2024 pasó a 48,3%. A diferencia de ello, el margen operativo<sup>69</sup> disminuyó casi 2 puntos porcentuales al pasar de 19,7% en el ejercicio 2023 a 18,1% en el 2024. Esta disminución se explica porque el incremento en los ingresos operativos fue proporcionalmente menor al aumento de los gastos operativos.
167. Por otro lado, el margen neto<sup>70</sup> presenta un incremento al pasar de 11,5% en el ejercicio 2023 a 12,0% en el ejercicio 2024, lo cual muestra que, en 2024, por cada USD 100 de ingresos operativos, LAP obtiene USD 12,0 de utilidad neta.
168. En cuanto al margen EBITDA<sup>71</sup>, este es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos operativos. Así, en el ejercicio 2024, el margen de EBITDA es de 27,4%, cifra ligeramente superior a la registrada en el ejercicio previo (27,3%). Cabe indicar que estos resultados son coherentes con el comportamiento del margen neto, aunque contrastan con la reducción del margen operativo, lo que sugiere un mayor peso de los gastos operativos durante el periodo.
169. Por su parte, el ROE<sup>72</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa; así, se aprecia que en el ejercicio 2024 disminuye ligeramente con respecto al ejercicio 2023, puesto que en el ejercicio 2023, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene USD 4,9 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2024 se obtiene USD 4,6 por cada USD 100 de patrimonio. Esta disminución se debe principalmente a que el patrimonio neto creció en mayor proporción que la utilidad neta, impulsado en gran parte por los resultados acumulados.

<sup>68</sup> Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

<sup>69</sup> Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

<sup>70</sup> Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

<sup>71</sup> Calculado como EBITDA / Ingresos de Operación, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.

<sup>72</sup> Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

- 
170. Finalmente, el ROA<sup>73</sup> mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa. Este indicador se mantiene constante en un valor de 2,8% en 2023 y 2024. Este indicador se redujo de 2,3 % en 2023 a 2,1 % en 2024. Esta disminución indica una menor rentabilidad sobre el total de activos, explicada por un crecimiento de los activos más acelerado que el de la utilidad neta.

## IX. CONCLUSIONES

171. El AIJCh constituye la principal puerta de ingreso y salida al país por vía aérea, al conectar al Perú con el resto del mundo, a través de 43 destinos internacionales en Sudamérica, Centro América, Norteamérica y Europa; mientras que, a nivel nacional, conecta a Lima con 19 destinos de los principales departamentos del Perú.
172. De la evaluación del desempeño de la Concesión del AIJCh durante el año 2024, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) En el año 2023, el AIJCh se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, considerando que movilizó el 58,2 %, 89,3 % y el 41,7 % del total de pasajeros, carga y operaciones de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. Sin embargo, luego de haber experimentado una reducción en la evolución del número de pasajeros, carga y operaciones en el 2020, para el 2024, se ha registrado una recuperación parcial; así, el tráfico de pasajeros logró superar en 5,1 % (1,19 millones de pasajeros adicionales) a lo registrado en el año 2019.
  - (ii) Las tarifas sujetas al régimen de regulación por precios tope (RPI-X) tales como la TUUA, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de embarque y uso de instalaciones de carga aérea variaron entre -1,7 % y 2,82 % entre los años 2023 y 2024.
  - (iii) Los cargos de por las Facilidades Esenciales para la prestación de los servicios de rampa a terceros, autoservicio de rampa, Servicio Esencial de Atención de tráfico de pasajeros y equipaje, Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas y Playa de estacionamiento vehicular se mantuvieron invariables durante el año 2024. Mientras que, como resultado de la Resolución N° 024-2023-GG-OSITRAN, el Servicio de Almacenamiento y Abastecimiento de Combustible para aviones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para el periodo 2023-2025 se fijó en USD 0,1522 por galón, sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio, y entró en vigor a partir del 20 de febrero del 2023.
  - (iv) De acuerdo con lo informado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, al cierre del 2024, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario, que ha sido reconocida por el Ositrán, ascendió a USD 741,67 millones, lo que representa un avance de 42,70 % en el compromiso total de inversión de LAP en 23 años de Concesión. En el 2024, Ositrán ha reconocido inversiones por parte del Concesionario de USD 342,72 millones. Cabe destacar que, el Concesionario viene avanzando en el proyecto de "Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez", el cual comprende la construcción de la Segunda Pista, Nuevo Terminal de Pasajeros, nuevas Plataformas y elementos conexos, lo cual representa un compromiso de inversión no menor a USD 1 200 millones.
  - (v) Durante el año 2024, LAP pagó al Estado Peruano la suma de USD 184,6 millones y devengó USD 167,7 millones por concepto de Retribución al Estado (46,511% de los Ingresos Brutos). Asimismo, transfirió a CORPAC aproximadamente USD 47,8 millones y devengó USD 40,7 millones por concepto de 50% sobre ingresos de aterrizaje y despegue y 20% por TUUA internacional. Además, pagó al Ositrán USD 4,08 millones por concepto de Tasa Regulatoria.

---

<sup>73</sup> Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.

- 
- (vi) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante el año 2024, se ha verificado lo siguiente:
- La encuesta de satisfacción de usuarios muestra que las aerolíneas cargueras son las que se encuentran menos satisfechas con relación a la infraestructura del AIJCh; mientras que, los clientes comerciales son los más satisfechos.
  - La encuesta de satisfacción efectuada a los pasajeros muestra que estos se encuentran, en promedio, satisfechos con los servicios brindados en los distintos segmentos en el AIJCh, apreciándose que los pasajeros en tránsito registran el mayor nivel de satisfacción en 92 %.
  - Por otro lado, se presentaron 658 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJCh, lo cual representa un incremento de 27,5 % respecto del número de reclamos presentados en el año anterior. Del total de reclamos presentados, el 28,9 % (190 reclamos) estuvieron asociados a calidad y oportuna prestación del servicio, el 16,7 % (110 reclamos) estuvieron asociados a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios; mientras que el 49,4 % (325 reclamos) estuvieron asociados a otros tipos de reclamos
- (vii) Con relación al desempeño financiero de la Concesión, de la revisión de los Estados Financieros Auditados, durante el año 2024 se ha verificado lo siguiente:
- Los ingresos brutos totales de LAP ascendieron a USD 903,8 millones, significando un incremento de USD 47,4 millones (5,5%) con respecto al ejercicio anterior, los cuales se componen de ingresos de operación y de ingresos por construcción. Los ingresos de operación ascendieron a USD 403,3 millones (14,3% mayores a los registrados en el 2023); mientras que, los ingresos por construcción ascendieron a USD 500,5 millones (0,6% menor a lo registrado en el 2023).
  - Como resultado de la diferencia entre los ingresos y costos de la concesión en el ejercicio 2024, la utilidad de operación ascendió a USD 73,1 millones, lo cual representa el 18,1% de los ingresos de operación y supone un incremento de USD 3,7 millones (5,3%) con respecto al ejercicio 2023. Asimismo, el valor del EBITDA de la empresa ascendió en 14,6% con respecto al 2023, registrando un total de USD 110,3 millones en el 2024.
  - Del análisis del Estado de Situación Financiera, se aprecia que el activo total de la empresa se incrementó en USD 527,4 millones, lo cual es explicado principalmente por el aumento del activo intangible de USD 518,3 millones, el cual considera el aumento de las inversiones que la empresa viene ejecutando desde el ejercicio 2018.
  - Por su parte, durante el año 2024, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, lo cual significa que la empresa dispone de recursos para cubrir sus obligaciones corrientes.
  - Finalmente, los ratios de rentabilidad de la empresa para el año 2024 experimentaron aumentos, con excepción del margen operativo que tuvo una pequeña disminución. Así, el margen neto de LAP se incrementó al pasar de 11,5% en 2023 a 12,0% en 2024, lo que indica que por cada USD 100 de ingresos operativos, la empresa obtuvo USD 12,0 de utilidad neta. Por otro lado, tanto el ROE como el ROA disminuyeron ligeramente, debido a un crecimiento del patrimonio y de los activos totales en mayor proporción que el de la utilidad neta.

## Anexo N° 1: Adendas suscritas al Contrato de Concesión

N°	Fecha	Principales modificaciones
1	6/04/2001	(1) Precisiones respecto al plan de emergencias y operación de siniestros en el AIJCh
		(2) Precisión respecto a las excepciones para el Cierre del Aeropuerto
		(3) Precisiones respecto a los pagos que efectúe el Nuevo Concesionario al Concedente, en el supuesto de efectuarse una nueva licitación producto de la Caducidad de la Concesión
		(4) Precisiones respecto al equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión
2	25/07/2001	(1) Modificación de la definición de "Acreedores Permitidos"
		(2) Precisiones respecto a "Eventos de Fuerza Mayor" y "Ausencia de responsabilidad".
		(3) Precisiones respecto a las "Garantías Permitidas"
3	30/09/2002	(1) Modificación de la definición de "Ingresos Brutos"
		(2) Ampliación del ámbito de actuación de la "Cooperación del Concedente" en la operación de la Concesión
		(3) Precisiones respecto de las Mejoras, y la aprobación de sus precios unitarios
		(4) Precisiones respecto a las áreas para uso gratuito asignadas a las Autoridades Gubernamentales
		(5) Ampliación del plazo máximo para la entrega del área requerida para la ampliación del Aeropuerto.
		(6) Precisiones respecto a la Confidencialidad de la información referida al Concedente, al OSITRAN o al Aeropuerto
		(7) Modificación de las condiciones para el arrendamiento de locales o espacios comerciales dentro del Aeropuerto.
		(8) Incluir la obligación de aplicar encuestas de satisfacción a los usuarios, por parte del Concesionario
4	30/06/2003	(1) Precisiones respecto a la construcción de las Mejoras Obligatorias
		(2) Ampliación del plazo para la entrega del área requerida para la ampliación del Aeropuerto.
		(3) Ampliación de las garantías dadas por el Concedente al Concesionario
		(4) Precisiones respecto a la renovación de la Garantía de Fiel Cumplimiento por parte del Concesionario
		(5) Precisiones respecto a la "Ausencia de Responsabilidad del Concedente"
		(6) Precisiones respecto a "Eventos de Fuerza Mayor"
		(7) Precisiones respecto a las solicitudes de enmienda, adición o modificación del Contrato de Concesión
		(8) Modificación de las áreas para uso gratuito requeridas por las Autoridades Gubernamentales
		(9) Precisiones respecto al "Programa de Desarrollo Máximo de 8 Años" incluido en los Requisitos Técnicos Mínimos
5	25/07/2011	(1) Definir el área real de la Concesión del AIJCh que será expropiada y entregada al Concesionario
6	8/03/2013	(1) Precisiones respecto a las garantías del Estado
		(2) Precisiones respecto a la "Cooperación del Concedente" en la operación de la Concesión
		(3) Precisiones respecto a las Mejoras Obligatorias
		(4) Ampliación del plazo para la entrega del área requerida para la ampliación del Aeropuerto.
		(5) Modificación del Anexo 5 (precisiones respecto al cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia)
		(6) Modificaciones al "Anexo 11 - ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO"
7	25/07/2017	(1) Modificación del numeral 3.2 (Prórroga de la vigencia de la Concesión)
		(2) Modificación del numeral 5.6.2.1 (Mejoras obligatorias)
		(4) Modificación del numeral 5.23 (Ampliación del aeropuerto).
		(5) Modificación del literal c) del numeral 15.5: Se establece como causal de terminación de la Concesión que el Concedente no cumpla con su obligación de liberar las interferencias en los plazos establecidos.
		(6) Modificación del numeral 18.1 (Auditoría ambiental y Estudio de Impacto Ambiental)
		(7) Inclusión del numeral 24.14: Se establece el procedimiento aplicable a contratos con terceros, en el supuesto de caducidad anticipada.
		(8) Modificación del numeral 2.1 del Anexo 5: Eliminar el mecanismo de subasta como herramienta para asignar las áreas señaladas en el numeral

N°	Fecha	Principales modificaciones
		(9) Modificación del Apéndice 2 e inclusión del Apéndice 5 en el Anexo 5: Se establece que el periodo regulatorio que inicia en el año 2019 tendrá una vigencia mayor a 5 años, esto es, hasta el segundo año del inicio de operación del segundo terminal del AIJCH. Asimismo, se incluyen lineamientos metodológicos para el cálculo del factor de productividad.
		(10) Modificación del numeral 1 del anexo 11: Se modifica el área (en m2) destinada para la ampliación del AIJCH.
		(11) Eliminación del numeral 4 del anexo 11: Referido a la entrega de terrenos para la ampliación del AIJCH.
		(12) Inclusión del numeral 5 al Anexo 11: La modificación regula el tratamiento de las interferencias Ducto de Gas Natural operado por Calidad y Túnel de la Av. Gambetta, a fin de que el Concedente las libere a más tardar al 01 de enero de 2018.
		(13) Modificación del anexo 14: Se modifican los RTMs contenidos en dicho anexo.
		(14) Eliminación del anexo 19: Referido a gatillos de demanda que determinarían la necesidad de ejecutar las mejoras eventuales para satisfacer los niveles de calidad de servicio establecidos en el Contrato de Concesión.

*Fuente: Adendas al Contrato de Concesión de LAP. La primera, celebrada el 6 de abril de 2001; la segunda, el 25 de julio de 2001; la tercera, el 30 de septiembre de 2002; la cuarta, el 30 de junio de 2003; la quinta, el 25 de julio de 2011, la sexta el 8 de marzo del 2013 y la séptima el 25 de julio 2017.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

## Anexo N° 2: Ficha del contrato de concesión

<b>Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L.</b> <b>Aeropuerto Internacional Jorge Chávez</b>		
Tema	Contenido	Ref.
Infraestructura	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, incluyendo los bienes identificados en el Anexo 2 del Contrato y las áreas descritas en el Anexo 11.	Cláusula 1.8
Fecha de suscripción	14 de febrero de 2001	p. 81
Plazo de la concesión	40 años. En el marco del Trato Directo celebrado entre el Concesionario y el Concedente el 20 de diciembre de 2016, las partes acordaron ampliar la vigencia del Contrato de Concesión por diez (10) años adicionales al plazo establecido en la cláusula 3.1, por lo que el plazo inicial de la concesión (30 años) se amplió a 40 años.	Cláusula 3.1 (p. 19), Cláusula 3.2 y 3.3 (p. 19-20), Cláusula 3.4 (p. 20)
Factor de competencia	Mayor retribución al Estado.	Bases de Concurso
Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.1 (p. 20)
Capital mínimo	USD 30 millones de capital suscrito, 50% pagadero a la fecha de cierre y el saldo pagadero dentro del primer año de vigencia de la Concesión.	Cláusula 11.1.9
Garantías a favor del concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento por USD 30 millones, reducible en proporción directa a la inversión efectuada en Mejoras Obligatorias por el Concesionario, hasta alcanzar la suma mínima de USD 10 millones.	Cláusula 10.1
Garantías a favor del concesionario	No se precisa.	
Compromisos de inversión	A los 36 meses: USD 25 millones. A los 42 meses: USD 80 millones. Al año 4: USD 110 millones. Al año 8: Completar inversiones denominadas Mejoras Obligatorias. A partir del 9 hasta los 30: Mejoras Complementarias. A partir de la liberación de interferencias: Segunda pista de aterrizaje.  Compromiso de inversión inicial USD 1 061.52 millones (referencial, incluye IGV). Cabe resaltar que, a partir de la firma del Acta de Acuerdos del Trato Directo, el Concesionario declaró que invertirá durante los siguientes años, un monto no menor de USD 1 200 millones incluido el IGV, para el desarrollo de la segunda pista de aterrizaje y el nuevo terminal.	Cláusula 5.6 Adenda 4  Adenda 7
Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Negociación</li> <li>• Controversias Técnicas se someterán a peritaje (Adenda 4)</li> <li>• Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones se someten a arbitraje Internacional de Derecho.</li> <li>• Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones se someterá a arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima.</li> </ul>	Cláusula 17.1. Cláusula 17.3. Cláusula 17.4. Cláusula 17.5.
Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El incumplimiento de los compromisos de inversión mínima para Mejoras Obligatorias, es penalizado con el pago del 30% del monto dejado de invertir para esos periodos sin perjuicio de la aplicación de la penalidad de la cláusula 5.8.</li> </ul>	Cláusula 5.6.1.1 Cláusula 5.8.
Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vencimiento de la vigencia de la Concesión</li> <li>• Incumplimiento del Concesionario</li> </ul>	Cláusula 14 Cláusula 15.1.1 y 15.2
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incumplimiento del Concedente</li> <li>• Resolución opcional por el Concedente</li> <li>• Fuerza Mayor</li> <li>• Destrucción total del aeropuerto</li> <li>• Acuerdo entre las partes</li> </ul>	Cláusula 15.1.2 y 15.5 Cláusula 15.1.3 y 15.6 Cláusula 15.1.4 Adenda 2 Cláusula 15.1.5 Cláusula 15.1.6

**Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L.  
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

Tema	Contenido	Ref.
Equilibrio económico	Por cambios en las leyes aplicables que produzcan reducción de ingresos y/o incremento de costos en 5.5% o más en 4 trimestres consecutivos.	Cláusula 26.2 Adenda 4
Garantías a favor de acreedores permitidos	Se pueden otorgar en garantía los bienes de la Concesión, el derecho de Concesión y los ingresos de la Concesión.	Cláusula 21.1 (p. 70)
Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De responsabilidad de trabajadores y empleadores.</li> <li>• De Responsabilidad y de Propiedad</li> <li>• Seguro que cubra costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto.</li> <li>• Responsabilidad Civil por daños a personas y bienes y responsabilidad pública.</li> <li>• Responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes y responsabilidad pública.</li> </ul>	Cláusula 20.1 (p.67) Cláusula 20.2 (p.67) Cláusula 20.2.1 (p 67) Cláusula 20.2.2 (p 67) Cláusula 20.2.3 (p 68)
Inicio de operaciones	El Concesionario realizará las operaciones necesarias para proveer sin interrupción los Servicios Aeroportuarios a partir de la Fecha de Cierre.	Cláusula 5.2
Estándares de servicio	<p><b>Período Inicial (0 - 8)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pistas de A/D con capacidad de manejo de 33 naves comerciales en hora punta.</li> <li>• Segunda Pista 15R 33L: 3480 m, 45 m</li> <li>• Total de salidas y llegadas en un día punta: 347</li> <li>• Total de salidas y llegas en hora punta: 26</li> <li>• 19 posiciones de contacto al año 8</li> <li>• Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 7.2 millones PAX/año 8</li> <li>• Hora punta combinada 2789 PAX</li> <li>• IATA B, GSE E y CAT 9</li> <li>• Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(2); B767,DC10 y A300, 4 en total; y B737,MD80 y A320, 10</li> <li>• Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total 14.</li> </ul> <p><b>Período Remanente (9 - 30)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pistas de A/D con capacidad de manejo de 74 naves comerciales en hora punta y 151 mil operaciones/año 30</li> <li>• Total de salidas y llegadas en un día punta:585</li> <li>• Total de salidas y llegadas en hora punta:45</li> <li>• 56 posiciones de contacto al año 30.</li> <li>• Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 18.4 millones PAX/año 30</li> <li>• Hora punta combinada 6016 PAX</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>• GSE E y CAT 9.</li> <li>• Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(4); B767,DC10 y A300, 13 en total; y B737,MD80 y A320, 16</li> <li>• Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total en total 28.</li> </ul>	Anexo 14

**Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L.**  
**Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

Tema	Contenido	Ref.
Tarifas, precios y otros	<p><b><u>Mecanismo de regulación de RPI-X:</u></b> Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto –TUUA (Nacional e internacional), Tarifa de Aterrizaje y Despegue (Nacional e internacional), Tarifa de Estacionamiento de aeronaves (Nacional e internacional), Tarifa por uso de Puentes de abordaje (mangas), Tarifa por uso de instalaciones de carga aérea.</p> <p><b><u>Régimen de Acceso:</u></b> Servicio de Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio a terceros), Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para la operación y counters de <i>check-in</i>), Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas, Almacenamiento y abastecimiento de combustible.</p> <p><b><u>Regímenes especiales:</u></b> Playa de estacionamiento vehicular, Otras actividades comerciales.</p>	Anexo 5, REMA y REA de LAP, Tarifarios de LAP
Revisión de tarifas, precios y otros.	<p>Mecanismo RPI-X: A partir del noveno año de vigencia de concesión, para el reajuste de las tarifas de servicios bajo regulación tarifaria se aplicará la fórmula RPI – X. La revisión se realizará cada cinco años.</p> <p>Régimen de acceso: Emisión de Mandatos de Acceso, conforme con las solicitudes de Acceso de los usuarios intermedios</p> <p>Almacenamiento y abastecimiento de combustible: Nivel máximo durante los primeros cuatro años de la Concesión. A partir del siguiente año, reajuste por inflación cada 3 años.</p> <p>Playa de estacionamiento vehicular: Revisión tarifaria en base a una muestra de playas de estacionamiento.</p>	Anexo 5, Apéndice 2 del Anexo 5, Anexo 8
Retribución al Estado	El consorcio ganador ofreció 46,511% de los ingresos brutos de la Concesión. (Factor de competencia)	Cláusula 1.48 y Cláusula 4.1

### Anexo N° 3: Resumen Estadístico Anual

#### INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

<b>Concesionario:</b>	Lima Airport Partners S.R.L.
<b>Modalidad:</b>	Autosostenible
<b>Periodo:</b>	2001-2023

a. Tráfico													
Indicador	Unidad	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Pasajeros Totales</b>	<b>Miles de pasajeros</b>	<b>4 166</b>	<b>4 305</b>	<b>4 530</b>	<b>5 066</b>	<b>5 653</b>	<b>6 039</b>	<b>7 524</b>	<b>8 281</b>	<b>8 784</b>	<b>10 280</b>	<b>11 795</b>	<b>13 330</b>
Nacionales	Miles de pasajeros	1 941	1 882	1 998	2 214	2 396	2 652	3 395	3 710	3 954	5 136	5 925	6 902
Internacionales	Miles de pasajeros	2 177	2 252	2 303	2 602	2 943	3 024	3 600	3 931	4 106	4 262	4 753	5 202
Transito	Miles de pasajeros	48	170	229	250	314	363	529	640	724	883	1 117	1 227
<b>Carga Total</b>	<b>Toneladas</b>	<b>114 251</b>	<b>136 676</b>	<b>156 353</b>	<b>171 538</b>	<b>177 062</b>	<b>196 930</b>	<b>225 370</b>	<b>239 112</b>	<b>232 374</b>	<b>271 794</b>	<b>286 641</b>	<b>293 675</b>
Nacional	Toneladas	11 601	14 128	17 830	15 708	17 897	20 225	22 355	30 447	25 913	32 577	34 467	35 866
Internacional	Toneladas	102 651	120 981	135 037	151 439	154 970	172 240	195 480	199 526	200 479	228 674	238 644	243 329
Tránsito	Toneladas	-	1 567	3 486	4 391	4 194	4 465	7 535	9 140	5 982	10 542	13 529	14 480
<b>Operaciones Totales</b>	<b>N° de operaciones</b>	<b>61 262</b>	<b>70 327</b>	<b>70 230</b>	<b>72 310</b>	<b>73 279</b>	<b>77 319</b>	<b>92 878</b>	<b>98 730</b>	<b>104 966</b>	<b>120 496</b>	<b>135 082</b>	<b>148 326</b>
Nacionales	N° de operaciones	36 218	40 686	41 611	41 182	40 602	45 534	53 748	55 239	58 671	71 722	78 809	88 204
Internacionales	N° de operaciones	25 044	29 641	28 619	31 128	32 677	31 785	39 130	43 491	46 295	48 774	56 273	60 122

b. Ingresos (Miles de dólares)													
Ingresos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Ingresos aeroportuarios	41 238	51 070	56 520	62 282	73 844	81 617	96 892	107 750	117 110	129 664	148 074	168 237	
Ingresos no aeronáuticos	8 555	12 771	14 036	13 250	15 809	18 391	24 402	29 329	36 204	43 573	55 089	62 958	

INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

<b>Concesionario:</b>	Lima Airport Partners S.R.L.
<b>Modalidad:</b>	Autosostenible
<b>Periodo:</b>	2001-2024

**a. Tráfico**

Indicador	Unidad	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Pasajeros Totales</b>	<b>Miles de pasajeros</b>	<b>14 913</b>	<b>15 659</b>	<b>17 113</b>	<b>18 845</b>	<b>20 607</b>	<b>22 128</b>	<b>23 280</b>	<b>7 044</b>	<b>10 822</b>	<b>18 623</b>	<b>21 259</b>	<b>24 467</b>
Nacionales	Miles de pasajeros	7 919	8 474	9 480	10 434	11 355	12 218	13 181	4 620	7 680	11 733	13 113	14 682
Internacionales	Miles de pasajeros	5 755	5 854	6 239	6 747	7 362	7 968	8 296	2 023	2 927	6 371	7 264	8 445
Transito	Miles de pasajeros	1 239	1 331	1 394	1 663	1 891	1 941	1 803	400	216	519	882	1 340
<b>Carga Total</b>	<b>Toneladas</b>	<b>296 517</b>	<b>302 406</b>	<b>300 686</b>	<b>287 826</b>	<b>283 702</b>	<b>285 637</b>	<b>271 326</b>	<b>190 365</b>	<b>219 203</b>	<b>218 567</b>	<b>213 775</b>	<b>228 963</b>
Nacional	Toneladas	34 636	30 147	29 020	28 043	30 625	27 336	27 325	18 420	22 797	25 163	27 594	27 796
Internacional	Toneladas	247 075	258 304	260 958	250 832	242 915	248 155	231 999	168 824	192 196	185 878	178 402	194 860
Tránsito	Toneladas	14 806	13 955	10 708	8 951	10 162	10 146	12 002	3 121	4 209	7 525	7 779	6 307
<b>Operaciones Totales</b>	<b>N° de operaciones</b>	<b>153 121</b>	<b>155 093</b>	<b>166 388</b>	<b>176 864</b>	<b>186 825</b>	<b>192 695</b>	<b>197 855</b>	<b>73 256</b>	<b>102 005</b>	<b>149 944</b>	<b>170 515</b>	<b>189 483</b>
Nacionales	N° de operaciones	91 908	91 128	99 976	105 552	109 583	111 501	115 552	47 733	72 761	97 804	107 361	117 306
Internacionales	N° de operaciones	61 213	63 965	66 412	71 312	77 242	81 194	82 303	25 523	29 244	52 140	63 154	72 177

**b. Ingresos (Miles de dólares)**

Ingresos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ingresos aeroportuarios	187 943	196 716	216 717	235 567	252 800	271 715	279 148	96 203	142 313	230 809	275 820	310 182
Ingresos no aeronáuticos	69 403	75 200	75 044	80 710	93 904	101 661	109 310	39 287	40 892	61 851	77 093	93 069

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Somos el **regulador**  
de la **infraestructura**  
de **transporte** de  
**uso público**

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima  
Teléfono: (511) 440 5115  
[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

---

**GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS**

Ricardo Quesada Oré  
Gerente de Regulación y  
Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta  
Ejecutiva de la Jefatura de Estudios  
Económicos

Melina Caldas Cabrera  
Jef de Regulación

---

**Equipo de Trabajo de la Jefatura de  
Estudios Económicos**

Cinthya López Vásquez – Especialista  
María Mendez Vega – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Edison Mío Cortez – Asistente  
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante  
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante  
Britney Esperanza Yupanqui Llalire – Practicante