



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
2025

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 – Ositrán

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2025: 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 elaborados 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 2026

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	6
II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	10
II.1. Composición accionaria	10
II.2. Principales características del Contrato de Concesión	10
II.3. Área de influencia	16
II.4. Principales activos de la Concesión	17
II.5. Hechos de importancia.....	19
III. OFERTA DE SERVICIOS	20
IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	21
IV.1. Evolución del tráfico en el AIJC.....	22
IV.1.1. Tráfico de pasajeros	22
IV.1.2. Tráfico de carga	25
IV.1.3. Tráfico de aeronaves	26
IV.2. Otros servicios prestados por LAP	30
V. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	30
V.1. Régimen tarifario de precios tope	30
V.2. Tarifa Unificada de Uso del Aeropuerto (TUUA) de transferencia.....	32
V.3. Régimen de acceso	35
V.4. Regímenes especiales.....	41
VI. INVERSIONES Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO	42
VI.1. Inversiones.....	42
VI.2. Transferencias al Sector Público.....	44
VII. DESEMPEÑO OPERATIVO DEL AIJC	45
VII.1. Calidad al usuario intermedio y final	45
VII.1.1. Niveles de servicio en el AIJC	45
VII.1.2. Encuestas de satisfacción de usuarios	47
VII.2. Reclamos	50
VII.3. Sanciones	51
VII.4. Penalidades	52
VIII. DESEMPEÑO COMERCIAL DEL CONCESIONARIO	52
IX. DESEMPEÑO FINANCIERO DE LA EMPRESA.....	54
IX.1. Análisis de los Estados Financieros	54
IX.2. Análisis de los indicadores financieros.....	62
X. CONCLUSIONES	64
ANEXO N° 1: ADENDAS SUSCRITAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	67
ANEXO N° 2: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	69
ANEXO N° 3: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL	72



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1: Datos generales de la Concesión	6
Cuadro 2: Conexión de destinos internacionales en el AIJC, año 2025	17
Cuadro 3: Principales características del AIJC luego de la ampliación, al año 2025.....	18
Cuadro 4: Servicios prestados en el AIJC y régimen tarifario	21
Cuadro 5: Evolución de la participación porcentual del AIJC en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional, periodo 2011-2025	22
Cuadro 6: Evolución de la participación porcentual del AIJC en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2025	25
Cuadro 7: Evolución de las tarifas de los Servicios Aeroportuarios cobradas por el Concesionario, período 2013-2025 (en USD, sin IGV).....	34
Cuadro 8: Cargos de acceso base por operaciones, por tipo de aeronaves, vigente desde el 1 de junio de 2025 (en USD, sin IGV).....	36
Cuadro 9: Autoservicio de rampa. Cargo de acceso mensual por tipo de aeronaves, año 2025	37
Cuadro 10: 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)	38
Cuadro 11: 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	39
Cuadro 12: Playa de estacionamiento vehicular. Evolución de tarifas aplicables por vehículo ligero, período 2012-2025 (en soles, incluido IGV).....	42
Cuadro 13: Medición de Niveles de Servicio en el AIJC, año 2025*	46
Cuadro 14: Nivel de satisfacción general de pasajeros con el AIJC, por segmentos,	48
Cuadro 15: Principales sugerencias de pasajeros indicadas en la encuesta de satisfacción, 2025	49
Cuadro 16 Nivel de relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión de LAP,	49
Cuadro 17: Porcentaje de reclamos presentados, según materia, año 2025	50
Cuadro 18: Sanciones Impuestas al Concesionario, año 2025.....	52
Cuadro 19: Estado de Resultados de LAP, periodo 2020 – 2025	55
Cuadro 20: Ingresos operativos de LAP, periodo 2020 – 2025.....	55
Cuadro 21: EBITDA de LAP, periodo 2020 – 2025	56
Cuadro 22: Estado de Situación Financiera de LAP, periodo 2020 – 2025	57
Cuadro 23: Ratios de liquidez de LAP, periodo 2020– 2025.....	62
Cuadro 24: Ratios de endeudamiento de LAP, periodo 2020– 2025	63
Cuadro 25: Ratios de rentabilidad de LAP, periodo 2020 – 2025	63

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Participación de los vuelos en el AIJC en el 2025, por el tipo de vuelo (en porcentaje).....	21
Gráfico 2: Evolución del tráfico de pasajeros en el AIJC, período 2001-2025.....	23
Gráfico 3: Evolución de la composición del tráfico de pasajeros en el AIJC, período 2001-2025.....	24
Gráfico 4: Evolución del tráfico mensual de pasajeros en el AIJC durante el año 2025.....	24
Gráfico 5 Evolución del tráfico de carga en el AIJC, período 2001-2025.....	25
Gráfico 6: Evolución del tráfico mensual de carga internacional en el AIJC, años 2024-2025.....	26



Gráfico 7 Evolución de la composición del tráfico mensual de carga internacional en el AIJC, 2025	26
Gráfico 8: Evolución del tráfico de aeronaves en el AIJC, período 2001-2025.....	27
Gráfico 9: Evolución del tráfico mensual de aeronaves en el AIJC, años 2024-2025	27
Gráfico 10: Evolución de la composición de las operaciones mensuales en el AIJC, año 2025.....	28
Gráfico 11: Evolución de la composición de las operaciones diurno/nocturno en el AIJC, 2002 - 2025	28
Gráfico 12: Evolución de la composición de las operaciones según el rango de PMD, 2002 - 2025	29
Gráfico 13: Servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible: Tarifas máximas por galón	40
Gráfico 14: Inversiones reconocidas por Ositrán, período 2002-2025.....	42
Gráfico 15: Evolución de las transferencias al Estado Peruano, periodo 2011-2025	45
Gráfico 16: Tipificación de los reclamos resueltos, año 2025	51
Gráfico 17: Ingreso promedio por pasajero y por WLU, período 2010-2025	53
Gráfico 18: Costo promedio por pasajero y por WLU, período 2010-2025	53
Gráfico 19: Composición de activos de la empresa, 2020- 2025	58
Gráfico 20: Composición de pasivos de la empresa, periodo 2020-2025.....	59
Gráfico 21: Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2020-2025.....	60
Gráfico 22: Composición del patrimonio de la empresa, periodo 2020-2025	60
Gráfico 23: Evolución del Patrimonio Neto de la empresa, periodo 2020-2025.....	61
Gráfico 24: Evolución del Patrimonio Neto de la empresa, por cuentas,	61

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Resumen del tráfico en el AIJC en el 2025 en comparación con el tráfico de la red aeroportuaria nacional.....	7
Ilustración 2: Ubicación geográfica del AIJC.....	16
Ilustración 3: Proyecto integral de infraestructura en el AIJC.....	18
Ilustración 4: Locales comerciales del AIJC.....	30
Ilustración 5: Tipos de pasajeros sujetos a la TUUA de Transferencia.....	32
Ilustración 6: Determinación de la TUUA de Transferencia.....	33



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, AIJC) 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 periodos adicionales de 10 años, hasta por un plazo máximo de 60 años.

Cuadro 1: Datos generales de la Concesión

Concesionario	Lima Airport Partners S.R.L.
Accionistas de la Concesión	- Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide: 80,01 %. - International Finance Corporation (IFC): 19,99 %.
Modalidad	Autosostenible
Suscripción del Contrato	14 de febrero de 2001
Factor de competencia	Mayor retribución al Estado (46,511 % de los Ingresos Brutos ¹)
Compromiso de Inversión²	Inversión referencial ofertada: USD 1061,5 millones (inc. IGV) ³ Proyecto de ampliación del AIJC: USD 1200,0 millones (inc. IGV) ⁴
Inversión reconocida al 2025	USD 1203,74 millones (inc. IGV)
Fecha de inicio de explotación	14 de febrero de 2001
Vigencia de la Concesión	40 años ⁵
Número de Adendas⁶	9

Fuente: LAP, OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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 AIJC, y una inversión adicional de USD 1200 millones, declarado en el

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

² 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.

³ El compromiso de inversión en mejoras de LAP se divide en dos periodos: i) Periodo Inicial (desde el inicio de la concesión al 2008) y ii) Periodo Remanente (desde 2009 al fin de la concesión, 2041). La Inversión Referencial ofertada por LAP en su Propuesta Técnica para las Mejoras (Obligatorias, eventuales y complementarias) para el periodo inicial y remanente fue de USD 1 061 520 000. Las mejoras obligatorias relacionadas al periodo inicial están culminadas al 100%, con excepción de la 2da Pista del AIJC (Ver Adenda 7). Cabe señalar, que según "Acta de Acuerdos en la Etapa de Trato Directo relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez", suscrita por la Partes el 20/12/2016, como parte del proceso de suscripción de la Adenda 7 al Contrato de Concesión. En relación a la inversión comprometida obligatoria en el periodo inicial fue de US\$180 millones y también existía compromisos de inversiones relacionadas a mejoras eventuales en función a la demanda, en este sentido al 2018, LAP realizó inversiones en mejoras por USD 455 millones y con IGV el monto fue de USD 536,9 millones.

⁴ La Inversión referencial para el periodo remanente, según "Actas de Acuerdos en la Etapa de Trato Directo relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez". El proyecto de Ampliación del AIJC, comprende la construcción de la Segunda Pista, Nuevo Terminal de Pasajeros, nuevas Plataformas y elementos conexos. El Concesionario declaró que invertirá durante los siguientes años del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, un monto no menor de USD 1200 millones incluido el IGV. Asimismo, a través de la antes citada Acta de Acuerdos, las Partes en común acuerdo decidieron ampliar la vigencia del Contrato de Concesión por un periodo adicional de diez años, por lo cual la vigencia de la concesión paso de 30 a 40 años.

⁵ 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 años adicionales al plazo de treinta años establecido en la cláusula 3.1 del Contrato de Concesión.

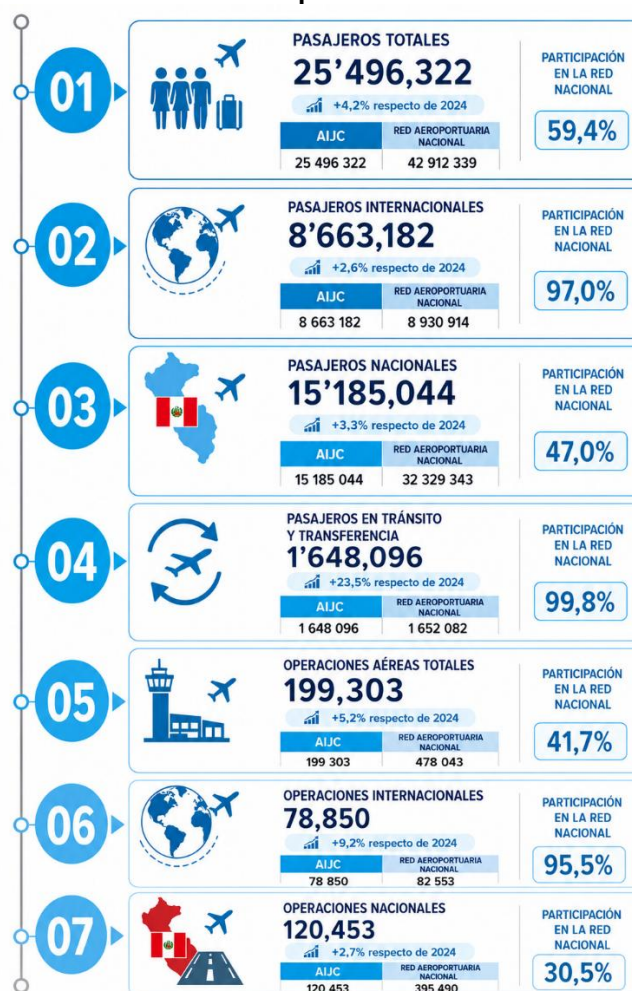
⁶ La primera, celebrada el 6 de abril de 2001; la segunda, el 25 de julio de 2001; la tercera, el 30 de septiembre de 2002; la cuarta, el 30 de junio de 2003; la quinta, el 25 de julio de 2011, la sexta el 8 de marzo del 2013, la séptima el 25 de julio 2017, la octava el 19 de agosto de 2024 y la novena el 2 de junio de 2026.



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.

En el año 2025, el AIJC se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, considerando que movilizó el 59,4 %, 90,2 % y el 41,7 % del total de pasajeros, carga y operaciones de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. Durante el año 2025, alrededor de 25,5 millones de pasajeros hicieron uso del AIJC, lo cual representó un incremento de 4,2 % (1,02 millones de pasajeros adicionales) respecto del año anterior.

Ilustración 1: Resumen del tráfico en el AIJC en el 2025 en comparación con el tráfico de la red aeroportuaria nacional



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán empleando ChatGPT (OpenAI).

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 e internacional, uso de puentes de embarque y uso de instalaciones de carga aérea variaron entre - 1,5 % y 5,9 % entre los años 2024 y 2025.

Los cargos de acceso por las Facilidades Esenciales para la prestación de los servicios de rampa a terceros y autoservicio de rampa, así como el Servicio de Almacenamiento y Abastecimiento de Combustible para aviones en el aeropuerto se mantuvieron invariables durante el año 2025. Mientras que, los cargos para la prestación de los servicios de Mostradores de Check-in, Oficinas Operativas-Dique, Oficinas Operativas, Arrendamiento de Almacenes para Depósito de Equipaje Rezagado, Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS, Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento – Autoservicio y Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento – Ejecutivo en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez fueron fijados mediante diversas resoluciones con Cargos de Accesos Temporales durante el año 2025.



De otro lado, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 1203,74 millones al 31 de diciembre de 2025, lo que representa un avance de 69,3 % en el compromiso total de inversión de LAP.

A su vez, durante el año 2025, LAP generó obligaciones frente al Estado Peruano por las sumas de USD 182,5 millones por el concepto de Retribución al Estado (46,511 % de los Ingresos Brutos), USD 42,1 millones por transferencias a CORPAC (50 % sobre ingresos de aterrizaje y despegue y 20 % por TUUA internacional) y USD 4,77 millones por concepto de Tasa Regulatoria. El monto total de transferencias al Estado Peruano durante el año 2025, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales y tributarias, es superior en 8,0 % a lo generado en el año anterior.

Con relación al desempeño operativo del Concesionario, durante el 2025, de los 46 niveles de servicios evaluados, solo se han logrado cumplir 16, los cuales incluyen, entre otros, los procesos de *Check in* de las aerolíneas Plus Ultra, Sky Airline y Delta Airlines. Asimismo, se incluyen los servicios de *Control de Seguridad Doméstico*, *Control de Seguridad Conexiones*, *Control de Seguridad Internacional* y *Espacio por pasajero*.

Con respecto a la encuesta de satisfacción de usuarios, se muestra que las aerolíneas cargueras sobresalen con un nivel de satisfacción del 83 %, superando la meta. Por otro lado, las aerolíneas comerciales internacionales y nacionales no alcanzan sus metas de satisfacción, con tasas de 63 % y 62 % respectivamente. Esto refleja la imperante necesidad de optimizar la experiencia de los clientes en áreas clave como la gestión de equipaje y los procesos aeroportuarios eficientes. Por su parte, los clientes comerciales muestran una disminución en la satisfacción del 79 % al 68 %. En el caso de los pasajeros, se muestra que estos se encuentran, en promedio, satisfechos con los servicios brindados en los distintos segmentos en el AIJC. En ese sentido, los pasajeros que reportaron un mayor nivel de satisfacción fueron los pasajeros en tránsito, con un 95 %.

De otro lado, en el 2025 se presentaron 1140 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJC, lo cual representa un incremento de 73,3 % respecto del número de reclamos presentados en el año anterior (658 reclamos). Del total de reclamos presentados, el 31,3 % (357 reclamos) estuvieron asociados a calidad y oportuna prestación del servicio, el 15,8 % (180 reclamos) estuvieron asociados a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios; mientras que el 37,3 % (425 reclamos) estuvieron asociados a otros tipos de reclamos.

Con relación a los resultados contables del Concesionario, durante 2025, los ingresos de operación ascendieron a USD 438,6 millones, registrando un crecimiento de 8,8 % respecto de 2024. Sin embargo, los ingresos brutos totales disminuyeron de USD 903,8 millones a USD 595,1 millones debido principalmente a la reducción de los ingresos por construcción. Asimismo, los gastos operativos aumentaron significativamente, pasando de USD 109,3 millones a USD 184,0 millones, mientras que los gastos financieros se incrementaron de USD 11,7 millones a USD 42,9 millones. Como resultado, la utilidad de operación se redujo de USD 73,1 millones a USD 12,1 millones y la empresa registró una pérdida neta de USD 30,0 millones en 2025, en contraste con la utilidad neta de USD 48,5 millones obtenida en 2024.

Del análisis del Estado de Situación Financiera, se aprecia que, al cierre de 2025, el activo total de la empresa ascendió a USD 2 340,3 millones, lo que representa un incremento de 3,3 % respecto de 2024 (USD 2 266,5 millones). Este crecimiento estuvo impulsado principalmente por el aumento de los activos intangibles, asociados a las inversiones en la concesión. Por el lado del financiamiento, el pasivo total aumentó 7,6 %, pasando de USD 1 216,5 millones a USD 1 308,4 millones, debido principalmente al incremento de los préstamos y obligaciones de largo plazo. En contraste, el patrimonio neto disminuyó ligeramente en 1,7 %, al pasar de USD 1 050,0 millones a USD 1 031,9 millones, como consecuencia de la pérdida neta registrada en el ejercicio 2025.



Finalmente, los ratios de liquidez muestran una posición de liquidez adecuada, aunque con una ligera reducción respecto de 2024, manteniéndose los ratios de liquidez por encima de 1,0 y evidenciando capacidad para atender las obligaciones de corto plazo. Asimismo, el nivel de apalancamiento aumentó, reflejado en el incremento de los ratios Deuda–Patrimonio y Endeudamiento del Activo. En cuanto a la estructura de la deuda, la participación del pasivo corriente dentro del pasivo total se redujo, mientras que el índice de solvencia disminuyó ligeramente, aunque conservó una adecuada cobertura de los pasivos con activos. Por su parte, los indicadores de rentabilidad mostraron un deterioro durante 2025: el margen bruto mejoró ligeramente, pero el margen operativo, el margen EBITDA, el margen neto, el ROE y el ROA se redujeron significativamente debido al incremento de los gastos operativos y financieros y a la pérdida neta registrada en el ejercicio.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición accionaria

1. El 15 de noviembre del año 2000, el Comité Especial de Aeropuertos⁷ adjudicó la buena pro al consorcio internacional LAP, conformado por Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (42,75 %)⁸, por Bechtel Enterprises Services Ltd. (42,75 %)⁹ y por Cosapi S.A. (14,5 %)¹⁰, obteniendo la licitación de la Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJC.
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 Worlwide con 42,75 %.
 - En agosto de 2007, Fraport AG Frankfurt Airport Services Worlwide 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 2025, 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.

⁷ 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.

⁸ Operador alemán de aeropuertos, denominado Flughafen Frankfurt/Main AG.

⁹ Parte del conglomerado Bechtel, un grupo empresarial norteamericano originalmente dedicado a la construcción, en ese entonces Bechtel Enterprises International Ltd.

¹⁰ Compañía constructora peruana.



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 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”¹¹, 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 Concesión¹². 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 AIJC.

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 Obligatorias¹³, Eventuales¹⁴ o Complementarias¹⁵, 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)¹⁶. 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

¹¹ Acta de Acuerdo sustentada en el Informe N° 1275-2016-MTC/25 de fecha 16 de diciembre de 2016.

¹² **“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 periodos 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.”

¹³ Mejoras indicadas en la Cláusula 5.6 que se requieran implementar sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor.

¹⁴ Mejoras señaladas en la Cláusula 5.6 que se requieran implementar con base en los volúmenes de tráfico y otras consideraciones.

¹⁵ Mejoras referidas a los servicios comerciales, hoteleros u otros, que deberá ejecutar el Concesionario.

¹⁶ 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)



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 ampliación del Aeropuerto, detalladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del Contrato de Concesión.¹⁷

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 “ $RPI-X$ ”¹⁸, 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

¹⁷ 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 m² 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 Acta¹⁷ así como en el numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión.

¹⁸ 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.



a costos mínimos o eficientes, precios de factores de producción que reflejen sus costos de oportunidad, entre otros.

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.
18. Asimismo, la Adenda N°6 al Contrato de Concesión del AIJC estableció que a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros LAP cobraría una Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) a los pasajeros en transferencia.
19. Así, en cumplimiento de la adenda, y en el marco de su función reguladora, Ositrán, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, fijó la TUUA de Transferencia máxima conforme a lo establecido en el RETA (para mayor detalle revisar la sección IV.2 del presente informe), según el siguiente detalle:
 - TUUA de Transferencia para los pasajeros INT-INT: USD 10,05 por pasajero (sin IGV).
 - TUUA de Transferencia para los pasajeros DOM-DOM: USD 6,32 por pasajero (sin IGV).

Régimen de cargos de acceso

20. El Ositrán también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura administrada por el Concesionario que es considerada una Facilidad Esencial¹⁹. De acuerdo con el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), se consideran facilidades esenciales en el AIJC 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.
21. En particular y conforme con lo establecido en el Reglamento de Acceso (REA) de LAP, los Servicios Esenciales²⁰ prestados por los usuarios intermedios en el AIJC 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.

¹⁹ 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".

²⁰ 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."



- 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 AIJC. El suministro se efectúa mediante el depósito del combustible en la planta de almacenamiento existente en el AIJC, 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.
22. 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.
23. 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 acuerdo sobre dichas condiciones, incluyendo el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial.
24. Así, los Cargos de Acceso en el AIJC han sido determinados por el Ositrán mediante mandatos de acceso en favor de los usuarios intermedios por el uso de las facilidades esenciales²¹, 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

25. La concesión del AIJC es de naturaleza autosostenible, 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 concesión²², debiendo además efectuar el pago de la retribución al Estado que ofertó al momento de la adjudicación de la concesión. Al respecto, cabe recordar que, conforme con el proceso de licitación del AIJC, 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 una retribución de 46,511 % de sus ingresos brutos²³, independiente de los resultados de su gestión²⁴.
26. Según las Bases de la Licitación Pública del AIJC²⁵, 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 MTC²⁶. Sin embargo, mediante la modificación del

²¹ Con excepción del servicio de rampa de terceros, en cuyo caso el acceso se otorgó a través de un mecanismo de subasta.

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

²³ Conforme a la definición de ingresos brutos de la cláusula 1.26 del Contrato de Concesión.

²⁴ 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: USD 12 millones al año.
- Durante los años cuarto, quinto y sexto de Vigencia de la Concesión: USD 14 millones al año.
- Durante los años séptimo y octavo de Vigencia de la Concesión: USD 15 millones al año.
- A partir del noveno año de Vigencia de la concesión: USD 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.

²⁵ 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.

²⁶ En efecto, en el numeral 10.3 de las Bases de la Licitación Pública del AIJC, se indica lo siguiente:



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.

27. Posteriormente, el 04 de julio de 2005, mediante Resolución N° 033-2005-CD-OSITRAN, en atención a una consulta formulada por el MTC²⁷, 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 2005²⁸. Así, en el marco de dicha disposición se creó un fideicomiso que permite que parte de la retribución sea destinada al financiamiento del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia.
28. Asimismo, es importante resaltar que, mediante la Adenda 7 del Contrato de Concesión²⁹, se facultó al Concedente a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del AIJC 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 contrato³⁰.

“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.”

²⁷ 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.

²⁸ 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. (...).

²⁹ De fecha 25 de julio de 2017.

³⁰ 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.

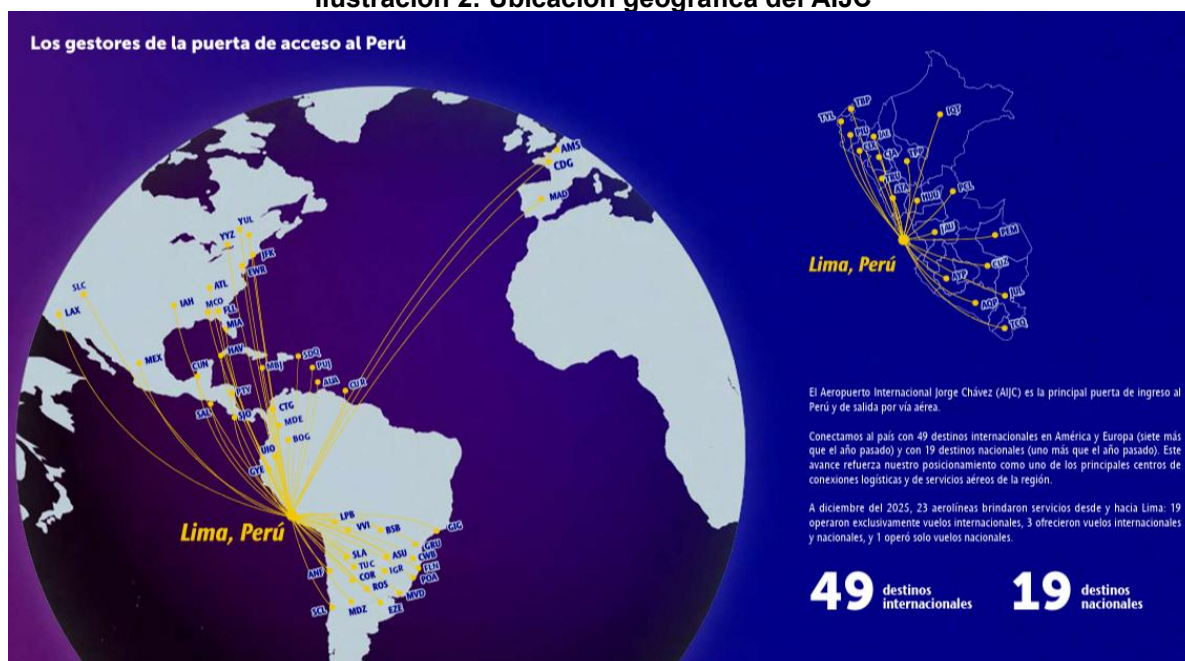


29. Adicionalmente, en cumplimiento de lo establecido en el Anexo 5 y el Anexo 9 del Contrato de Concesión, LAP debe transferir a CORPAC el 50 % de los ingresos facturados provenientes de la provisión de los servicios de Aterrizaje y Despegue (A/D) y el 20 % de los ingresos facturados por concepto de la TUUA internacional.
30. 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

31. El AIJC 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 2025 (97,0 %). 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 2025 (47,0 %).

Ilustración 2: Ubicación geográfica del AIJC



Fuente: Memoria Integrada de LAP 2025. Disponible en: <https://lap-static-cdn.plm.com.co/documents/documents/919859a2-85dd-47ae-9b14-22bf9d739f56.pdf>

32. Durante el año 2025 el AIJC conectó al Perú con el resto del mundo, a través de 49 destinos internacionales en América, Centroamérica, Norteamérica y Europa.

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."



Cuadro 2: Conexión de destinos internacionales en el AIJC, año 2025

Región	Países	Destinos
Sudamérica	Argentina	Buenos Aires, Chubut, Córdoba, Mendoza, Rosario, Salta, Tucumán
	Bolivia	La Paz y Santa Cruz
	Brasil	Brasilia, Curitiba, Florianópolis, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Sao Paulo
	Chile	Antofagasta, Santiago
	Colombia	Bogotá, Cartagena, Medellín
	Ecuador	Guayaquil y Quito
	Paraguay	Asunción
	Uruguay	Montevideo
Centroamérica	Cuba	La Habana
	Jamaica	Montego Bay
	Panamá	Panamá,
	Rep. Dominicana	Punta Cana, Santo Domingo
	Costa Rica	San José
	El Salvador	San Salvador
Norteamérica	Aruba (Países Bajos)	Aruba
	Curazao (Países Bajos)	Curacao
	Canadá	Montreal, Toronto
	EE.UU.	Atlanta, Fort Lauderdale, Houston, Los Ángeles, Miami, New York, Newark, Orlando, Utah
	México	México DF, Cancún,
Europa	España	Madrid
	Países Bajos	Ámsterdam
	Francia	París

Nota: Para la elaboración del presente cuadro se consideran las Operaciones de Despegue

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. A nivel nacional, en el año 2025, el AIJC conectó a la ciudad de Lima con las principales ciudades y regiones del país: Cusco, Arequipa, Piura, Tarapoto, Iquitos, Chiclayo, Trujillo, Pucallpa, Cajamarca, Tacna, Tumbes, Talara, Juliaca, Ayacucho, Jauja, Puerto Maldonado, Huánuco, Ilo y Jaén.

I.4. Principales activos de la Concesión

34. Para la provisión de los diversos servicios que brinda LAP en el AIJC, es indispensable contar con la infraestructura adecuada que permita atender de manera oportuna la creciente demanda. Así, conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión, LAP debe adquirir e instalar equipos completos, adecuados, nuevos y de tecnología de punta para la prestación de los servicios aeroportuarios y servicios de aeronavegación, en lo que le competa, asegurándose de que cumplan con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.
35. En el año 2024, la infraestructura del AIJC contó con una pista de aterrizaje de 3 500 m de largo por 45 m de ancho, una plataforma de operaciones de 729 600 m², 58 posiciones de estacionamiento de aeronaves, un terminal de pasajeros de 90 300 m² de área techada, 44 salas de embarque, 19 puentes de abordaje, 142 mostradores para el proceso de *check-in* de pasajeros, 6 fajas de recojo de equipaje de vuelos internacionales y 78 locales comerciales. Asimismo, se culminaron las obras de la nueva torre de control y la nueva pista de aterrizaje³¹.
36. En el año 2025, tras la entrada en funcionamiento del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a continuación, se presentan las principales características operativas y de infraestructura.

³¹ Lima Airport Partners (2025). Plan de Negocios.



Cuadro 3: Principales características del AIJC luego de la ampliación, al año 2025

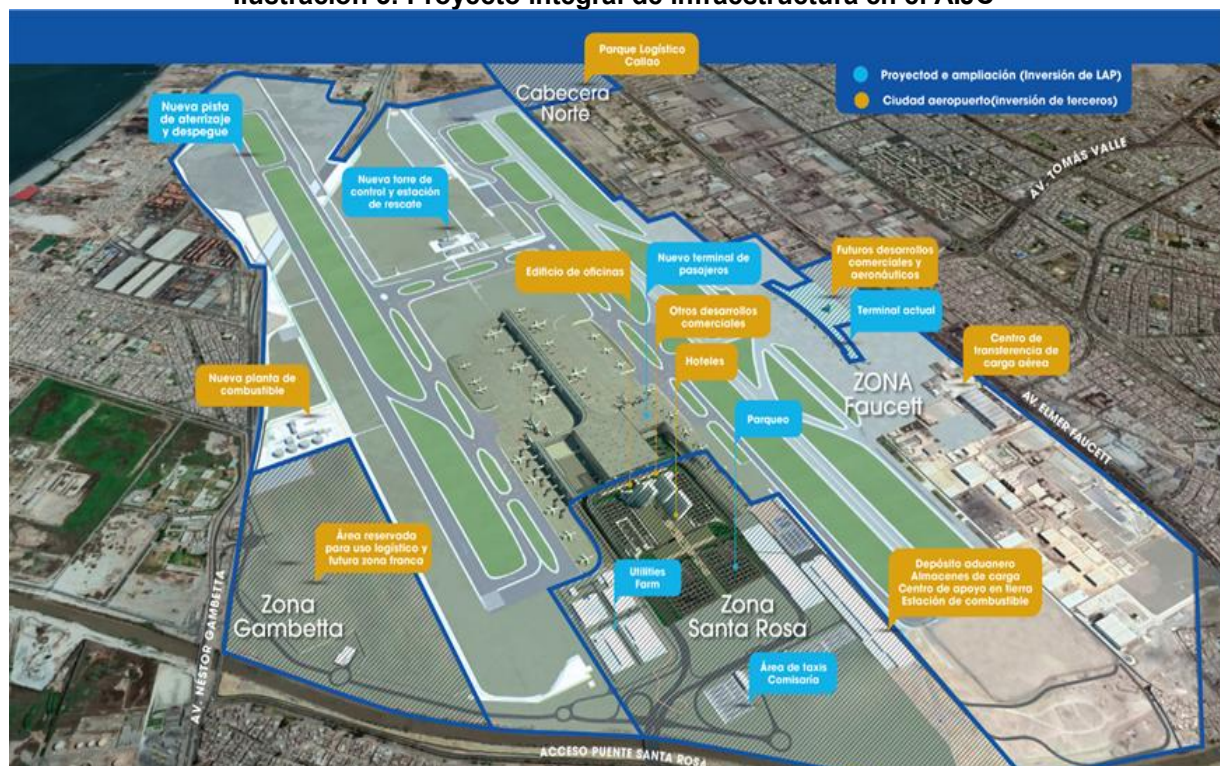
Características y capacidad del terminal					
Dimensión	Número de salas de embarque	Número de puentes de abordaje	Número de mostradores de check in	Número de fajas de equipaje	Capacidad para pasajeros
(en m ²)	(en unidades)	(en unidades)	(en unidades)	(en unidades)	(en número de pasajeros)
255 556	59	44: 13 dique A, 11 dique D, 20 dique C	90 (más un área comercial de "Latam Signature Check In")	8: 6 fajas carrusel + 2 fajas para equipaje sobredimensionado	37,7 millones de pasajeros anuales

Capacidad operativa de pistas de aterrizaje		Plataforma de operaciones	
Número de Operaciones	Dimensión de plataforma	Número de posiciones de estacionamiento de aeronaves	
(en operaciones por hora)	(en m ²)	Posiciones de contacto	Posiciones remotas
52	514 814	33: 20 simples + 13 MARS (Multiple Apron Ramp System)	20

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. El proyecto de ampliación del AIJC comprendió inversión directa de LAP (una nueva torre de control, una segunda pista de aterrizaje y un nuevo terminal de pasajeros), así como inversión de terceros en el componente denominado Lima Airport City, que según LAP, consiste en un desarrollo comercial que busca articularse a la ciudad como un foco para dinamizar el entorno.

Ilustración 3: Proyecto integral de infraestructura en el AIJC



Fuente: Plan de Negocios de LAP 2023-2024



I.5. Hechos de importancia

Inicio de Operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

38. El 15 de mayo de 2025, el MTC, en coordinación con LAP, dieron inicio a la marcha blanca del Nuevo Terminal de Pasajeros en el AIJC³², con la participación de cinco aerolíneas internacionales y un número controlado de operaciones. Durante esta fase, Aerolíneas Argentinas, Air Europa, Volaris, Arájet y Aero República (Wingo Colombia), operaron de manera controlada desde el nuevo terminal, con un promedio diario de entre 8 y 10 vuelos internacionales. Esta operación acotada permitió continuar afinando los procesos operativos y reforzar la adaptación del personal aeroportuario al nuevo flujo de pasajeros.
39. De forma complementaria, también se dio inicio a la marcha blanca del servicio AeroDirecto, el único transporte público que ingresa al nuevo terminal, conectando puntos estratégicos de Lima y Callao con el aeropuerto de manera directa y segura, en beneficio de pasajeros, acompañantes y trabajadores.
40. Posteriormente, el 1 de junio de 2025 se concretó el traslado completo de todas las operaciones aéreas al nuevo terminal³³. Esta transferencia marcó un hito logístico e histórico entre el Estado, LAP y diversos actores del ecosistema aeroportuario.
41. El Nuevo Terminal de Pasajeros, cuya superficie es aproximadamente tres veces mayor que la del terminal anterior, ha implicado inversiones superiores a USD 2000 millones, financiadas por LAP y terceros. La infraestructura aeroportuaria se desarrolla sobre un área de 935 hectáreas e incorpora nuevos sistemas y equipamientos para la atención de pasajeros, operaciones aeroportuarias y seguridad. Asimismo, ha sido diseñada para atender una demanda de hasta 40 millones de pasajeros anuales y fortalecer la conectividad aérea nacional e internacional.

Problemática que ha dificultado la ejecución de obras

42. Mediante la Adenda 8 del Contrato de Concesión, las Partes acordaron la suspensión temporal y parcial del pago de la Retribución a cargo del Concesionario con la finalidad de financiar la construcción de las vías internas que conectan el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC con los puentes modulares instalados por el MTC. Al cierre de 2024, dichas vías internas se encontraban culminadas.
43. Cabe precisar que la instalación de los puentes modulares no sustituye la obligación del MTC de construir el Puente Santa Rosa. En efecto, conforme al Acta de Acuerdo del 30 de enero de 2025, las partes acordaron, entre otros aspectos, que: “El Concedente, a través de Provias Nacional, pondrá en operación el Puente Santa Rosa para su Conectividad al Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, a más tardar, el 31 de enero de 2029. El Concesionario acepta la nueva fecha y renuncia de manera expresa a solicitar cualquier pretensión de compensación y/o indemnización alguna hasta dicho plazo”.
44. En ese contexto, el Regulador, en el marco de sus labores de seguimiento, ha venido remitiendo comunicaciones a la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT) del MTC, a fin de que se garantice oportunamente la conectividad del nuevo terminal con su principal vía de acceso. Para ello, ha solicitado información actualizada sobre las acciones que viene implementando el Concedente para la construcción del Puente Santa Rosa y de las vías de conexión asociadas.

³² Para más información, consultar: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1166304-nuevo-aeropuerto-internacional-jorge-chavez-inicia-marcha-blanca-este-15-de-mayo>

³³ Para más información, consultar: <https://www.lima-airport.com/comunicados/noticias/326>



Procedimientos Tarifarios

45. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00019-2025-CD-OSITRAN, de fecha 23 de noviembre de 2025, sustentada en el Informe Ampliado “Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” se aprobó la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) aplicable a los pasajeros en transferencia del AIJC, según lo siguiente:
- TUUA de Transferencia para los pasajeros INT-INT: USD 10,05 por pasajero.
 - TUUA de Transferencia para los pasajeros DOM-DOM: USD 6,32 por pasajero.
46. Las Tarifas Máximas indicadas se reajustarán anualmente por la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América (RPI) en la misma oportunidad que se actualizan las demás Tarifas reguladas del AIJC, luego de al menos doce (12) meses de su entrada en vigencia.
47. Asimismo, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00022-2025-CD-OSITRAN³⁴, de fecha 04 de diciembre de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00265-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los servicios de TUUA nacional e internacional, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de abordaje y uso de instalaciones de carga, que se brindan en el AIJC, para el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2027 al 31 de diciembre de 2031, bajo la metodología de RPI- X, conforme a lo estipulado en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión y el RETA. Dicha resolución también otorgó el plazo de 30 días hábiles para que la empresa concesionaria presente su propuesta tarifaria.

II. OFERTA DE SERVICIOS

48. 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.
49. 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.
50. 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.
51. En el siguiente cuadro se muestran los principales servicios que se prestan en el terminal aéreo, así como sus respectivos operadores y régimen tarifario.

³⁴ Para más información, consultar: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/12/resolucion-022-2025-cd-ositran.pdf>



Cuadro 4: Servicios prestados en el AIJC y régimen tarifario

Servicios	Usuarios	Operador	Régimen de tarifas, precios u otros
Uso de aeropuerto, nacional, internacional y transferencia ³⁵	Pasajeros	LAP	Precios Tope
Aterrizaje y Despegue, nacional e internacional ^{a/}	Naves	LAP/ CORPAC	
Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional	Naves	LAP	
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
Otras actividades comerciales:			
- 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.

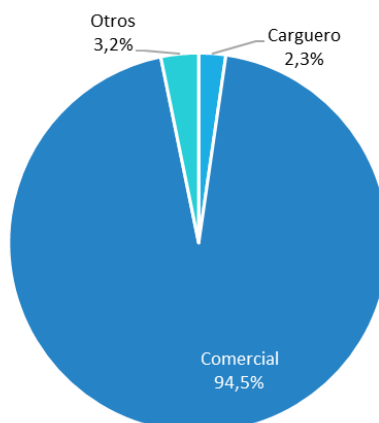
Fuente: Anexo 5 del Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

52. Durante el año 2025, el 94,5% de los vuelos del AIJC fueron comerciales (108 050). En segundo lugar, se encuentran otros tipos de vuelos (entre ellos los de las fuerzas armadas) con una participación de 3,2 % (3663), seguidos por los vuelos de carga con una participación del 2,3 % (2630).

Gráfico 1 Participación de los vuelos en el AIJC en el 2025, por el tipo de vuelo (en porcentaje)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. Cabe precisar que el 51,8 % de los vuelos comerciales en el 2025 correspondían a vuelos domésticos (55 933). Por su parte, los vuelos comerciales internacionales tuvieron una



participación de 48,2 % (52 117) en el 2025, donde Latam Airlines tuvo una participación del 60,2 % de estos vuelos.

III.1. Evolución del tráfico en el AIJC

54. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de pasajeros, carga y aeronaves en el AIJC, la cual ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por dicha empresa al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE) del Ositrán³⁶.

III.1.1. Tráfico de pasajeros

55. El AIJC ha mantenido su posición como el terminal aéreo de mayor importancia en la red aeroportuaria nacional, concentrando el 59,4 % del tráfico total de pasajeros durante el año 2025. Esta participación en el tráfico total de pasajeros se torna más significativa en los vuelos internacionales, donde el AIJC cubre el 97,0 % del tráfico total. Asimismo, cabe destacar que el AIJC concentra el 99,8 % de los pasajeros en tránsito y transferencia³⁷.

Cuadro 5: Evolución de la participación porcentual del AIJC en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional, periodo 2011-2025

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%
Total	63,7%	63,8%	63,2%	62,5%	61,8%	61,5%	62,1%	62,3%

Detalle	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nacional	47,4%	47,4%	47,7%	48,2%	47,7%	48,4%	47,3%	47,0%
Internacional	98,3%	97,8%	96,7%	98,6%	98,2%	98,4%	97,6%	97,0%
Transferencia*	100,0%	100,0%	100,0%	98,2%	99,7%	100,0%	100,0%	99,8%
Total	61,8%	61,1%	57,8%	56,1%	58,2%	59,1%	59,6%	59,4%

Nota: *Incluye pasajeros en tránsito y transferencia internacional y nacional. Para el caso de nacional, corresponde a vuelos de aeropuertos no homologados y recién se registra desde junio de 2025.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. Durante el año 2025, alrededor de 25,5 millones de pasajeros hicieron uso del AIJC, lo cual representó un incremento de 4,2 % (1,02 millones de pasajeros adicionales) respecto al 2024. Al respecto, el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, vuelos internacionales y en tránsito/transferencia³⁸ alcanzó un crecimiento de 3,3 %, 2,6 % y 23,6 % respecto del año anterior, respectivamente.
57. 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

³⁵ Esta tarifa no está sujeta al régimen de precios tope.

³⁶ 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@ositrán.gob.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.

³⁷ Incluye pasajeros en transferencia internacional y nacional. Para el caso de transferencia nacional, corresponde a vuelos de aeropuertos no homologados. y recién se registra desde junio de 2025

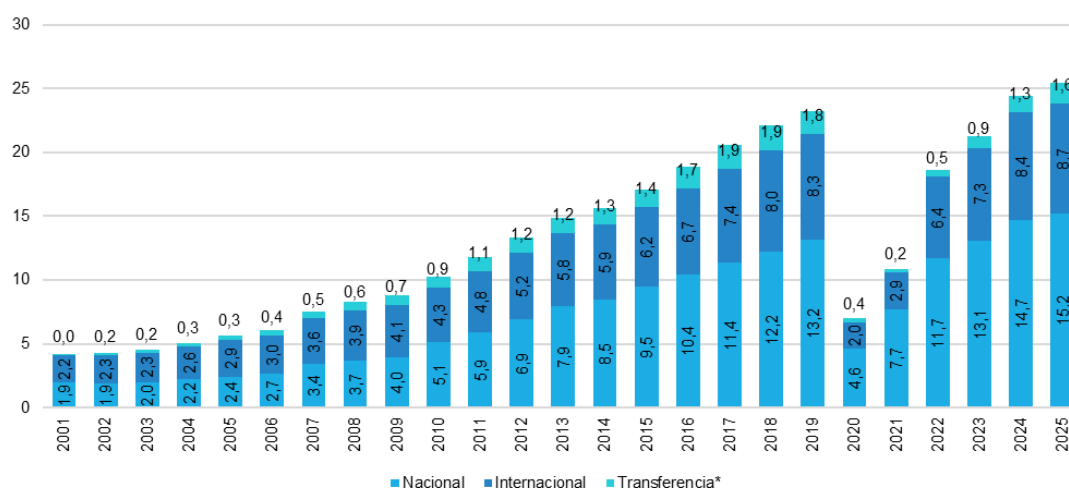
³⁸ Incluye pasajeros en transferencia internacional y nacional. Para el caso de nacional, corresponde a vuelos de aeropuertos no homologados y recién se registra desde junio de 2025.



principalmente por el incremento de pasajeros en vuelos nacionales, con una tasa de crecimiento promedio anual de 11,5 % entre 2001 y 2019. Asimismo, con respecto a la participación de los pasajeros en vuelos nacionales en el AIJC, esta pasó del 46,6 % en el año 2001 a 56,6 % en 2019 y 59,6 % en el 2025, 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. Es preciso indicar que, desde el 2024, tanto el tráfico de pasajeros nacionales e internacionales han superado los niveles previos a la pandemia (año 2019). En particular, en 2025 el tráfico de pasajeros nacionales respecto a 2019 fue superior en 15,2 % (2 millones de pasajeros adicionales) y el tráfico de pasajeros internacionales en 4,4 % (366 980 pasajeros más)

58. Por su parte, se observa también un importante crecimiento en la participación del tráfico de pasajeros en tránsito y transferencia³⁹, lo que refleja el permanente posicionamiento del AIJC como centro de conexiones en la región o *hub* internacional. Así, con relación a su participación respecto del tráfico total de pasajeros en el AIJC, esta pasó del 1,2 % en el año 2001 a 7,7 % en el 2019; y, al cierre del año 2025 alcanzó el 6,5 %. No obstante, el tráfico de pasajeros en tránsito y transferencia aún no logran alcanzar los niveles de 2019, registrándose un 8,6 % por debajo (154,8 miles de pasajeros menos).
59. 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 AIJC. Dicho comportamiento se encuentra en línea con la entrega en concesión del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales en el año 2006⁴⁰ y del Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales en el año 2011⁴¹, 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.

Gráfico 2 Evolución del tráfico de pasajeros en el AIJC, período 2001-2025
(millones de pasajeros)



Nota: *Incluye pasajeros en tránsito y transferencia internacional y nacional. Para el caso de nacional, corresponde a vuelos de aeropuertos no homologados y se registran desde junio 2025.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

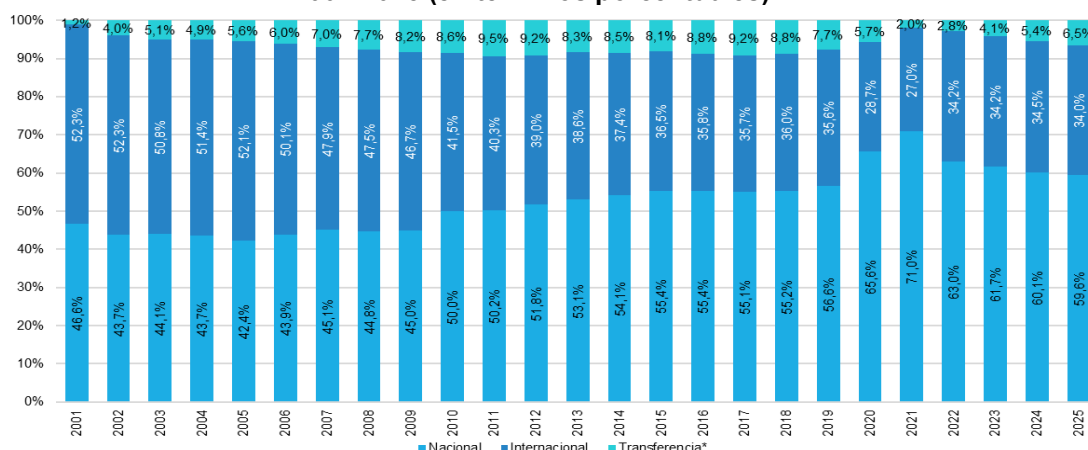
³⁹ Ídem.

⁴⁰ 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.

⁴¹ 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 aéreos fueron concesionados en el año 2011 por un plazo de 25 años.



Gráfico 3 Evolución de la composición del tráfico de pasajeros en el AIJC, período 2001-2025 (en términos porcentuales)



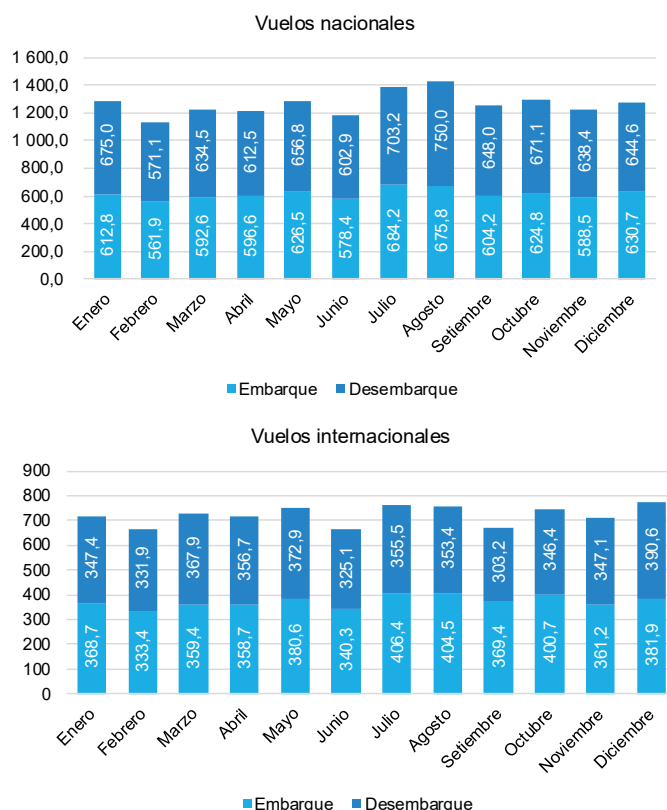
Nota: Incluye pasajeros en tránsito y transferencia internacional y nacional. Para el caso de nacional, corresponde a vuelos de aeropuertos no homologados.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. Con relación a la evolución del tráfico de pasajeros mensual durante el año 2025, puede observarse que, en vuelos nacionales como internacionales, los mayores niveles de embarque y desembarque se produjeron en el segundo semestre del año. En el caso de los vuelos nacionales, los picos se registraron principalmente en los meses de julio, agosto y octubre; mientras que, en los vuelos internacionales, los niveles más altos se alcanzaron en julio, agosto y diciembre.

Gráfico 4: Evolución del tráfico mensual de pasajeros en el AIJC durante el año 2025 (en miles de pasajeros)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



III.1.2.Tráfico de carga

61. Con relación al tráfico de carga, el AIJC también se constituye como el principal aeropuerto carguero del país, movilizand el 90,2 % de la carga movilizada en la red aeroportuaria nacional. En el caso de la carga internacional, el AIJC movilizó en el 2025 el 100 % de la carga de la red aeroportuaria; mientras que, en el caso de la carga nacional, la participación fue de 51,5 %.

Cuadro 6: Evolución de la participación porcentual del AIJC en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2025

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%
Tránsito	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total	89,7%	89,9%	90,8%	91,1%	91,3%	91,9%	92,6%	91,8%

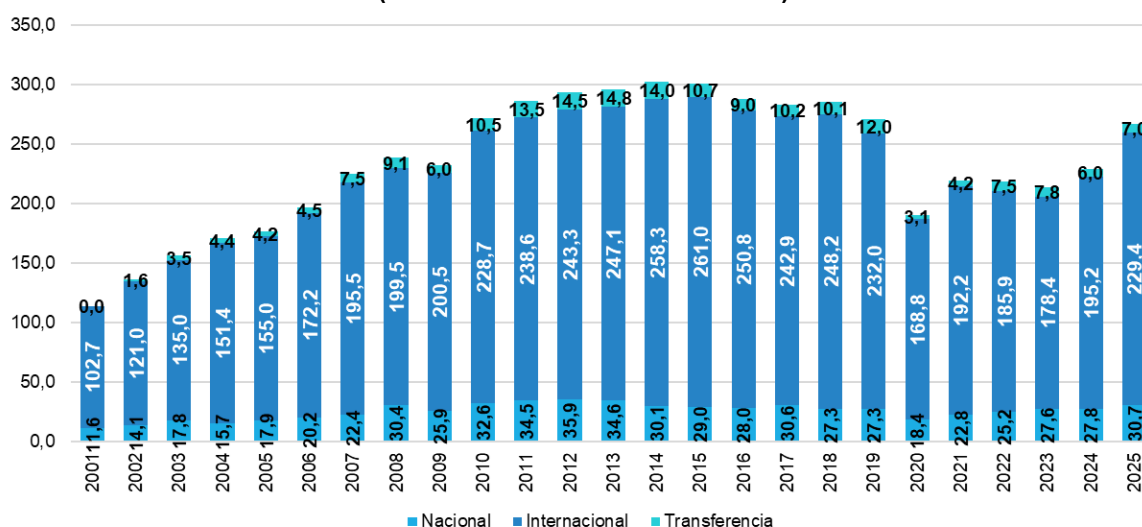
Detalle	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nacional	53,7%	51,1%	50,8%	50,0%	50,3%	51,0%	50,4%	51,5%
Internacional	100,0%	99,9%	100,0%	90,8%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Tránsito	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total	92,4%	91,2%	91,4%	83,7%	89,8%	89,0%	89,1%	90,2%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. Si bien entre los años 2001 y 2015, se ha observado una tendencia creciente en la evolución del tráfico total de carga en el AIJC, 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. 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. En el 2025 se registró una cifra de 267 153 toneladas en el tráfico de carga en el AIJC, significando una variación positiva de 16,7 % (38 190 toneladas adicionales) respecto a 2024. No obstante, dicho nivel sigue siendo inferior en 1,5 % (4173 toneladas menos) respecto al año previo a la pandemia, 2019.

Gráfico 5 Evolución del tráfico de carga en el AIJC, periodo 2001-2025
(en miles de toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

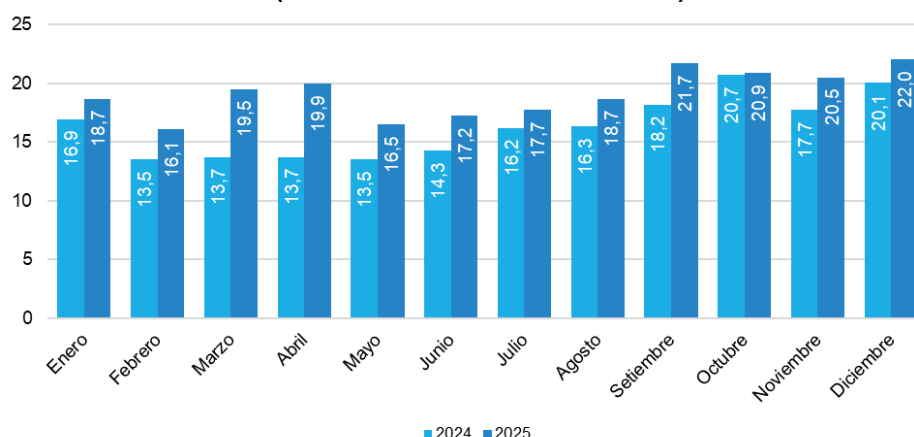
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

63. En cuanto a la carga internacional, que es la predominante en el AIJC, en el siguiente gráfico se observa que, durante los meses de diciembre, setiembre y octubre de 2025 se registraron los mayores movimientos con 22 023, 21 695, 20 864 toneladas, respectivamente. Asimismo, se



observa que en el 2025 la carga internacional movilizada en el AIJC fue mayor a lo registrado en el año 2024 durante todos los meses.

Gráfico 6: Evolución del tráfico mensual de carga internacional en el AIJC, años 2024-2025 (en miles de toneladas métricas)

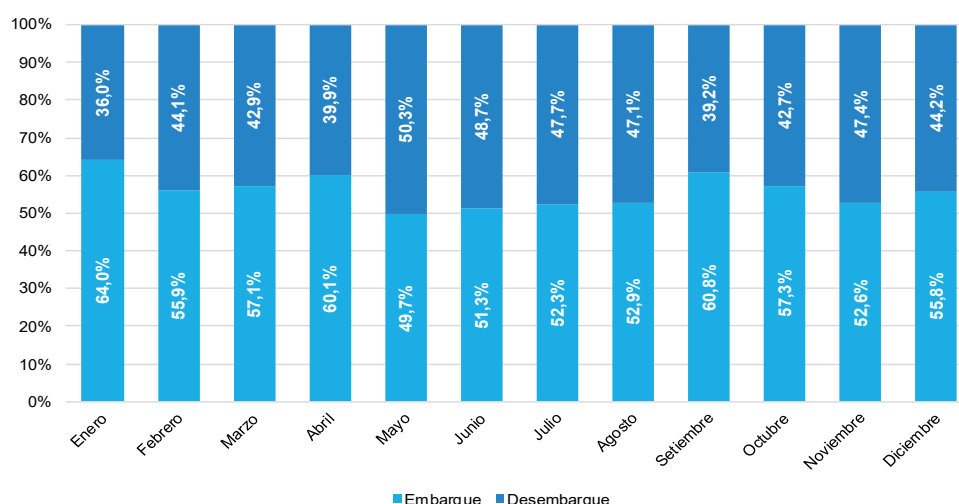


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

64. Asimismo, durante el año 2025 se observa que, en promedio, la mayor participación de carga internacional se concentró en las operaciones de exportación (alrededor del 56,0 % del total de carga internacional movilizada), presentando una mayor participación en los meses de enero (64,0 %), setiembre (60,8 %) y abril (60,1 %).

Gráfico 7 Evolución de la composición del tráfico mensual de carga internacional en el AIJC, año 2025 (en términos porcentuales)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

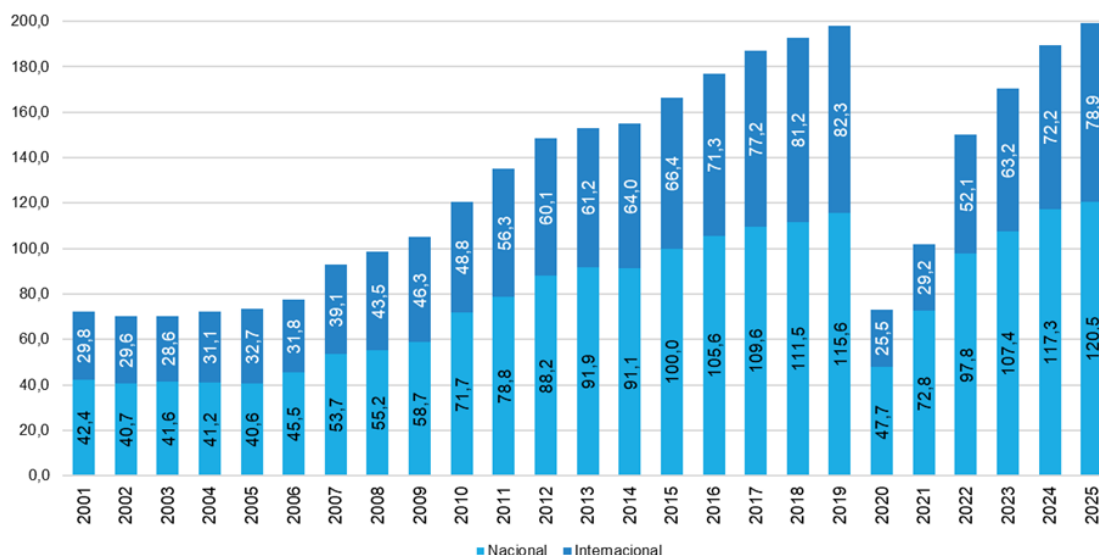
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.1.3.Tráfico de aeronaves

65. Con relación a las operaciones aéreas, tanto de aterrizaje como de despegue, durante el año 2025 el AIJC concentró alrededor de 199 303 operaciones, esto es, un incremento de 5,2 % respecto de lo observado en el año 2024 y logrando superar en 0,7 % a lo registrado antes de la pandemia (2019). Las operaciones nacionales representaron el 60,4 % (120 453 operaciones), mostrando un incremento de 2,7 % con relación a lo registrado en el año previo. De otro lado, las operaciones internacionales tuvieron una participación de 39,6 % (78 850 operaciones), mostrando un incremento de 9,2 % con relación a lo registrado en el año previo.



Gráfico 8: Evolución del tráfico de aeronaves en el AIJC, período 2001-2025
(en miles de operaciones de aterrizaje o despegue)

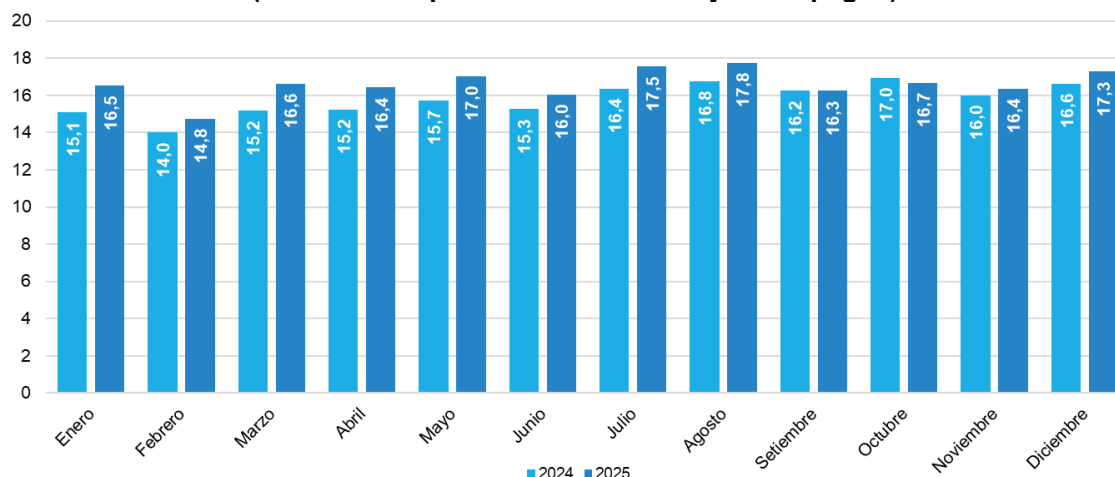


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

66. Por otro lado, con respecto a la evolución mensual de las operaciones durante el 2025, se observó que en todos los meses el movimiento de aeronaves fue mayor a lo registrado en el año previo, a excepción de octubre. Por otra parte, las mayores operaciones se registraron durante los meses de julio-diciembre con un promedio de 16 980 operaciones por mes.

Gráfico 9: Evolución del tráfico mensual de aeronaves en el AIJC, años 2024-2025
(en miles de operaciones de aterrizaje o despegue)



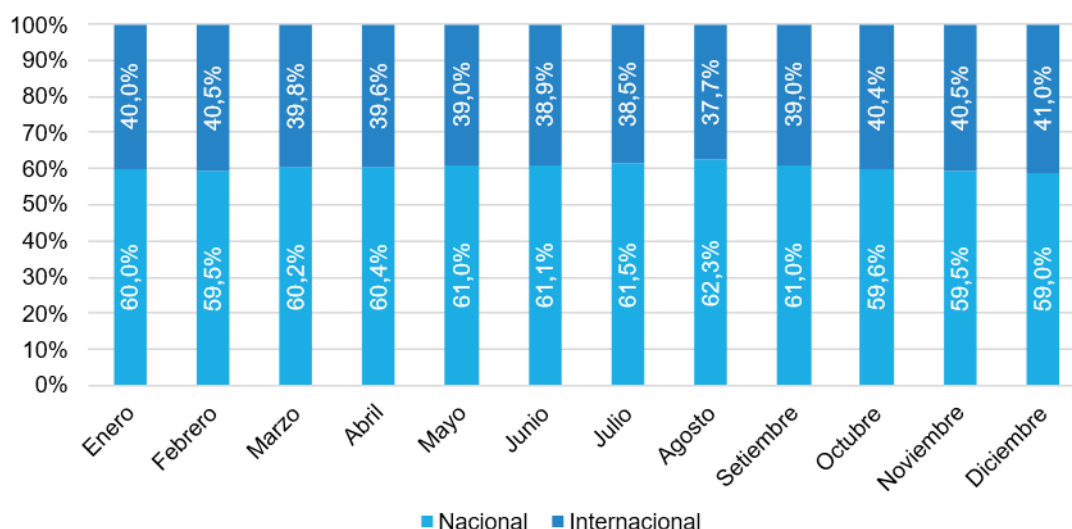
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. Asimismo, tal como se señaló anteriormente, las rutas nacionales ocupan la mayor participación en los vuelos, con tasas cercanas al 60 %; destacándose que, la mayor proporción de vuelos nacionales se observó en los meses de agosto, julio y junio, con tasas de participación del 62,3 %, 61,5 % y 61,1 %, respectivamente; mientras que, la menor participación se observó en el mes de diciembre con el 59,0 % del tráfico total de aeronaves.



Gráfico 10: Evolución de la composición de las operaciones mensuales en el AIJC, año 2025 (en términos porcentuales)

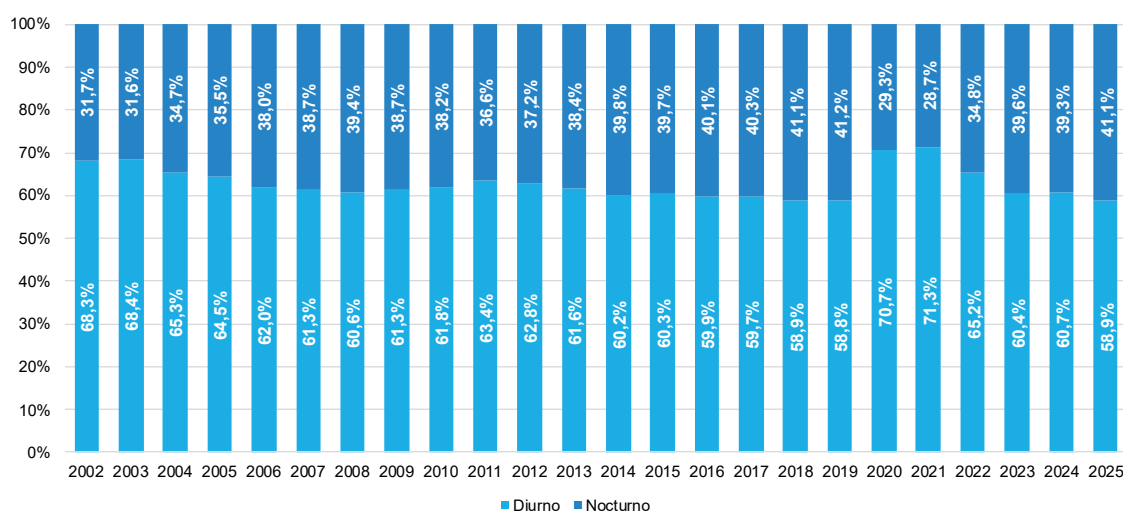


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. El AIJC 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, alcanzando en 2025 una participación de 41,1 %. Por su parte, durante el año 2025 las operaciones diurnas (con el 58,9 % de las operaciones) se encontraron compuestas en su mayoría por vuelos nacionales (67,2 %). Asimismo, en el caso de las operaciones nocturnas, se observó una mayor presencia de vuelos nacionales (50,7 %).

Gráfico 11: Evolución de la composición de las operaciones diurno/nocturno en el AIJC, periodo 2002 - 2025 (en términos porcentuales)

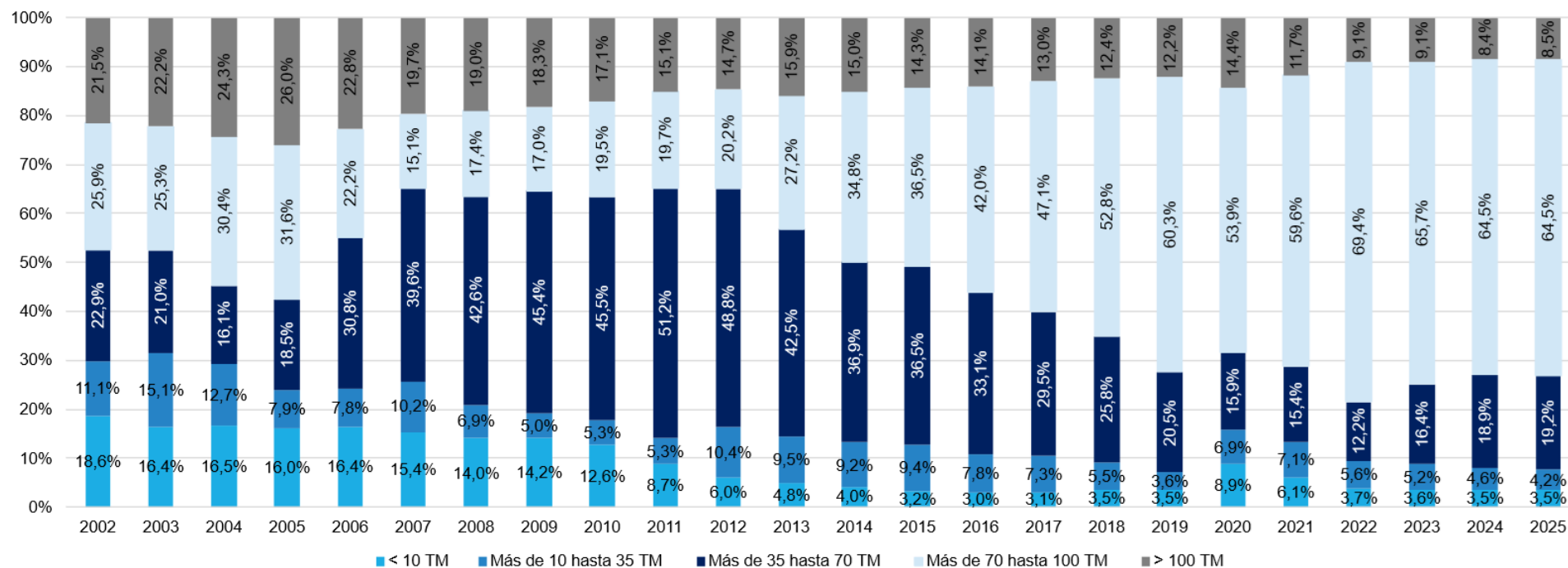


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

69. En cuanto al tamaño de las aeronaves que se movilizan a través del AIJC (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 AIJC en el año 2025. Por otra parte, las aeronaves cuyo peso se encuentra entre 35 y 70 toneladas métricas, registraron una participación del 19,2 % del total de operaciones, siendo el segundo grupo más representativo del aeropuerto.

Gráfico 12: Evolución de la composición de las operaciones en el AIJC según el rango de PMD, periodo 2002 - 2025 (en términos porcentuales)



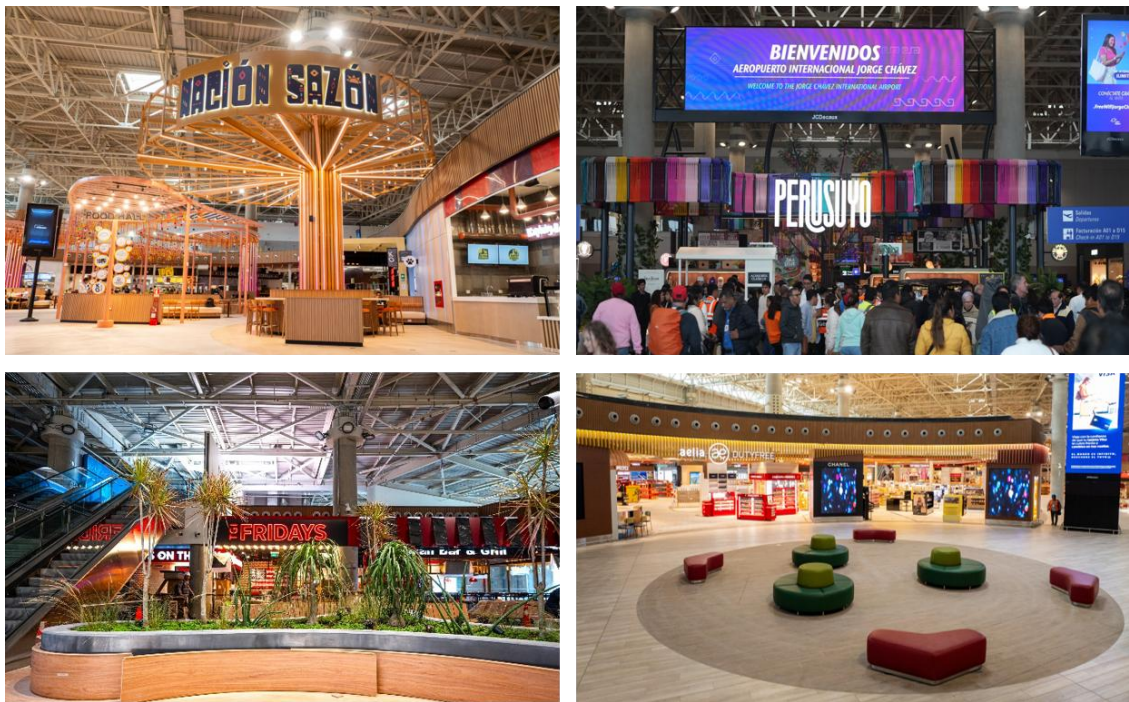
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Otros servicios prestados por LAP

70. 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 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 AIJC (restaurantes, agencias bancarias, *retail* de diversos productos, servicios de taxis, entre otros).

Ilustración 4: Locales comerciales del AIJC



Fuente: Ositrán y LAP (<https://www.lima-airport.com/>)

IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Régimen tarifario de precios tope

71. 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.
72. 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.
73. 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.
74. 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.
75. 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.
76. 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 $RPI - X$.
77. A la fecha, el Ositrán ha determinado tres Factores de Productividad en el AIJC, 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 AIJC 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.
78. Cabe precisar que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00022-2025-CD-OSITRAN⁴², de fecha 04 de diciembre de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00265-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los servicios de TUUA nacional e internacional, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de abordaje y uso de instalaciones de carga, que se brindan en el AIJC, para el periodo comprendido entre el 01 de enero de 2027 al 31 de diciembre de 2031, bajo la metodología de $RPI - X$, conforme a lo estipulado en el

⁴² Para más información, consultar: <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/12/resolucion-022-2025-cd-ositrان.pdf>



Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión y el RETA. Dicha resolución también otorgó el plazo de 30 días hábiles para que la empresa concesionaria presente su propuesta tarifaria.

IV.2. Tarifa Unificada de Uso del Aeropuerto (TUUA) de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

79. Mediante la Adenda N° 6 al Contrato de Concesión del AIJC, firmada en el año 2013 por el MTC y LAP, se estableció que, a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros, se cobraría una Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) aplicable a los pasajeros en transferencia. En cumplimiento de dicha disposición contractual y en el ejercicio de su función reguladora, Ositrán fijó la TUUA de Transferencia conforme a lo establecido en el Reglamento General de Tarifas (RETA).
80. Cabe precisar que la TUUA de Transferencia se aplica a los pasajeros en transferencia, entendidos como aquellos cuyo destino final no es el AIJC, que descienden de una aeronave, ingresan al terminal y abordan un nuevo vuelo para continuar su viaje. Estos pasajeros, tienen a su disposición solo una parte de los servicios e infraestructura aeroportuaria comprendidos en la TUUA Internacional o Nacional, por lo que no acceden al conjunto completo de servicios detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión⁴³.
81. En ese sentido, la TUUA de Transferencia se aplica a:
- **Pasajeros en transferencia internacional-internacional (INT-INT):** aquellos que provienen de un vuelo internacional (origen fuera del Perú), y usan el terminal para embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).
 - **Pasajeros en transferencia doméstico-doméstico (DOM-DOM):** aquellos que provienen de un vuelo nacional (origen dentro del Perú), y usan el terminal para embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú).

Ilustración 5: Tipos de pasajeros sujetos a la TUUA de Transferencia



Fuente: Informe que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN.

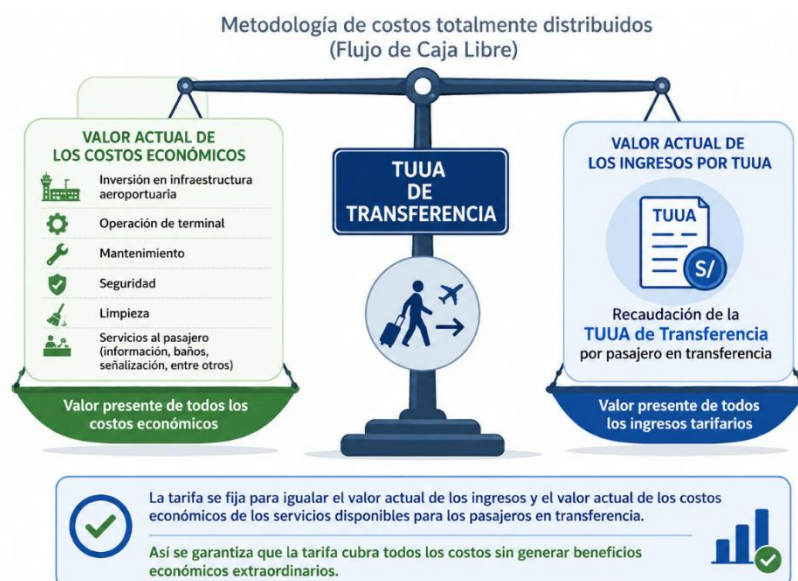
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán empleando ChatGPT (OpenAI).

⁴³ Los pasajeros en transferencia tienen a su disposición 25 servicios, entre los que se encuentran servicios como: climatización, iluminación, señalética (vertical y horizontal), sistemas de información de vuelos, servicios higiénicos, áreas de embarque, seguridad, entre otros.



82. Cabe resaltar que los procedimientos tarifarios bajo el RETA son de carácter participativo, dado que contemplan la participación del Concesionario, usuarios y terceros interesados. En ese contexto, Ositrán presentó su propuesta tarifaria ante el Consejo de Usuarios de Aeropuertos y en audiencias públicas descentralizadas; asimismo, se recibieron comentarios del Concesionario, gremios del sector y otros interesados.
83. Además de los mecanismos de participación previstos en el RETA, el Consejo Directivo del Ositrán promovió un proceso abierto orientado a recibir y evaluar las posiciones de las distintas partes interesadas; para lo cual, en el transcurso del mismo, se recibieron diversos informes escritos y orales de distintas entidades privadas y públicas como el MTC, LAP, la International Air Transport Association (IATA), la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN) y el Órgano de Control Institucional del Ositrán.
84. Luego de evaluar los comentarios recibidos durante el procedimiento tarifario y en aplicación del artículo 28 del RETA, el Consejo Directivo de Ositrán aprobó la TUUA de Transferencia mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, publicada en el diario oficial El Peruano el 25 de noviembre de 2025. Dicha resolución se sustentó en el Nuevo Informe Ampliado “Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”:
- TUUA de Transferencia para los pasajeros INT-INT: USD 10,05 por pasajero (sin IGV).
 - TUUA de Transferencia para los pasajeros DOM-DOM: USD 6,32 por pasajero (sin IGV) ⁴⁴.
85. Cabe precisar que, la metodología empleada por Ositrán para determinar la TUUA de Transferencia corresponde a la de costos totalmente distribuidos, implementada mediante el flujo de caja libre. Esta metodología busca que el nivel tarifario permita igualar el valor actual de los ingresos y el valor actual de los costos económicos de la provisión de los servicios que se encuentran a disposición de los pasajeros en transferencia. Así, la tarifa refleja el costo económico de los servicios efectivamente puestos a disposición de los pasajeros en transferencia sin generar beneficios económicos extraordinarios.

Ilustración 6: Determinación de la TUUA de Transferencia



Fuente: Informe que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán empleando ChatGPT (OpenAI).

⁴⁴ Cabe señalar que, mediante la Adenda N.° 9 al Contrato de Concesión del AIJC, suscrita el 2 de junio de 2026, LAP y el MTC acordaron, entre otros aspectos, dejar sin efecto el cobro de la TUUA de Transferencia para los pasajeros en transferencia doméstico-doméstico (DOM-DOM).



86. LAP aplicó la Política comercial de descuento de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de transferencia Doméstica-Doméstica (DOM-DOM) a pasajeros que realicen conexión en el Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC) que dispone un 100 % de descuento de la TUUA de Transferencia, de acuerdo con el siguiente detalle⁴⁵:
- Pasajeros de Transferencia INT-INT: el descuento del 100 % de la tarifa se aplicó hasta el 6 de diciembre de 2025; empezándose a cobrar el 7 de diciembre de 2025.
 - Pasajeros de Transferencia DOM-DOM: el descuento del 100 % de la tarifa se encuentra vigente hasta el 15 de junio de 2026, o hasta la fecha de la firma de la Adenda N° 9 al Contrato de Concesión, lo que ocurra primero.
87. Dicho lo anterior, en el siguiente cuadro se muestra la evolución de las Tarifas establecidas por el Concesionario durante el período 2013 – 2025.

Cuadro 7: Evolución de las tarifas de los Servicios Aeroportuarios cobradas por el Concesionario, período 2013-2025 (en USD, sin IGV)

Servicios aeroportuarios	Unidad de cobro	U\$D (no incluye IGV)												
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto														
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	26,15
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	10,74
TUUA de Transferencia INT-INT	Pasajero en transferencia INT-INT embarcado													10,05
TUUA de Transferencia DOM-DOM	Pasajero en transferencia Dom-DOM embarcado													6,32
Aterrizaje / Despegue Internacional ^a														
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	33,69
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	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	5,78
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	6,03
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	6,33
Aterrizaje / Despegue Nacional ^a														
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	13,06
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	1,90	1,90
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	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	2,45
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	2,67
Estacionamiento de Aeronaves Internacional ^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	3,37
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	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	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	0,60
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	0,63
Estacionamiento de Aeronaves Nacional ^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	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	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	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	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	0,27
Puentes de Embarque														
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	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	46,01
Uso de instalaciones de carga aérea	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	0,0242

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.

⁴⁵ La "Política comercial de descuento de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de transferencia Doméstica-Doméstica (DOM-DOM) a pasajeros que realicen conexión en el Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC)" se encuentra disponible en: <https://www.lima-airport.com/ver-documento?url=https://lap-static-cdn.plm.com.co/documents/standards-and-procedures/f590720e-236f-40cb-ba5e-433a0a61ecb1.pdf>.



88. En el caso de las tarifas de la canasta de servicios a los pasajeros, la tarifa de TUUA nacional incrementó en 1,61 % (pasando de USD 10,57 a USD 10,74), mientras que la tarifa de TUUA internacional registró una disminución de -0,3 % (pasando de USD 26,23 en 2024 a USD 26,15 en 2025).
89. 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 2025⁴⁶ fue de -0,37 % (RPI-X = 2,89 % - 3,26 %); mientras que, en el caso de las tarifas que conforman las canastas de servicios a las aeronaves y a la carga⁴⁷, la variación máxima permitida fue de -0,51 % (RPI-X = 2,75 % - 3,26 %).
90. Así, las tarifas de aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves presentaron variaciones entre -1,5 % y 5,9 %, en función al rango o categoría de cobro, en tanto que la tarifa por uso de puentes de embarque mantuvo el monto cobrado en el 2024.
91. Por su parte, la tarifa por uso de instalaciones de carga aérea registró en el 2025 una disminución de -0,53 % respecto a lo cobrado en el año 2024, pasando de USD 0,02435 a USD 0,02422. Cabe señalar que dicho servicio es el único que conforma la canasta representativa de servicios a la carga en la estructura tarifaria.

IV.3. Régimen de acceso

92. 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 AIJC 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
93. 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.⁴⁸
94. 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 AIJC son:

⁴⁶ El valor del Índice de Precios al Consumidor de los EEUU correspondiente al mes de julio de 2024 ascendió a 314,540; mientras que el valor de julio de 2023 ascendió a 305,6912. Disponible en <https://data.bls.gov/cgi-bin/surveymost?cu>. Última revisión realizada el 22 de abril de 2026.

⁴⁷ El valor del Índice de Precios al Consumidor de los EEUU correspondiente al mes de noviembre de 2024 ascendió a 315,493; mientras que el valor de noviembre de 2023 ascendió a 307,051. Disponible en <https://data.bls.gov/cgi-bin/surveymost?cu>. Última revisión realizada el 22 de abril de 2026.

⁴⁸ 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.



- 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, *counters* e inspección de equipaje HBS).
 - iii. Mantenimiento preventivo de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.
 - iv. Almacenamiento y abastecimiento de combustible.
95. 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.
96. En el caso particular del AIJC, 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 esenciales⁴⁹, con el fin de que estas puedan prestar los servicios esenciales mencionados anteriormente.
97. 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)

98. 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.
99. En línea con lo anterior, en el 2023 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 AIJC. Como resultado de la subasta quedaron Talma Servicios Aeroportuarios S.A. y Servicios Aeroportuarios Andinos S.A. como operadores del Servicio de Rampa prestado por Terceros en el AIJC. Los cargos de acceso que se cobran a partir del 1 de junio de 2025 (inicio de operaciones del AIJC), se detallan a continuación:
- Cargo de acceso base por operaciones en rampa:

Cuadro 8: Cargos de acceso base por operaciones, por tipo de aeronaves, vigente desde el 1 de junio de 2025 (en USD, sin IGV)

Peso Máximo de Despegue (t)	Unidad de cobro	Cargo base
Hasta 5,68 t	Por operación	11,70
Más de 5,68 hasta 33 t	Por operación	23,28
Más de 33 hasta 51 t	Por operación	106,69
Más de 51 hasta 56 t	Por operación	130,53
Más de 56 hasta 78 t	Por operación	138,14
Más de 78 hasta 152 t	Por operación	166,99
Más de 152 hasta 188 t	Por operación	204,93
Más de 188 hasta 287 t	Por operación	212,53
Más de 287 t	Por operación	303,76

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁴⁹ Con excepción del servicio de rampa de terceros, en cuyo caso el acceso se otorgó a través de un mecanismo de subasta.



Cabe precisar que cada uno de los operadores de rampa aplica un factor multiplicador sobre el cargo base, el mismo que fue ofertado por cada operador en la subasta.

- Cargo de acceso base por arrendamiento del área de mantenimiento en plataforma comercial: 28,45 USD/m² (sin IGV).
- Cargo de acceso base por arrendamiento del área de mantenimiento en plataforma carguera: 1,55 USD/m² (sin IGV).

100. Con relación al autoservicio de rampa, el cargo de acceso que cobra LAP es resultado de la negociación entre las partes, de acuerdo con su tarifario, en el siguiente cuadro se presenta el detalle del cargo de acceso.

Cuadro 9: Autoservicio de rampa. Cargo de acceso mensual por tipo de aeronaves, año 2025 (en USD, sin IGV)

Peso Máximo de Despegue (t)	Unidad de cobro	USD
Hasta 5,68 t	Por operación	9,80
Más de 5,68 hasta 8,70 t	Por operación	19,49
Más de 8,70 hasta 33 t	Por operación	53,61
Más de 33 hasta 51 t	Por operación	89,32
Más de 51 hasta 56 t	Por operación	97,45
Más de 56 hasta 78 t	Por operación	139,67
Más de 78 hasta 152 t	Por operación	261,45
Más de 152 hasta 188 t	Por operación	341,05
Más de 188 hasta 287 t	Por operación	519,70
Más de 287 t	Por operación	698,34

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Atención de tráfico de pasajeros y equipaje

101. 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:

- Mostradores de *check-in*
- Oficinas operativas - Dique 1
- Oficinas operativas - Dique 2
- Oficinas operativas
- Almacenes para depósito de equipaje rezagado
- Sistema de inspección de equipaje en bodega o Sistema HBS

102. Así, debe precisarse que, durante el 2024, diversos Usuarios Intermedios solicitaron al Ositrán la emisión de Mandatos de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el nuevo terminal de pasajeros del AIJC. Como resultado de dichos procedimientos, durante 2025 el Ositrán emitió diversos mandatos de acceso en los que, entre otros aspectos, se determinaron los cargos de acceso aplicables a cada una de las facilidades esenciales antes señaladas. Estos cargos entraron en vigencia con el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros, el 1 de junio de 2025.

103. En la siguiente tabla se muestra la evolución de los 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).



Cuadro 10: 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 a mayo 2025	Desde junio 2025
Alquiler de mostradores de <i>check in</i>	Por hora o fracción	1,65	1,62	1,18	2,47	4,91 ^{/3}
Alquiler de oficinas operativas terminadas	Por m ² /mes	32,09	32,91	27,91	36,49	86,23 ^{/4}
Alquiler de oficinas operativas (área gris) ^{/1}	Por m ² /mes	21,13	21	19,81	23,42	
Alquiler de oficinas operativas - Dique 1	Por m ² /mes					57,25
Alquiler de oficinas operativas - Dique 2	Por m ² /mes					64,80
Alquiler de almacenes para depósito de equipaje rezagado	Por m ² /mes	4,04	7,09	7,45	7,45	60,85
Sistema de inspección de equipaje en bodega o sistema HBS ^{/2}	Por pasajero que factura equipaje en salidas y transferencia			0,07	0,07	1,25 ^{/5}

^{/1} Esta facilidad esencial ya no se encuentra en el Nuevo Terminal de Pasajeros.

^{/2} Esta facilidad esencial está vigente desde el año 2020

^{/3} Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00026-2025-CD-OSITRAN se estableció un cargo de acceso temporal de USD 3,49

^{/4} Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00028-2025-CD-OSITRAN se estableció un cargo de acceso temporal de USD 75,82

^{/5} Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00027-2025-CD-OSITRAN se estableció un cargo de acceso temporal de USD 0,90

Fuente: Resoluciones de Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

104. Debe indicarse que, en el mes de diciembre de 2025, el Consejo Directivo del Ositrán atendió los Recursos de Reconsideración interpuestos por los Usuarios Intermedios contra las Resoluciones que dictaron Mandato de Acceso a las Facilidades Esenciales⁵⁰, declarando fundado en parte dichos recursos y retro trayendo a la etapa de comentarios el extremo correspondiente a la determinación de los cargos de acceso establecidos por el Ositrán⁵¹, para lo cual se seguirá el procedimiento establecido en el REMA. Asimismo, se establecieron cargos de acceso temporales.

Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas

105. 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.
106. Al respecto, 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). En particular, durante el año 2024 diversos Usuarios Intermedios solicitaron al Ositrán la emisión de Mandatos de Acceso para las áreas de mantenimiento en el AIJC. Como resultado de dichos procedimientos, durante 2025 el Ositrán emitió diversos mandatos de acceso, en los que, entre otros aspectos, se determinaron los cargos de acceso aplicables a las facilidades esenciales vinculadas a este servicio. Estos cargos entraron en vigencia con el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, el 1 de junio de 2025.

⁵⁰ En particular, las Resoluciones de Presidencia N° 0049- 2025-PD-OSITRAN (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado), N° 0054-2025-PD-OSITRAN (Oficinas Operativas-Dique), N° 0051-2025-PD-OSITRAN (Mostradores de *Check-In*) y N° 0047-2025-PD-OSITRAN (Sistema HBS).

⁵¹ Al respecto, el pronunciamiento del Consejo Directivo del Ositrán se encuentra contenido en las Resoluciones de Consejo Directivo N° 024-2025-CD-OSITRAN (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado), N° 025-2025-CD-OSITRAN (Oficinas Operativas-Dique), N° 026-2025-CD-OSITRAN (Mostradores de *Check-In*), N° 027-2025-CD-OSITRAN (Sistema HBS) y N° 028-2025-CD-OSITRAN (Oficinas Operativas).



107. En la siguiente tabla se muestra la evolución de los 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).

Cuadro 11: 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 a mayo de 2025
Almacén	Por m ² /mes	2,2	5,42	6,92	7,17
Oficinas	Por m ² /mes	3,68	9,04	4,34	11,95
Talleres	Por m ² /mes	2,3	5,66	4,15	7,49
Oficinas ejecutivas	Por m ² /mes	-	-	-	43,47
Almacén ejecutivo	Por m ² /mes	-	-	-	11,22

Facilidad Esencial	Unidad de cobro	Desde junio 2025
Áreas de mantenimiento autoservicio	Por m ² /mes	54,60
Áreas de mantenimiento Lote F	Por m ² /mes	54,60
Oficinas de mantenimiento terminal	Por m ² /mes	70,83
Oficinas de mantenimiento ejecutivo-tipo 1	Por m ² /mes	55,87
Oficinas de mantenimiento ejecutivo-tipo 2	Por m ² /mes	60,08

Fuente: Resoluciones de Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

108. Sobre el particular, debe indicarse que, en el marco de dichos procedimientos, en el mes de diciembre de 2025, el Consejo Directivo del Ositrán atendió los Recursos de Reconsideración interpuestos por los Usuarios Intermedios contra las Resoluciones que dictaron Mandato de Acceso a las Facilidades Esenciales⁵², declarando fundado en parte dichos recursos y retrotrayendo a la etapa de comentarios el extremo correspondiente a la determinación de los cargos de acceso establecidos por el Ositrán⁵³, para lo cual se seguirá el procedimiento establecido en el REMA. Asimismo, se establecieron cargos de acceso temporales.

Servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible

109. 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

⁵² En particular, las Resoluciones de Presidencia N° 0052-2025-PD-OSITRAN (Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio), N° 0050-2025-PD-OSITRAN (Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo) y N° 0059-2025-PD-OSITRAN (Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento).

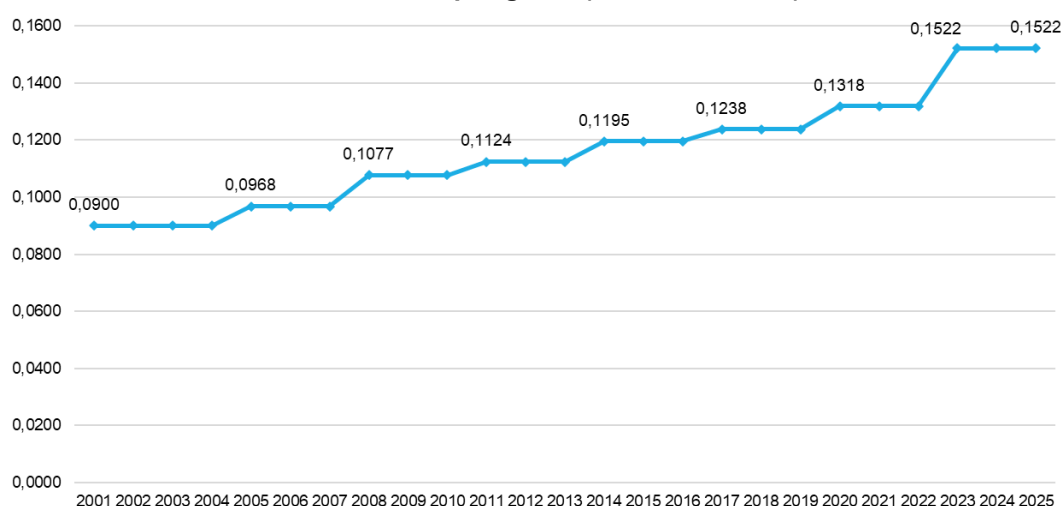
⁵³ Al respecto, el pronunciamiento del Consejo Directivo del Ositrán se encuentra contenido en las Resoluciones de Consejo Directivo N° 029-2025-CD-OSITRAN (Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio) y N° 030-2025-CD-OSITRAN (Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo).



el desempeño de los factores económicos relevantes, de tal manera que dicha tarifa mantenga el valor de los montos establecidos a la Fecha de Cierre⁵⁴.

110. Así, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 052-2004-CD-OSITRAN de fecha 4 de noviembre de 2004, sustentada en el Informe N° 062-04-GRE-OSITRAN, se estableció el nuevo nivel máximo de la tarifa por el servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible en el AIJC en USD 0,0968 por galón (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio) para el periodo 2005-2007. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 010-2005-CD-OSITRAN de fecha 17 de febrero de 2005, sustentada en el Informe N° 004-05-GRE-GAL-OSITRAN, se declaró fundado en parte el recurso de reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución N° 052-2004-CD-OSITRAN y se estableció el nuevo nivel máximo de la tarifa por almacenamiento y abastecimiento de combustible en el AIJC en USD 0,0976 por galón (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio) para el periodo 2005-2007.
111. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 005-2008-CD-OSITRAN de fecha 28 de enero de 2008, sustentada en el Informe N° 003-08-GRE-OSITRAN, se estableció el nuevo nivel máximo de la tarifa por el servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible en el AIJC en USD 0,1077 por galón (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio) para el periodo 2008-2010.
112. Posteriormente, a través de las Resoluciones de Gerencia General N°019-2011-GG-OSITRAN⁵⁵, N° 012-2014-GG-OSITRAN⁵⁶, N° 019-2017-GG-OSITRAN⁵⁷, N° 027-2020-CD-OSITRAN y N° 024-2023-GG-OSITRAN, se reajustaron los niveles máximos de las tarifas por el servicio de Almacenamiento y Abastecimiento de combustible en el AIJC para los periodos 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: Resoluciones de Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁵⁴ 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.

⁵⁵ De fecha 25 de febrero de 2011, sustentada en el Informe N° 003-2011-GRE-GAL-OSITRAN.

⁵⁶ De fecha 3 de febrero de 2014, sustentada en el Informe N° 003-2014-GRE-GAJ-OSITRAN.

⁵⁷ De fecha 13 de febrero de 2017, sustentada en el Informe N° 001-2017-GRE-GAJ-OSITRAN



IV.4. Regímenes especiales

Playa de estacionamiento vehicular

113. 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 terceros⁵⁸. 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.
114. Así, entre los años 2003 y 2025 se llevaron a cabo cinco revisiones tarifarias del servicio de playa de estacionamiento para vehículos ligeros en el AIJC, 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 AIJC. En dicha oportunidad, se estableció una tarifa de S/ 3,5 (incluido IGV) por hora o fracción.
 - El 20 de julio de 2010, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN, 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.
 - El 15 de julio de 2013, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 046-2013-CD-OSITRAN, 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.
 - El 14 de marzo de 2016, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 011-2016-CD-OSITRAN, 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. La tarifa podía ser revisada transcurridos los dos años de vigencia.
 - El 28 de marzo de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0042-2025-PD-OSITRAN se aprobó: (i) modificar la metodología aprobada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN, de conformidad con las consideraciones expuestas en el Informe “Revisión Tarifaria de la Tarifa Máxima de la playa de estacionamiento vehicular – Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” y con ello, aprobar la nueva tarifa máxima aplicable al servicio de playa de estacionamiento del Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; y, (ii) aprobar la nueva tarifa máxima del servicio de playa de estacionamiento para vehículos ligeros: S/ 6,30 (incluido IGV) para los primeros 45 minutos, S/ 7,00 (incluido IGV) de 46 a 60 minutos y S/ 8,40 (incluido IGV) por hora o fracción adicional; las cuales entrarían en vigencia con el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros.
115. En el siguiente cuadro se muestra la evolución de las tarifas aplicables al servicio de playa de estacionamiento vehicular en el AIJC durante el período 2012 – 2025. Como se aprecia, en 2025, la tarifa establecida para los vehículos ligeros que permanezcan hasta 45 minutos en la playa de estacionamiento es de S/ 6,30, aumentando en 21,1 % con relación al año 2024 (S/ 5,20); mientras que para aquellos vehículos que permanezcan un tiempo mayor a 45 minutos es de S/ 8,40, incrementándose en 20,1 % con relación al 2024. Así, el mecanismo de fijación

⁵⁸ 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.



diferenciado según el tiempo de permanencia beneficia a aquellos usuarios que permanecen un menor tiempo en la playa de estacionamiento.

Cuadro 12: Playa de estacionamiento vehicular. Evolución de tarifas aplicables por vehículo ligero, período 2012-2025 (en soles, incluido IGV)

Unidad de cobro	2012	2013	2014	2015	2016-2024	2025*
Por hora o fracción	4,5	4,5	5,5	5,5	-	-
Por los primeros 45 minutos	-	-	-	-	5,2	6,3
Entre los 46 y 60 minutos	-	-	-	-	7,0	8,4
De 61 minutos en adelante (por hora o fracción adicional)	-	-	-	-	7,0	8,4

Nota: *Esta Tarifa está vigente a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros.

Fuente: LAP.

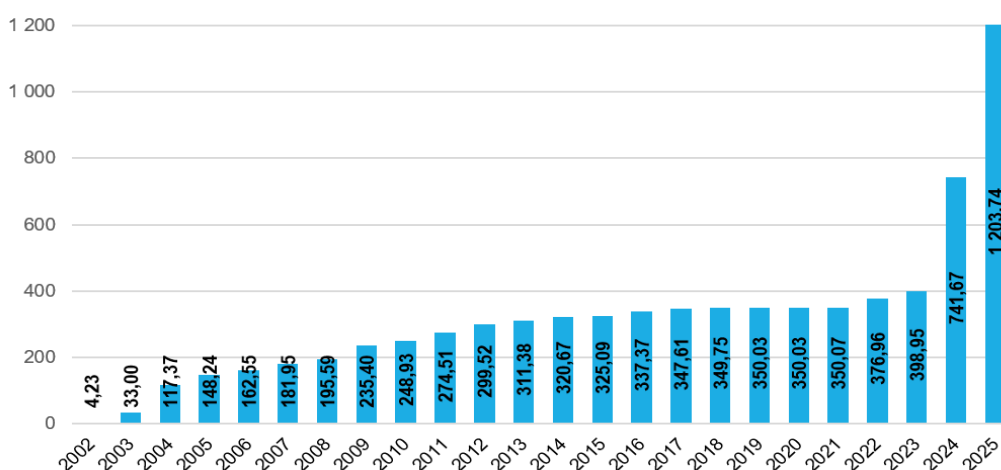
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. INVERSIONES Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO

V.1. Inversiones

116. 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.
117. 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.
118. Al 31 de diciembre de 2025, se ha registrado un avance de 69,3 % respecto del compromiso total de inversión de LAP de USD 1736,9 millones⁵⁹. La inversión reconocida acumulada al cierre de dicho año fue USD 1203,74 millones, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico 14: Inversiones reconocidas por Ositrán, período 2002-2025 (en millones de USD, incluido IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁵⁹ De acuerdo con la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, el avance a fecha de la concesión se estima sobre el compromiso de inversión del periodo remanente (sólo Adenda 7, que corresponde al valor de USD 1 200 millones, incluido IGV) y la inversión del periodo inicial que fue de USD 536.9 millones, incluido IGV.



119. En resumen, entre los años 2002 y 2025, 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 Concesión⁶⁰, 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.

120. 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 AIJC.

Proyecto de ampliación del AIJC

121. Como parte de las Mejoras previstas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC), para el Periodo Remanente, se encuentra el proyecto Ampliación del AIJC, también denominado Fase III, que comprende la construcción de la Segunda Pista, nuevo Edificio Terminal, nuevas Plataformas, sistema de Calles de Rodaje y elementos conexos.

122. El Concesionario vio por conveniente el desglose del Proyecto en varios paquetes de trabajo, siendo ocho los paquetes de trabajo relevantes, realizando procesos de concurso privado para cada uno de ellos. De los ocho paquetes trabajo, seis se encuentran culminados y dos en ejecución durante el periodo 2025, cuyo estado situacional se detalla:

- i. Los Paquetes de Trabajo WP - Trabajos Previos y WP1 - Limpieza y Preparación del Sitio, 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: comprende la construcción de los edificios lado aire del AIJC, que incluye 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 de 2024 se culminaron los trabajos de reemplazo de los vidrios de la Torre.
- iii. Paquete de Trabajo WP2.2 – Construcción Lado Aire: incluye los trabajos de construcción de la segunda pista de aterrizaje, calles de rodaje y elementos conexos. este paquete de trabajo no comprende las luces de borde de calle de rodaje, las cuales ya se encuentran culminadas.

⁶⁰ Conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión, durante el período inicial (2001 – 2009), el monto invertido en mejoras obligatorias en el AIJC 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. Paquete de Trabajo WP2.3 – ICT Activo para Lado Aire (Culminado).
- v. Respecto al Paquete de Trabajo WP4 que comprende la línea de utilización eléctrica en 60KV y la Sub Estación Provisional 60-20KV, los cuales se encuentran culminados.
- vi. El Paquete de Trabajo WP3: comprende la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros 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.

La obra e Ingeniería Definitiva se ha ejecutado bajo la modalidad *fast track*, cuya puesta en operación contractual, para la denominada Fase 1A estaba prevista al 30 de marzo 2025, según Acta Acuerdos suscritas por las Partes el 30 de enero 2025, con un área aproximada de nuevo Terminal de 209 000 m²; sin embargo, recién se inició la operación el 1 de junio de 2025 el cual cuenta con un avance de 99,999 % (incluye construcción, diseño y equipamiento). Asimismo, se encuentran en curso algunos trabajos menores de jardinería del nuevo Terminal.

El avance de obra de la denominada Fase B del Nuevo Terminal es del 98,18 %, con un área aproximada total de 272,000 m², la cual se estima culminar en la primera parte del 2026.

- vii. El Paquete de Trabajo WP 5 – Rehabilitación de la pista antigua cuenta con un avance del 88,13 % (al 31 de 12 diciembre de 2025), en el cual se culminaron las actividades de pavimentación y señalización de la pista y algunas calles de rodaje, y se encuentra en proceso de levantamiento de observaciones de los *punch list*.
123. La renovación del sistema de iluminación de la pista (AGL), relacionado a la pista antigua, es ejecutado por LAP con financiamiento de CORPAC, vía convenio. El monto de dicha inversión es de USD 38,7 millones.

V.2. Transferencias al Sector Público

Retribución al Estado

124. 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.
125. De acuerdo con los Estados Financieros Auditados del ejercicio 2025, la retribución al Estado pagada en el 2025 y 2024 asciende aproximadamente a USD 178,7 millones y USD 184,6 millones, respectivamente. Sin embargo, la retribución al Estado devengada en los años 2025 y 2024 asciende a USD 182,5 millones y USD 167,7 millones, respectivamente⁶¹.

Aporte por Regulación

126. 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. Así, de acuerdo con los Estados Financieros Auditados del ejercicio 2025, dicho pago ascendió a USD 4,77 millones en el 2025, monto superior en 16,9 % respecto del monto desembolsado en el año 2024 (4,08 millones).

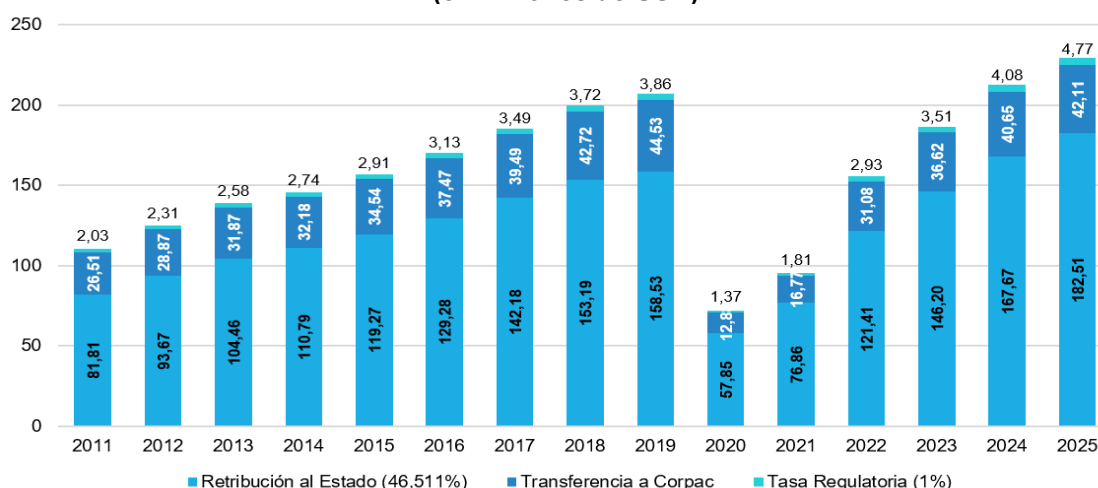
⁶¹ El término devengado corresponden al gasto u obligación que se genera durante un período, independientemente de si ya fue pagado o no; mientras que, el termino pagado: corresponde al desembolso efectivamente realizado durante el período, sin importar cuándo se generó la obligación.



Transferencias a CORPAC

127. 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 AIJC. 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.
128. 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 TUUA correspondiente a los pasajeros de vuelos internacionales.
129. De acuerdo con los Estados Financieros Auditados del ejercicio 2025, las transferencias a CORPAC durante los años 2025 y 2024 ascienden aproximadamente a USD 49,4 millones y USD 47,8 millones, respectivamente; mientras que la retribución a CORPAC devengada durante los años 2025 y 2024 asciende aproximadamente a USD 42,1 millones y USD 40,7 millones, respectivamente.

**Gráfico 15: Evolución de las transferencias al Estado Peruano, periodo 2011-2025
(en millones de USD)**



Fuente: Estados financieros auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO DEL AIJC

VI.1. Calidad al usuario intermedio y final

VI.1.1. Niveles de servicio en el AIJC

130. El Anexo 3 del Contrato de Concesión dispone que las operaciones principales y no principales del AIJC 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 AIJC 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 AIJC. 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 13: Medición de Niveles de Servicio en el AIJC, año 2025*

PROCESO		NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
CHECK IN				
Arajet	Tiempo máximo espera (min)	20	65	No Cumple
	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	0,94	No Cumple
Copa Airlines	Tiempo máximo espera (min)	20	28	No Cumple
	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	0,91	No Cumple
United Airlines	Tiempo máximo espera (min)	20	25	No Cumple
	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	1,05	No Cumple
Star Perú	Tiempo máximo espera (min)	20	30	No Cumple
	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	0,51	No Cumple
Avianca	Tiempo máximo espera (min)	20	34	No Cumple
	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	0,88	No Cumple
Iberia	Tiempo máximo espera (min)	20	46	No Cumple
	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	0,46	No Cumple
Jet Smart	Tiempo máximo espera (min)	20	59	No Cumple
	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	0,9	No Cumple
Latam convencional	Tiempo máximo espera (min)	20	39	No Cumple
	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	0,92	No Cumple
American Airlines	Tiempo máximo espera (min)	20	45	No Cumple
	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	0,95	No Cumple
Plus Ultra	Tiempo máximo espera (min)	20	13	Cumple
	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	0,7	No Cumple
Sky Airline	Tiempo máximo espera (min)	20	14	Cumple
	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	2,12	Cumple
Delta Airlines	Tiempo máximo espera (min)	20	26	No Cumple
	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	2,46	Cumple
AUTO CHECK IN				
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	20	15	No Cumple
Área mínima por pasajero	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	0,62	No Cumple
CHECK IN - BAG DROP				
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	5	21	No Cumple
Área mínima por pasajero	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	1,69	Cumple
CONTROL DE SEGURIDAD DOMÉSTICO				
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	4	Cumple
Área mínima por pasajero	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	1,93	Cumple
CONTROL DE SEGURIDAD INTERNACIONAL				
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	5	Cumple
Área mínima por pasajero	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	4,04	Cumple
CONTROL DE SEGURIDAD CONEXIONES				
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	5	Cumple
Área mínima por pasajero	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	6,04	Cumple
MIGRACIONES SALIDAS				
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	34	No Cumple
Área mínima por pasajero	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	0,6	No Cumple
MIGRACIONES LLEGADAS				
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	52	No Cumple
Área mínima por pasajero	Área mínima por pasajero	1.3 m²/pax	1,2	Cumple
HALL PÚBLICO DE SALIDAS				
Área mínima por pasajero	Área mínima por pasajero	Min. 2.0 m2/pax	7,27	Cumple
Porcentaje de personas sentadas	Porcentaje mínimo	Min. 15%	57,50%	Cumple
HALL PÚBLICO DE LLEGADAS				
Área mínima por pasajero	Área mínima por pasajero	2 m²/pax	4	No Cumple
Porcentaje de personas sentadas	Porcentaje mínimo	15%	53,80%	Cumple
RECOJO DE EQUIPAJE DOMÉSTICO:				
Tiempo Primer Pax Primera Maleta (Latam)	Tiempo máximo espera (min)	0	17	No Cumple
Tiempo Primera Maleta Última Maleta (Star)	Tiempo máximo espera (min)	15	11	Cumple
Espacio por Pasajero (Latam)	Área mínima por pasajero	1.5 m²/pax	3,17	Cumple
RECOJO DE EQUIPAJE INTERNACIONAL - FUSELAJE ANGOSTO				
Tiempo primera maleta-primer pasajero (Avianca)	Tiempo máximo espera (min)	0	13	No Cumple
Tiempo primera maleta-última maleta (Sky)	Tiempo máximo espera (min)	15	30	No Cumple
RECOJO DE EQUIPAJE INTERNACIONAL - FUSELAJE ANCHO				
Tiempo primera maleta-primer pasajero (Air France)	Tiempo máximo espera (min)	0	16	No Cumple
Tiempo primera maleta-última maleta (Iberia)	Tiempo máximo espera (min)	25	57	No Cumple
RECOJO DE EQUIPAJE INTERNACIONAL - ESPACIO POR PASAJERO				
Espacio por pasajero	Área mínima por pasajero	1.5 m²/pax	1,66	Cumple

**Medición realizada en el segundo semestre de 2025.*

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



131. Como se observa en el cuadro anterior, en la medición realizada durante el año 2025 se evidencia un nivel significativo de incumplimiento de los estándares de servicio establecidos en el Contrato de Concesión. En términos generales, más del 50 % de los niveles de servicio evaluados no alcanzaron los valores requeridos.
132. Los procesos que cumplieron íntegramente con los niveles de servicio evaluados fueron los correspondientes al control de seguridad doméstico, control de seguridad internacional, control de seguridad para conexiones y hall público de salidas, tanto en los indicadores de tiempo de espera como de espacio disponible por pasajero. Ello evidencia que las áreas destinadas a los controles de seguridad mantienen una capacidad operativa suficiente para atender la demanda observada durante el periodo evaluado.
133. En contraste, los mayores incumplimientos se registraron en las áreas de check-in, donde la mayoría de las aerolíneas evaluadas superó ampliamente el tiempo máximo de espera de 20 minutos y presentó niveles de ocupación superiores a los permitidos. Destacan los casos de Arajet, JetSmart e Iberia, cuyos tiempos de espera alcanzaron 65, 59 y 46 minutos, respectivamente. Asimismo, salvo casos puntuales como Sky Airline y parcialmente Plus Ultra, la mayoría de las aerolíneas no cumplió simultáneamente con los estándares de tiempo de espera y área mínima por pasajero.
134. De igual forma, se identifican incumplimientos relevantes en los procesos de Migraciones, tanto en salidas como en llegadas. En migraciones de salida, el tiempo de espera registrado alcanzó 34 minutos frente al máximo permitido de 10 minutos, mientras que el espacio disponible por pasajero fue de apenas 0,6 m² por pasajero, por debajo del mínimo exigido de 1,3 m² por pasajero. En migraciones de llegada, el tiempo de espera llegó a 52 minutos, más de cinco veces el estándar establecido.
135. Los procesos vinculados al recojo de equipaje también muestran resultados desfavorables. En particular, los indicadores asociados al equipaje internacional registraron incumplimientos en todos los tiempos de entrega evaluados, observándose demoras de hasta 57 minutos entre la primera y la última maleta para vuelos de fuselaje ancho.
136. Por otro lado, el proceso de check-in bag drop presentó resultados mixtos. Si bien el espacio disponible por pasajero cumplió con el estándar exigido, el tiempo de espera alcanzó 21 minutos, superando el máximo permitido de 5 minutos. Situación similar se observa en el auto check-in, donde no se alcanzaron los niveles mínimos requeridos ni para espacio para pasajeros ni en el tiempo de espera.
137. Finalmente, mientras que el hall público de salidas cumplió con los indicadores de espacio y disponibilidad de asientos, el hall público de llegadas mostró resultados mixtos, cumpliendo únicamente con el porcentaje mínimo de personas sentadas, pero no con el estándar de espacio por pasajero.

VI.1.2. Encuestas de satisfacción de usuarios

138. 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 AIJC, 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 AIJC, realizado por LAP, a través de la empresa IPSOS Perú, sobre los niveles de satisfacción del usuario realizada en el año 2025.



Pasajeros y acompañantes

139. La encuesta de satisfacción fue aplicada entre el 2 y el 16 de diciembre de 2025, considerando una muestra de 385 pasajeros para cada uno de los segmentos evaluados. Los encuestados fueron clasificados en cinco grupos: (i) pasajeros peruanos y extranjeros que viajan al interior del país (salidas nacionales); (ii) pasajeros peruanos y extranjeros que llegan del interior del país (llegadas nacionales); (iii) pasajeros peruanos y extranjeros que viajan al exterior (salidas internacionales); (iv) pasajeros peruanos y extranjeros que llegan del exterior (llegadas internacionales); y, (v) pasajeros en tránsito o transferencia. La encuesta emplea la escala de puntuación del 0 al 100 %, donde 100 % es el mayor nivel de satisfacción.
140. Los resultados evidencian un elevado nivel de satisfacción de los pasajeros con los servicios del AIJC, con un nivel de satisfacción promedio de 91 %. El mayor nivel de satisfacción se observó entre los pasajeros en tránsito/transferencia, quienes alcanzaron un resultado de 95 %. Por su parte, los segmentos de salidas internacionales, llegadas nacionales y llegadas internacionales registraron niveles de satisfacción de 90 %, mientras que los pasajeros de salidas nacionales alcanzaron un 91 %. Estos resultados muestran una percepción favorable y consistente de la calidad de los servicios aeroportuarios entre los distintos tipos de usuarios.

Cuadro 14: Nivel de satisfacción general de pasajeros con el AIJC, por segmentos, año 2025

Nivel de satisfacción con:	Medición 2025-II		
	Top Two Box %	Media	Base
Salidas Nacionales	91/%	4,4	385
Salidas Internacionales	90%	4,5	385
Llegadas Nacionales	90%	4,4	385
Llegadas Internacionales	90%	4,4	385
Pasajeros en tránsito/transferencia	95%	4,5	385

Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros en el AIJC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

141. Cabe resaltar que la encuesta también recoge información sobre las principales sugerencias formuladas por los pasajeros para mejorar los servicios del AIJC. Los resultados muestran que las recomendaciones se concentran principalmente en aspectos relacionados con la atención y el servicio (25,3 %) y en mejoras de infraestructura (21,8 %). Entre las principales observaciones destacan la necesidad de contar con mayor personal de orientación, mejorar la información brindada a los pasajeros y fortalecer la calidad de la atención; así como implementar mejoras en la infraestructura aeroportuaria, tales como la optimización del sistema de aire acondicionado, la incorporación de más asientos y la disponibilidad de mayores facilidades para el desplazamiento dentro del terminal.
142. Al analizar los resultados por segmento de usuario, se observa que las sugerencias relacionadas con la atención y el servicio fueron particularmente relevantes para los pasajeros de salidas nacionales (33 %), mientras que las mejoras de infraestructura fueron señaladas con mayor frecuencia por los pasajeros de llegadas nacionales (27 %) y por los acompañantes (26 %).
143. En conjunto, los resultados muestran que, pese a los elevados niveles de satisfacción general reportados por los usuarios, persisten oportunidades de mejora relacionadas principalmente con la calidad de la atención, la orientación al pasajero y determinados aspectos de la infraestructura aeroportuaria, aspectos que constituyen los principales focos de atención identificados por los encuestados. Para mayor detalle revisar el siguiente cuadro:



Cuadro 15: Principales sugerencias de pasajeros indicadas en la encuesta de satisfacción, año 2025

Sugerencias respecto a	Promedio	Salidas Nacionales	Salidas Internacionales	Llegadas Nacionales	Llegadas Internacionales	Pasajeros en tránsito/tran sferencia	Acompañantes
Mejoras en la infraestructura	21,8%	22%	21%	27%	20%	15%	26%
Mejoras en atención / servicio	25,3%	33%	23%	24%	28%	21%	23%
Señalética / Paneles Informativos	14,5%	15%	14%	14%	14%	10%	20%
Más orden / mejorar el orden	7,4%	8%	5%	5%	7%	nd	12%
Servicios Gratuitos	4%	4%	5%	2%	4%	9%	nd

Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros en el AIJC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Aerolíneas y concesionarios

144. La encuesta también se aplicó sobre las aerolíneas comerciales nacionales (5) e internacionales (19), aerolíneas cargueras (7 de 8), servicios en plataforma (14), concesionarios comerciales (43), siendo un total de 88 los encuestados (98 % del universo). 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 AIJC, es decir, el mayor nivel de satisfacción es el 100 %.
145. Los resultados generales de la calificación respecto de la relación de las aerolíneas y concesionarios con LAP, se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro 16 Nivel de relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión de LAP, año 2025

Segmento	Medición 2025-I		
	Top Two Box %	Media	Base
Aerolíneas Comerciales Nacionales	62	3,9	4
Aerolíneas Comerciales Internacionales	63	3,7	16
Servicios en Plataforma	65	3,7	7
Aerolíneas Cargueras	83	4	6
Clientes Comerciales	68	3,9	29

Fuente: Estudio de Satisfacción de Aerolíneas y Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

146. De acuerdo con la metodología empleada para la medición del nivel de satisfacción, los resultados muestran una percepción mayoritariamente favorable respecto de la administración de LAP por parte de los distintos grupos de usuarios empresariales encuestados. El segmento que reportó el mayor nivel de satisfacción fue el de aerolíneas cargueras, con un resultado de 83 %, seguido de los clientes comerciales, con un nivel de satisfacción de 68 %. Por su parte, los segmentos de servicios en plataforma, aerolíneas comerciales internacionales y aerolíneas comerciales nacionales registraron niveles de satisfacción de 65 %, 63 % y 62 %, respectivamente.
147. Si bien los resultados reflejan una valoración positiva de la gestión de LAP, se observa una brecha de más de 20 puntos porcentuales entre el segmento con mayor satisfacción (aerolíneas cargueras) y aquellos con menores niveles de satisfacción (aerolíneas comerciales nacionales e internacionales). Ello sugiere que la percepción sobre la calidad de los servicios y la administración aeroportuaria no es homogénea entre los distintos tipos de usuarios, por lo que existen oportunidades de mejora especialmente en los servicios percibidos por las aerolíneas comerciales.



148. Las principales recomendaciones que se desprenden del estudio aplicado a aerolíneas y concesionarios son los siguientes:

- Mejorar el Centro de Control de Operaciones para Aerolíneas Cargueras.
- Optimizar en la Gestión de Equipaje y Procesos Aeroportuarios para Aerolíneas Comerciales.
- Reconsiderar la configuración espacial y los procesos administrativos en el aeropuerto puede aumentar la capacidad operativa y reducir tiempos de espera.
- Reforzar el Marketing y Servicio al Cliente para Clientes Comerciales

VI.2. Reclamos

149. De acuerdo con la información del registro mensual de reclamos enviado por LAP, durante el año 2025 se presentaron 1140 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJC, lo cual representa un incremento de 73,3 % respecto del número de reclamos presentados en el año anterior (658 reclamos). Por lo tanto, el indicador de número de reclamos por cada mil pasajeros incrementó de 0,027 reclamos en el 2024 a 0,045 reclamos en el 2025. Del total de reclamos presentados, el 31,3 % estuvo asociado a calidad y oportuna prestación del servicio, el 15,8 % estuvo asociado a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, el 8,6 % estuvo relacionado a información proporcionada a los usuarios, 7,0 % a facturación o cobro; mientras que el 37,3 % de reclamos estuvo asociado a otros tipos de reclamos⁶².

Cuadro 17: Porcentaje de reclamos presentados, según materia, año 2025

Materia	Reclamos	Participación
Calidad y oportuna prestación del servicio	357	31,3%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	180	15,8%
Información proporcionada a los usuarios	98	8,6%
Facturación o cobro	80	7,0%
Otros	425	37,3%
Total	1140	100%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

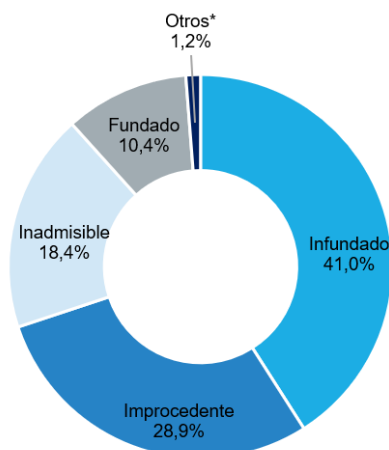
150. En cuanto a los reclamos resueltos, el 41,0 % (467 reclamos) se tipificaron como infundados, el 28,9 % (330 reclamos) se tipificaron como improcedentes, el 18,4 % (210 reclamos) como inadmisibles; solamente fundados el 10,4 % (119 reclamos) y 1,2 % como otros⁶³.

⁶² Dentro de la categoría de otros reclamos se incluyen reclamos relacionados a incidencias con el equipaje, deficiencias en el servicio y trato al cliente, servicios complementarios al terminal, entre otros.

⁶³ La categoría Otros incluye incluye concluido por sustracción de la materia y concluido por desistimiento.



**Gráfico 16: Tipificación de los reclamos resueltos, año 2025
(en porcentajes)**



**Otros incluye concluido por sustracción de la materia y concluido por desistimiento*

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

151. Cabe mencionar que, del total de reclamos resueltos declarados fundados (119 reclamos) en el 2025, la mayor parte estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, los cuales representaron el 52,9 % (63 reclamos); y, en segundo lugar, se encontraron los reclamos relacionados con calidad y oportuna prestación del servicio, que representaron el 21,8 % (26 reclamos).

VI.3. Sanciones

152. 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 Sanciones⁶⁴ del Ositrán.
153. De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán⁶⁵, durante el año 2025 se impuso un total de 4 sanciones y 2 amonestaciones sobre la empresa, por un valor de 609,79 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.

⁶⁴ 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.

⁶⁵ Mediante el Memorando N°00370-2026-GSF-OSITRAN, de fecha 24 de febrero de 2026.



Cuadro 18: Sanciones Impuestas al Concesionario, año 2025

Fecha de notificación de la resolución	Incumplimiento	Cláusula contractual o normativa incumplida	Sanción impuesta (UIT)
25/07/2025	Incumplimiento por no implementar las medidas necesarias para garantizar el efectivo y debido cumplimiento de las 'Condiciones y Reglas Generales para el uso de la playa de estacionamiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez', aprobadas por Resolución de Consejo Directivo N° 0004-2023-CD-OSITRAN, y modificadas por Resolución de Consejo Directivo N° 0044-2023-CD-OSITRAN, ni haber cumplido con implementar las medidas necesarias para imponer a los usuarios de dicha playa las amonestaciones (verbales y escritas) y penalidades pecuniarias previstas en la sección IV de las mencionadas 'Condiciones y Reglas Generales', durante el mes de febrero de 2024.	Resolución de Consejo Directivo N°0004-2023-CD-OSITRAN, y modificadas por Resolución de Consejo Directivo N° 0044-2023-CD-OSITRAN	Amonestación
29/04/2025	Incumplimiento respecto a los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Contrato de Concesión, específicamente relacionados con los vidrios del fanal de la nueva torre de control del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH).	Numeral 1.4 del Anexo 14 del Contrato de Concesión	572,84
4/06/2025	Incumplimiento del Reglamento de Usuarios de la Infraestructura de Transporte de Uso Público por Atraso, Inejecución o Ejecución Parcial de Obligaciones de Mantenimiento en el año 2021.	Cláusula 5.15 y numeral 2 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, así como del literal a) del Artículo 11° del RUITUP	14,92
19/08/2025	Incumplimiento por Atraso, Inejecución o Ejecución Parcial de Obligaciones de Mantenimiento en el año 2022	Cláusula 5.15 y numeral 2.2 del Anexo 14 del Contrato de Concesión y el Artículo 11, Literal a) del RUITUP	Amonestación
10/12/2025	Incumplimiento por Atraso, Inejecución o Ejecución Parcial e Inejecución de Actividades de Mantenimiento durante el Año 2023.	Cláusula 5.15 y numeral 2.2 del Anexo 14 del Contrato de Concesión y el Artículo 11, Literal a) del RUITUP	13,22
22/12/2025	Incumplimiento de no garantizar la operatividad ininterrumpida y segura de los ascensores de la Nueva Torre de Control del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, al no cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos de Calidad, produciéndose múltiples fallas que afectaron la seguridad de los usuarios y comprometieron la operatividad de la infraestructura aeroportuaria.	Numeral 1.5. del Anexo 14 del Contrato de concesión y del literal a) del artículo 11 del RUITUP	8,81

RUITUP: Reglamento de Usuarios de la Infraestructura de Transporte de Uso Público

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

VI.4. Penalidades

154. 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.
155. Cabe mencionar que, durante el año 2025 no se ha impuesto penalidades a LAP, manteniéndose la situación observada en el período 2021-2024, durante el cual tampoco se registró la imposición de penalidades.

VII. DESEMPEÑO COMERCIAL DEL CONCESIONARIO

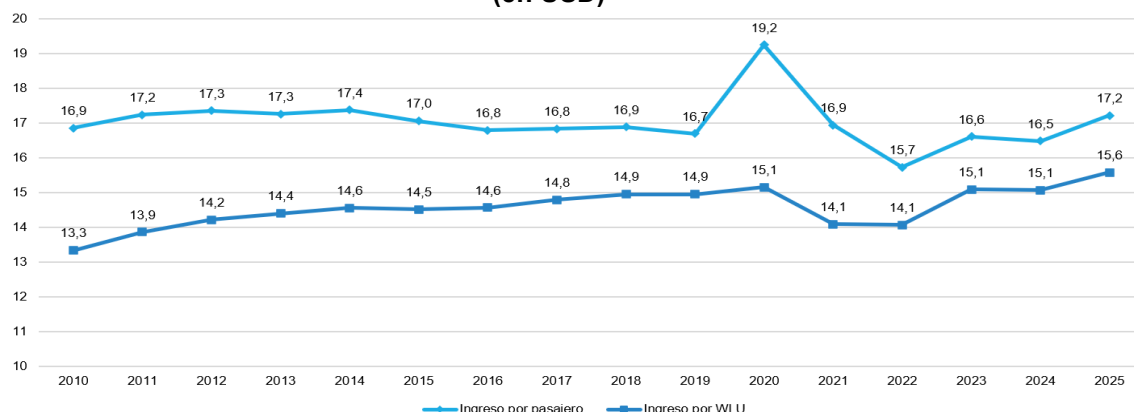
156. Durante el año 2025, el ingreso operativo por pasajero en el AIJC, considerando todos los ingresos generados por el negocio aeroportuario, alcanzó un nivel de USD 17,2, cifra superior a la registrada el año anterior en 4,4 %. Por su parte, los ingresos por WLU⁶⁶ registraron un nivel de USD 15,6 cifra superior en 3,4 % con respecto al 2024.

⁶⁶ Weight Load Unit, medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre la carga y los pasajeros: 100 kg = 1 pasajero.



157. En el siguiente gráfico se detalla la evolución histórica del ingreso promedio por pasajero y por WLU, correspondiente al período 2010 – 2025. Al respecto, nótese que la evolución que viene mostrando el ingreso promedio empieza a mostrar una tendencia creciente.

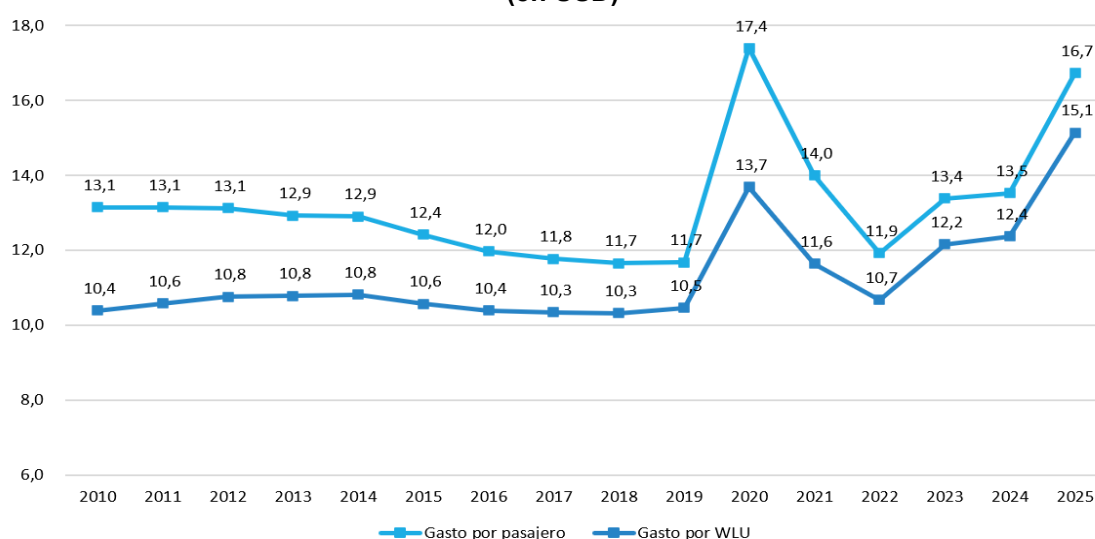
Gráfico 17: Ingreso promedio por pasajero y por WLU, período 2010-2025 (en USD)



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

158. Por su parte, el costo operativo total por pasajero (sin considerar gastos financieros) durante el año 2025 ascendió a USD 16,7 cifra superior en 23,7 % a la registrada en el año anterior. Del mismo modo, el costo por WLU alcanzó los USD 15,1 cifra que representó un aumento de 22,4 % respecto del año anterior. Este comportamiento es atribuible a la variación de los gastos ejecutados por el concesionario, los cuales se incrementaron en 28,8 % con relación al año anterior.
159. En el siguiente gráfico se detalla la evolución histórica del costo promedio por pasajero y por WLU, correspondiente al período 2010 – 2025. Al respecto, nótese la tendencia decreciente presentada 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 2025, observamos que, sigue una tendencia creciente, debido al incremento significativo del gasto total y el incremento moderado del tráfico de pasajeros y WLU.

Gráfico 18: Costo promedio por pasajero y por WLU, período 2010-2025 (en USD)



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



160. En suma, durante el año 2025, 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.

VIII. DESEMPEÑO FINANCIERO DE LA EMPRESA

VIII.1. Análisis de los Estados Financieros

Estado de Resultados Integrales

161. El estado de resultados de LAP muestra que en el ejercicio 2025 los ingresos brutos totales ascendieron a USD 595,1 millones, lo que representa una reducción de USD 308,7 millones (-34,2 %) 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 2025, los ingresos de operación ascendieron a USD 438,6 millones, lo que representa un incremento de USD 35,4 millones (8,8 %) con respecto al ejercicio 2024. Por su parte, los ingresos por construcción ascendieron a USD 156,5 millones, mostrando una disminución de USD 344,1 millones (-68,7 %) con respecto al ejercicio 2024. Estos ingresos corresponden a las inversiones ejecutadas por la sociedad concesionaria en el ejercicio 2025, las cuales serán reconocidas como parte del activo intangible de la concesión. La contrapartida de dichos ingresos 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 2025.
162. Por otro lado, con respecto a la retribución al Estado Peruano, en el ejercicio 2025, esta ascendió a USD 182,5 millones, representando el 41,6 % de los ingresos de operación de la concesión, y mostrando un incremento de USD 14,8 millones (8,9 %) con respecto al ejercicio 2024. Dicho incremento se encuentra asociado al crecimiento de los ingresos de operación de la concesión. En cuanto a la retribución a CORPAC, en el ejercicio 2025, esta ascendió a USD 42,1 millones, representando el 9,6 % de los ingresos de operación de la concesión y un incremento de USD 1,5 millones (3,6 %) con respecto al ejercicio 2024. Dicho incremento se explica también por los mayores ingresos de operación de la concesión.
163. Los gastos operativos, en el ejercicio 2025, ascendieron a USD 184,0 millones, representando el 41,9 % de los ingresos de operación y un incremento de USD 74,7 millones (68,4 %) con respecto al ejercicio 2024. Los gastos generales, en el ejercicio 2025, ascendieron a USD 17,9 millones, representando el 4,1 % de los ingresos de operación, así como un incremento de USD 5,3 millones (42,4 %) con respecto al ejercicio 2024. 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 mostró un incremento menor al 1 % (nueve trabajadores), al pasar de 1001 empleados en el ejercicio 2024 a 1010 en el ejercicio 2025, este incremento se explica principalmente por el proyecto de expansión.
164. Como resultado de los ingresos y costos de la concesión en el ejercicio 2025, la utilidad de operación ascendió a USD 12,1 millones, lo cual representa el 2,8 % de los ingresos de operación y supone una reducción de USD 61,0 millones (83,4 %) con respecto al ejercicio 2024.
165. Con relación a los ingresos financieros, en el ejercicio 2025, estos ascendieron a USD 2,2 millones, lo cual representa el 0,5 % de los ingresos de operación y supone una reducción de USD 774 000 (25,8 %) con respecto al ejercicio 2024. Por su parte, los gastos financieros se incrementaron en USD 31,2 millones, lo que representa un incremento de 266 % con relación al previo; lo cual se explica principalmente porque a partir de junio de 2025 la empresa ha reconocido en el estado de resultados la mayor parte de los costos por préstamos relacionados con la deuda Mini-Perm incurrida para financiar la construcción de dichas instalaciones.
166. Considerando lo anterior, en el ejercicio 2025 la empresa registró una pérdida neta de USD 30,0 millones, resultado que contrasta con la utilidad neta de USD 48,5 millones obtenida en 2024. Este resultado se explica principalmente por el incremento de los gastos operativos y financieros, así como por la significativa reducción de la utilidad de operación.



Cuadro 19: Estado de Resultados de LAP, periodo 2020 – 2025
(en miles de USD)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ingresos de operación	135 490	183 205	292 660	352 913	403 251	438 629
Ingresos por construcción	109 274	225 087	328 728	503 504	500 511	156 458
Ingresos brutos totales	244 764	408 292	621 388	856 417	903 762	595 087
Retribución por concesión al Estado Peruano	57 851	76 860	121 406	146 201	167 670	182 510
Retribución a Corpac	12 881	16 771	31 081	36 618	40 646	42 111
Costo de los ingresos por construcción	109 274	225 087	328 728	503 504	500 511	156 458
Total ingresos netos	64 758	89 574	140 173	170 094	194 935	214 008
Gastos operativos	43 965	49 693	61 728	88 772	109 272	183 994
Gastos generales	7 771	8 105	7 406	11 904	12 568	17 903
Utilidad de operación	13 022	31 776	71 039	69 418	73 095	12 111
Gastos financieros	203	61	61	18 766	11 719	42 930
Ingresos financieros	1 263	260	2 091	2 604	2 999	2 225
Diferencia de cambio	-1 531	-1 043	241	34	-857	8 570
Otros, neto	-34	-6	360	-932	-853	71
Utilidad antes de impuesto a la renta	12 517	30 926	73 670	52 358	62 665	-19 953
Impuesto a la renta	-2 911	-6 704	-16 378	-11 744	-14 203	-10 086
Utilidad (pérdida) neta del año	9 606	24 222	57 292	40 614	48 462	-30 039
Otros resultados integrales del año				8 770	15 163	-21 006
Resultado integral total del año	9 606	24 222	57 292	49 384	63 625	-51 045

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

167. En el siguiente cuadro se observa que, los ingresos operativos se dividen en: ingresos aeronáuticos, ingresos comerciales, ingresos de aviación y otros ingresos. Los ingresos aeronáuticos son los de mayor participación, alcanzando los 72,7 % de los ingresos operativos en el año 2025, lo que equivale a USD 318,8 millones; dentro de estos ingresos. Asimismo, estos ingresos han mostrado un crecimiento de USD 19,5 millones (6,5 %) respecto del ejercicio 2024. Dentro de esta categoría, los ingresos por TUUA ascienden a USD 195,6 millones, lo cual representa el 44,6 % de los ingresos operativos y supone un incremento de USD 8,4 millones (4,5 %) con respecto al ejercicio 2024. En segundo lugar, se encuentran los ingresos aeronáuticos por Aterrizaje y Despegue, que ascendieron a USD 37,5 millones, representando el 8,5 % de los ingresos operativos, así como un incremento de USD 743 000 (2,0 %) con respecto al ejercicio previo.

Cuadro 20: Ingresos operativos de LAP, periodo 2020 – 2025
(en miles de USD)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Aeronáuticos						
TUUA nacional e internacional	48 886	72 630	139 074	164 665	187 286	195 645
Aterrizaje y despegue	15 460	19 008	28 745	33 668	36 750	37 493
Comisión por venta de combustible a aeronaves	10 665	15 299	22 118	29 078	33 094	32 006
Puentes de abordaje de pasajeros	9 108	16 427	18 427	20 575	22 706	23 866
Carga	4 412	4 973	5 130	5 211	5 575	6 470
Rampa	3 895	5 518	8 480	9 348	10 476	16 002
Estacionamiento de aeronaves	3 403	2 967	2 974	3 108	3 131	3 274
Otros	374	208	293	319	364	4 077
Sub total	96 203	137 030	225 241	265 972	299 382	318 833
Comerciales						
Duty free	7 375	9 027	12 490	20 221	26 892	27 949
Comidas y bebidas	3 721	4 033	8 590	12 098	14 359	16 430
Salones VIP	2 910	2 605	4 958	7 703	10 735	8 797
Retail	2 653	3 414	6 756	7 095	8 442	10 103
Estacionamiento vehicular	2 526	4 210	7 072	7 980	8 929	11 115
Publicidad	1 379	1 731	1 829	2 572	3 002	3 333
Transporte terrestre de pasajeros	1 044	1 346	2 190	2 389	2 955	3 191
Servicios financieros	658	668	1 420	1 603	1 458	2 522
Otros	4 418	5 338	6 960	7 755	7 730	11 008
Sub total	26 684	32 372	52 265	69 416	84 502	94 448
Aviación						
Almacenes	3 518	3 977	4 567	5 029	5 538	6 670
Alquileres	4 538	3 698	2 998	3 261	3 698	4 399
Catering	1 775	2 510	3 553	3 790	4 162	5 177
Otros servicios de aviación	2 372	2 477	2 833	4 181	4 258	6 864
Sub total	12 203	12 662	13 951	16 261	17 656	23 111
Otros ingresos	400	1 141	1 203	1 264	1 711	2 237
Total	135 490	183 205	292 660	352 913	403 251	438 629

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.



168. Por su parte, en el ejercicio 2025 los ingresos comerciales ascendieron a USD 94,4 millones, representando el 21,5 % de los ingresos de operación y mostrando un incremento de USD 9,9 millones (11,8 %) con respecto al ejercicio 2024. Dentro de esta categoría de ingresos, los de *Duty free* ascendieron a USD 27,9 millones, lo cual representa el 6,4 % de los ingresos de operación y un incremento de USD 2,1 millones (14,4 %) con respecto al año previo.
169. En cuanto a los ingresos de aviación, estos ascendieron a USD 23,1 millones en el ejercicio 2025, representando el 5,3 % de los ingresos de operación y un incremento de USD 5,5 millones (30,9 %) con respecto al ejercicio 2024. Dentro de esta categoría de ingresos, los generados por almacenes ascendieron a USD 6,7 millones, lo cual representa el 1,5 % de los ingresos de operación y supone un incremento de USD 1,1 millones (20,4 %) con respecto al ejercicio anterior. El segundo tipo de ingreso en importancia es catering, el cual generó ingresos por USD 5,2 millones, representando el 1,2 % de los ingresos de operación y un incremento de USD 1,0 millones (24,4 %) con respecto al ejercicio 2024.
170. En cuanto al EBITDA⁶⁷ —indicador que aproxima la generación de flujo operativo de la empresa antes de depreciación, amortización, intereses e impuestos—, este ascendió a USD 88,9 millones en el ejercicio 2025, lo que representa una reducción de USD 21,4 millones (-19,4 %) respecto del ejercicio 2024 tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro 21: EBITDA de LAP, periodo 2020 – 2025
(En miles de USD)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Utilidad Operativa	13 022	31 776	71 039	69 418	73 095	12 111
Depreciación	2 262	2 414	2 523	2 661	2 813	2 825
Amortización	10 096	10 639	10 663	24 163	34 407	73 992
EBITDA	25 380	44 829	84 225	96 242	110 315	88 928

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

171. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que en el ejercicio 2025 la empresa ha obtenido una pérdida neta de USD 30,0 millones, lo cual muestra un deterioro de los resultados de USD 78,5 millones con relación al año previo, lo cual puede ser explicado por el incremento de los gastos (operativos, generales y financieros).

Estado de Situación Financiera

172. El estado de situación financiera da cuenta que, en el ejercicio 2025, el activo total ascendió a USD 2 340,3 millones, lo cual supone un incremento de USD 73,8 millones (3,3 %) con respecto al ejercicio 2024. Este crecimiento se explica principalmente por un aumento de USD 94,0 millones (4,5 %) del activo no corriente y una disminución de USD 20,2 millones (-10,2 %) del activo corriente.
173. Al respecto, el activo corriente en el ejercicio 2025 descendió a USD 177,5 millones, lo cual representa el 7,6 % del activo total. La principal partida que explica la disminución del activo corriente es la de otras cuentas por cobrar, la cual mostró una reducción del 22,6 % con relación al año previo, lo que equivale a USD 25,0 millones; cabe precisar que dicha cuenta representó el 3,7 % del activo total durante dicho periodo.
174. De otro lado, en el ejercicio 2025 el activo no corriente ascendió a USD 2 162,8 millones, lo cual representó el 92,4 % del activo total; mostrando un incremento del 4,5 % con relación al ejercicio anterior. El aumento del activo no corriente es explicado principalmente por el crecimiento del activo intangible, el cual, en el ejercicio 2025, ascendió a USD 2 147,9 millones, representando el 91,8 % del activo total, lo cual significó un crecimiento de USD 118,1 millones (5,8 %) con respecto al ejercicio 2024. Cabe indicar que la cuenta activo intangible aumenta principalmente

⁶⁷ EBITDA por sus siglas en inglés: Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization, es calculado como Utilidad Operativa más Depreciación y Amortización.



debido a la ejecución de inversiones que la empresa viene realizando en los últimos ejercicios, relacionada con la Ampliación del AIJC.

Cuadro 22: Estado de Situación Financiera de LAP, periodo 2020 – 2025
(en miles de USD)

ACTIVO	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Efectivo y equivalentes de efectivo	72 454	47 983	56 916	78 654	67 516	67 791
Cuentas por cobrar comerciales	8 410	8 447	8 520	13 338	14 517	15 744
Otras cuentas por cobrar	44 336	26 405	74 328	113 956	110 681	85 640
Existencias	1 166	1 741	1 861	1 789	1 359	4 583
Gastos pagados por anticipado	2 778	2 797	2 643	2 870	3 601	3 710
Total Activo Corriente	129 144	87 373	144 268	210 607	197 674	177 468
Otras cuentas por cobrar	3 988	3 489	2 423			
Gastos pagados por anticipado	1 470	31	126		1 184	1 933
Equipo y unidades de transporte	14 616	14 543	13 809	13 883	13 754	13 034
Activos intangibles	459 355	674 227	992 611	1 511 408	2 029 726	2 147 873
Impuesto a la renta diferido	10 355	9 601	6 329			
Otros activos		4 600	32 309	3 159	24 156	-
Total Activo No Corriente	489 784	706 491	1 047 607	1 528 450	2 068 820	2 162 840
TOTAL ACTIVO	618 928	793 864	1 191 875	1 739 057	2 266 494	2 340 308
Cuentas por pagar comerciales	28 581	67 337	105 712	131 906	84 474	58 632
Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac	44 203	45 237	99 437	69 581	46 903	53 292
Imp., remunerac. y otras ctas. por pagar	2 456	8 769	28 551	11 160	17 289	14 728
Ingresos diferidos	4 512	3 339	2 104	1 742	1 294	3 017
Deuda a corto plazo		68 654	335 000			
Total Pasivo Corriente	79 752	193 336	570 804	214 389	149 960	129 669
Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac		62 805	25 852		6 749	6 749
Ingresos diferidos	1 171	66	270		2 546	4 156
Préstamos y obligaciones	24 570			697 006	1 037 505	1 143 004
Pasivo por impuesto a las ganancias diferido				2 329	19 776	23 888
Pasivos financieros derivados						929
Total Pasivo No Corriente	25 741	62 871	26 122	699 335	1 066 576	1 178 726
TOTAL PASIVO	105 493	256 207	596 926	913 724	1 216 536	1 308 395
Capital social	67 016	67 016	67 016	248 016	137 888	170 888
Prima de emisión					271 128	271 128
Reservas				8 770	23 933	2 927
Resultados acumulados	446 419	470 641	527 933	568 547	617 009	586 970
TOTAL PATRIMONIO NETO	513 435	537 657	594 949	825 333	1 049 958	1 031 913
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	618 928	793 864	1 191 875	1 739 057	2 266 494	2 340 308

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

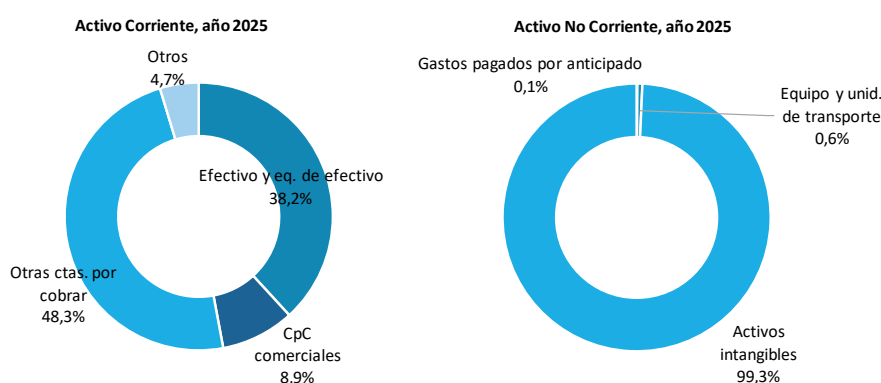
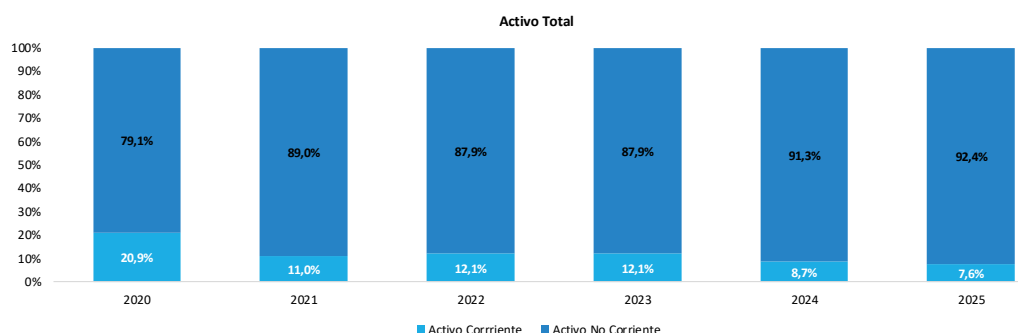
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

175. Por su parte, el pasivo total ascendió a USD 1 308,4 millones en el ejercicio 2025, representando el 55,9 % del activo total y significando un incremento de USD 91,9 millones (7,6 %) con respecto al ejercicio 2024. Este crecimiento neto es explicado por un aumento del pasivo no corriente de USD 112,2 millones (10,5 %) con relación al ejercicio previo.
176. En el ejercicio 2025, el pasivo corriente descendió a USD 129,7 millones, lo cual representó el 5,5 % del activo total; dicha disminución es explicada principalmente por la reducción de las cuentas por pagar comerciales; la cual alcanzó los USD 58,6 millones, y, representó el 2,5 % del activo total, mostrando una disminución de 30,6 % con relación al ejercicio 2024.
177. Con respecto a la cuenta de patrimonio neto, en el ejercicio 2025, esta ascendió a USD 1 031,9 millones, lo cual representó el 44,1 % del activo total y significó una reducción de USD 18,0 millones (-1,7 %) con respecto al ejercicio 2024. La reducción del patrimonio neto en el ejercicio 2025 se explica principalmente por la disminución de la cuenta de los resultados acumulados; la cual registró el monto de USD 587,0 millones, representando el 25,1 % del activo total; dicha disminución fue de 4,9 % con relación al año 2024, equivalente a USD 30,0 millones. 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.
178. En el siguiente gráfico se observa que la participación del activo no corriente ha mostrado una tendencia creciente, al pasar de 79,1 % en el año 2020 a 92,4 % en el año 2025, la cual está sustentada principalmente en la cuenta del activo intangible, la cual ha aumentado en más del



triple, al pasar de USD 459,4 millones a USD 2 147,9 millones, esto debido a la ampliación del AIJC.

**Gráfico 19: Composición de activos de la empresa, 2020- 2025
(en términos porcentuales)**



Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

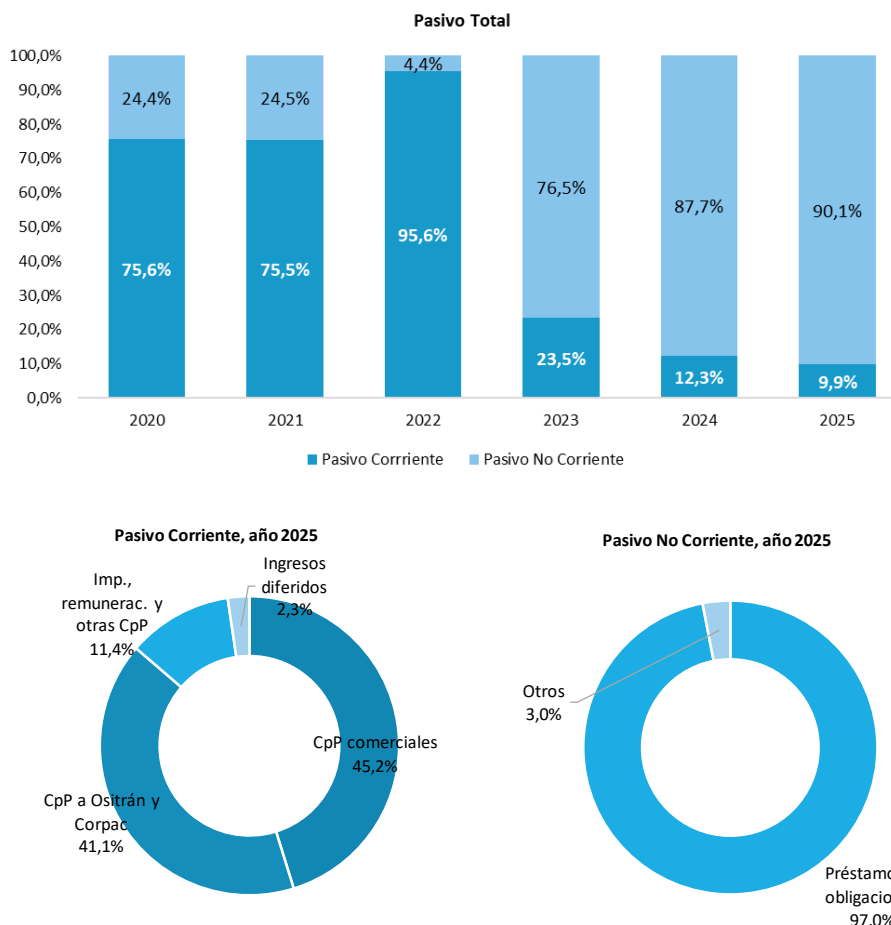
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

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

179. En el gráfico anterior se observa que, en el caso de los activos corrientes, al cierre del 2025 estos se componían principalmente por otras cuentas por cobrar, con una participación de 48,3 %, seguido de la cuenta efectivo y equivalente de efectivo, con una participación de 38,2 %; asimismo, la cuenta por cobrar comerciales tuvo una participación de 8,9 % y otros conformada por las cuentas existencias y gastos pagados por anticipado tuvieron una participación de 4,7 %. Por otro lado, los activos no corrientes estuvieron conformados por los activos intangibles, con una participación de 99,3 %, equipo y unidades de transporte representaron el 0,6 % y los gastos pagados por anticipo representaron el 0,1 %.
180. Por otro lado, con relación a los pasivos de LAP, en el siguiente gráfico se observa que, su composición ha cambiado en el periodo 2020-2025. Hasta el año 2022, los pasivos corrientes tuvieron una participación mayor al 75 %; mientras que, en el año 2023 su participación fue de 23,5 %, en el 2024 fue de 12,3 % y en el 2025 dicha participación no superó el 10 %. Dicho cambio en la composición del pasivo de LAP es explicado principalmente por el incremento de la cuenta de préstamos y obligaciones del pasivo no corriente, la cual pasó de USD 0 en los años 2021 y 2022 a USD 697 millones en el año 2023 y USD 1 143,0 millones en el año 2025.



**Gráfico 20: Composición de pasivos de la empresa, periodo 2020-2025
(en términos porcentuales)**



Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

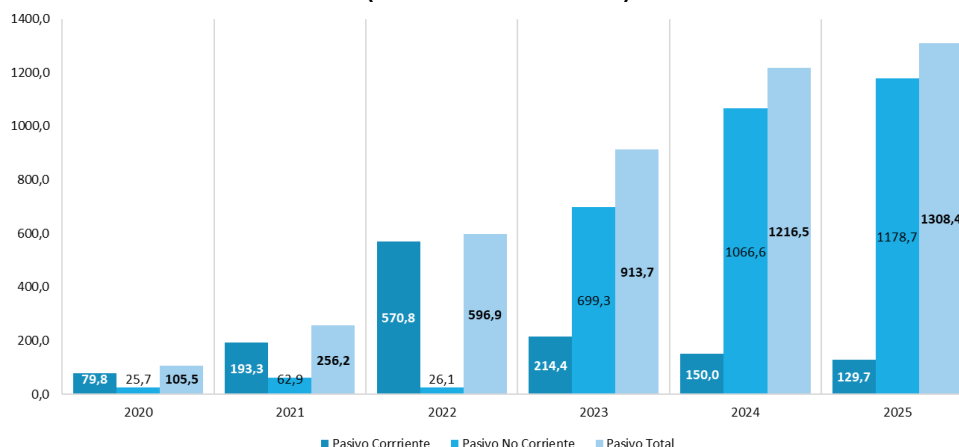
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

Nota: En el pasivo no corriente, la cuenta otros está representada por Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac, Ingresos diferidos, Pasivo por impuesto a las ganancias diferido y Pasivo por impuesto a las ganancias diferido

181. Como se observa en el gráfico anterior, en el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2025 estos se conformaron principalmente por las cuentas por pagar comerciales, con una participación de 45,2 %, seguido de las cuentas por pagar a Ositrán y Corpac, las cuales representaron el 41,1 %; mientras que, los impuestos, remuneraciones y otras cuentas por pagar y los ingresos diferidos, tuvieron participaciones del 11,4 % y 2,3 %, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, estos estuvieron compuestos principalmente por la cuenta Préstamos y Obligaciones, con una participación de 97,0 %; y, la cuenta otros tuvo una participación 3,0 %. La categoría otros del pasivo no corriente está conformada por Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac, Ingresos diferidos, Pasivo por impuesto a las ganancias diferido y Pasivo financieros derivados.
182. En cuanto a la evolución histórica del pasivo total, en el siguiente gráfico se observa que, este ha pasado de USD 105,5 millones en 2020 a USD 1 308,4 millones en el año 2025, lo que representa un incremento acumulado de más de 1000 %; con una tasa de crecimiento promedio anual de 74 %. En particular, el pasivo no corriente ha mostrado un crecimiento acumulado de más de 4400 %, al pasar de USD 25,7 millones en el año 2020 a USD 1178,7 millones en el año 2025; mientras que, el pasivo corriente ha tenido un crecimiento acumulado de 63 % al pasar de USD 79,8 millones en el 2020 a USD 129,7 millones en el 2025.



**Gráfico 21: Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2020-2025
(en millones de USD)**

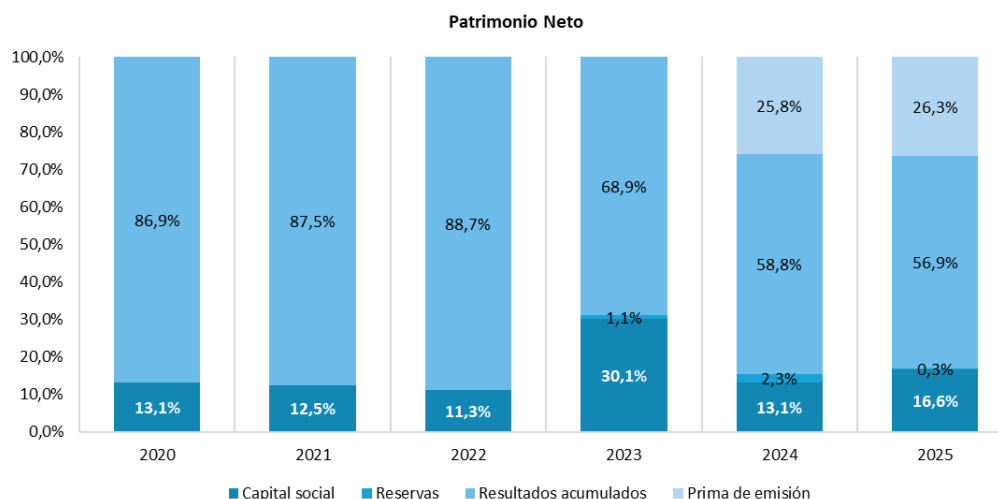


Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

183. Finalmente, con relación al patrimonio neto, al cierre del año 2025 este ascendió a USD 1 031,9 millones, lo cual representó una pequeña reducción de USD 18,0 millones (1,7 %) respecto de lo observado al cierre del año 2024. Dicho total se encontró compuesto en un 56,9 % por los resultados acumulados; un 26,3 % por la prima de emisión; un 16,6 % por el capital social y el 0,3 % restante por las reservas.

**Gráfico 22: Composición del patrimonio de la empresa, periodo 2020-2025
(en términos porcentuales)**



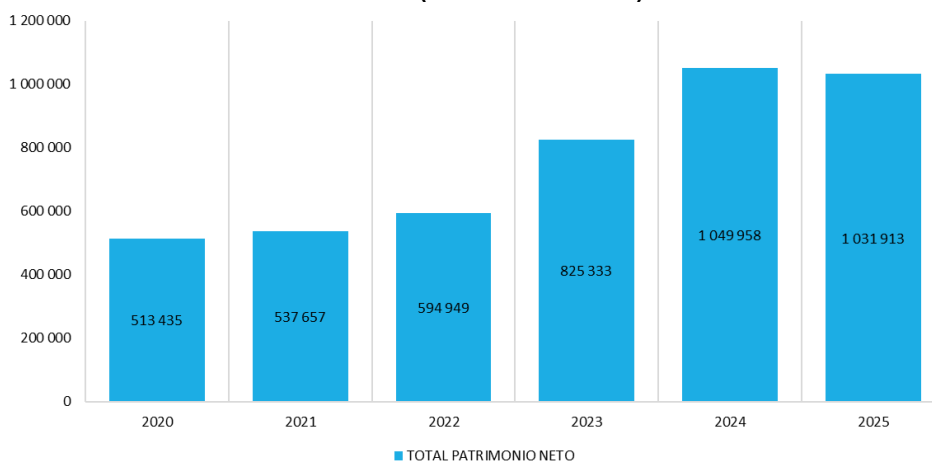
Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

184. 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. En acumulado, del año 2020 al 2025 el patrimonio neto de la empresa aumentó en USD 518,5 millones, lo que equivale a un crecimiento acumulado de 101 %.



**Gráfico 23: Evolución del Patrimonio Neto de la empresa, periodo 2020-2025
(en miles de USD)**

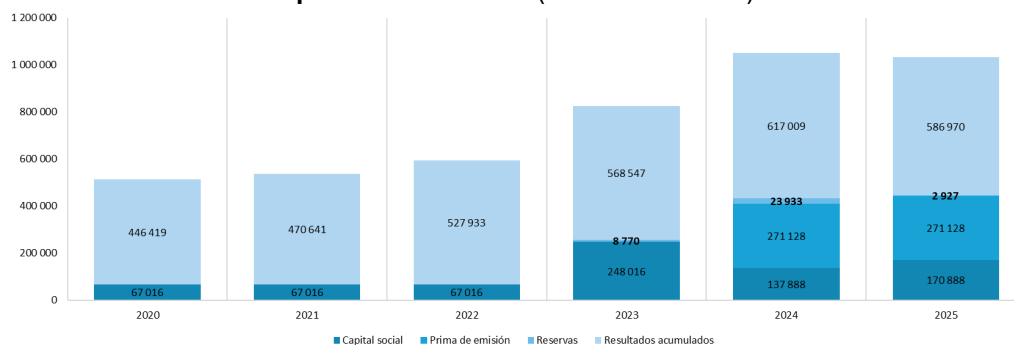


Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

185. Cabe señalar que, en el 2025 la empresa alcanzó USD 587,0 millones de ganancias acumuladas, ello como consecuencia, según las Notas a los Estados Financieros de la empresa, de la decisión de la compañía de no distribuir los dividendos por algunos años, sino utilizar todos los recursos en el programa de expansión e infraestructura aeroportuaria; dicha cuenta tuvo una participación del 56,9 % en el patrimonio total de la empresa en ese año. De otro lado, la cuenta prima por emisión tuvo una participación de 26,3 % del patrimonio neto, alcanzando los USD 271,1 millones; seguida de las cuentas de capital social con USD 170,9 millones (con una participación de 16,6 %) y reservas con USD 2,9 millones (con una participación de 0,3 %).

**Gráfico 24: Evolución del Patrimonio Neto de la empresa, por cuentas,
periodo 2020-2025 (en miles de USD)**



Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán



VIII.2. Análisis de los indicadores financieros

Ratios de liquidez

186. En el ejercicio 2025, la empresa presentó una ligera mejora en sus indicadores de liquidez respecto del ejercicio 2024. Los ratios de liquidez clásica⁶⁸ y prueba ácida⁶⁹ se mantuvieron por encima de la unidad, alcanzando valores de 1,37 y 1,30, respectivamente, lo que evidencia que la empresa contaba con suficientes activos corrientes para atender sus obligaciones de corto plazo. Asimismo, al cierre del ejercicio 2025, los activos corrientes superaron a los pasivos corrientes en USD 47,8 millones, reforzando su posición de liquidez. No obstante, el ratio de liquidez absoluta⁷⁰ se mantuvo por debajo de 1, registrando un valor de 0,52, lo que indica que el efectivo y equivalentes de efectivo no eran suficientes para cubrir la totalidad de las obligaciones corrientes de manera inmediata.
187. En comparación con el ejercicio 2024, los ratios de liquidez corriente, prueba ácida y liquidez absoluta aumentaron de 1,32, 1,29 y 0,45 a 1,37, 1,30 y 0,52, respectivamente. Esta mejora se explica principalmente por la reducción de los pasivos corrientes, los cuales disminuyeron en USD 20,3 millones, al pasar de USD 150,0 millones en 2024 a USD 129,7 millones en 2025. Dentro de estos, destacó la disminución de las cuentas por pagar comerciales, que se redujeron en USD 25,8 millones (-30,6 %) respecto del ejercicio anterior.
188. Por otro lado, el ratio de rotación del capital de trabajo⁷¹ (rotación K) aumentó de 8,45 en 2024 a 9,18 en 2025, lo que refleja una mayor generación de ingresos operativos en relación con el capital de trabajo de la empresa. En ese sentido, por cada dólar invertido en capital de trabajo se generaron USD 8,45 de ingresos operativos en 2024, mientras que en 2025 dicho valor ascendió a USD 9,18. Este comportamiento es consistente con el incremento de los ingresos de operación registrado durante el ejercicio 2025.

Cuadro 23: Ratios de liquidez de LAP, periodo 2020– 2025

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Liquidez clásica	1,62	0,45	0,25	0,98	1,32	1,37
Prueba ácida	1,57	0,43	0,24	0,96	1,29	1,30
Liquidez absoluta	0,91	0,25	0,10	0,37	0,45	0,52
Capital de Trabajo	49 392	-105 963	-426 536	-3 782	47 713	47 799
Rotación K	2,74	-1,73	-0,69	-93,31	8,45	9,18

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

Ratios de endeudamiento financiero

189. En los ejercicios 2025 y 2024, los ratios de endeudamiento (Deuda–Patrimonio⁷² y Endeudamiento del Activo⁷³) muestran que el nivel de apalancamiento de la empresa continuó incrementándose. Por su parte, el ratio de Calidad de la Deuda⁷⁴ disminuyó, reflejando una menor participación de las obligaciones de corto plazo dentro del pasivo total. Asimismo, el Índice de Solvencia⁷⁵ se redujo ligeramente respecto al año anterior. Del análisis del estado de situación

⁶⁸ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente.

⁶⁹ Calculado como (Activo Corriente – Existencias – Gastos Contratados por Anticipado) / Pasivo Corriente.

⁷⁰ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente.

⁷¹ Calculado como Ingresos Operativos / Capital de Trabajo, a su vez, Capital de Trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

⁷² Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

⁷³ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

⁷⁴ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

⁷⁵ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.



financiera se observa, además, una disminución del pasivo corriente, el cual representa el 5,5 % del activo total al cierre de 2025, frente al 6,6 % registrado en 2024.

190. El ratio Deuda–Patrimonio muestra que, en el ejercicio 2025, por cada USD 100 de patrimonio la empresa mantiene aproximadamente USD 126,8 de deuda, lo que evidencia un mayor nivel de apalancamiento financiero. Este resultado supera el registrado en 2024, cuando por cada USD 100 de patrimonio correspondían USD 115,9 de deuda.
191. El ratio de Endeudamiento del Activo aumentó en el ejercicio 2025 respecto de 2024. Así, el 55,9 % del activo total fue financiado con recursos de terceros en 2025, mientras que en 2024 esta proporción ascendió a 53,7 %. Ello refleja una mayor dependencia del financiamiento externo para sostener el crecimiento de los activos.
192. El ratio de Calidad de la Deuda muestra que, en 2024, el 12,3 % del pasivo total estaba conformado por obligaciones de corto plazo. En 2025, dicho indicador se redujo a 9,9 %, lo que evidencia una menor participación del pasivo corriente dentro de la estructura total de endeudamiento y una mayor concentración de obligaciones de largo plazo.
193. Finalmente, el Índice de Solvencia muestra que, al cierre de 2025, por cada USD 1,0 de pasivo total, la empresa disponía de USD 1,79 en activos totales, cifra inferior a la registrada en 2024 (USD 1,86). Esta reducción se explica por el crecimiento del pasivo total a una tasa superior a la del activo total, lo que derivó en una leve disminución de la capacidad de respaldo patrimonial de las obligaciones de la empresa.

Cuadro 24: Ratios de endeudamiento de LAP, periodo 2020– 2025

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Deuda - Patrimonio	20,5%	47,7%	100,3%	110,7%	115,9%	126,8%
Endeudamiento del Activo	17,0%	32,3%	50,1%	52,5%	53,7%	55,9%
Calidad de la Deuda	75,6%	75,5%	95,6%	23,5%	12,3%	9,9%
Índice de Solvencia	5,87	3,10	2,00	1,90	1,86	1,79

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

Ratios de rentabilidad

194. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos, así como en la utilización de los recursos propios para la generación de utilidades. Estos indicadores permiten evaluar la capacidad de la empresa para transformar sus ingresos, activos y patrimonio en beneficios económicos.

Cuadro 25: Ratios de rentabilidad de LAP, periodo 2020 – 2025

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Margen Bruto	47,8%	48,9%	47,9%	48,2%	48,3%	48,8%
Margen Operativo	9,6%	17,3%	24,3%	19,7%	18,1%	2,8%
Margen Neto	7,1%	13,2%	19,6%	11,5%	12,0%	-6,8%
Margen EBITDA	18,7%	24,5%	28,8%	27,3%	27,4%	20,3%
ROE	1,9%	4,5%	9,6%	4,9%	4,6%	-2,9%
ROA	1,6%	3,1%	4,8%	2,3%	2,1%	-1,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

195. Como puede observarse en el cuadro precedente, el margen bruto⁷⁶ aumentó ligeramente en el ejercicio 2025 respecto de 2024, al pasar de 48,3 % a 48,8 %. Este resultado refleja una mejora marginal en la generación de ingresos netos respecto de los ingresos de operación. Sin embargo, el margen operativo⁷⁷ registró una reducción significativa, al pasar de 18,1 % en 2024 a 2,8 % en 2025. Esta disminución se explica porque los gastos operativos crecieron a una tasa

⁷⁶ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

⁷⁷ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.



considerablemente mayor que los ingresos de operación, afectando la rentabilidad de las actividades propias de la empresa

196. Por otro lado, el margen neto⁷⁸ presentó una caída significativa al pasar de 12,0 % en 2024 a -6,8 % en 2025, lo que evidencia que la empresa registró pérdidas durante el ejercicio. Así, por cada USD 100 de ingresos de operación, la empresa obtuvo una pérdida neta de aproximadamente USD 6,9. Este resultado se explica principalmente por el incremento de los gastos financieros y de los gastos operativos registrados durante el periodo.
197. En cuanto al margen EBITDA⁷⁹, este constituye una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos de operación. Así, en el ejercicio 2025, el margen de EBITDA se redujo de 27,4 % a 20,3 %, lo que representa una disminución de 7,1 puntos porcentuales respecto de 2024. Este resultado es consistente con la reducción observada en el margen operativo y en el margen neto, y refleja una menor capacidad de generación de resultados operativos durante el periodo, debido principalmente al significativo incremento de los gastos operativos registrado en 2025.
198. Por su parte, el ROE⁸⁰ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. En 2025, este indicador se tornó negativo como consecuencia de la pérdida neta registrada en el ejercicio. Así, por cada USD 100 de patrimonio, la empresa generó una pérdida de aproximadamente USD 2,9, mientras que en 2024 obtuvo una utilidad de USD 4,6 por cada USD 100 de patrimonio. Esta variación responde principalmente al deterioro de los resultados del ejercicio.
199. Finalmente, el ROA⁸¹ mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa. En 2025, este indicador disminuyó al pasar de 2,1 % en 2024 a -1,3 % en 2025, reflejando una rentabilidad negativa sobre los activos. Este comportamiento se explica por la pérdida neta registrada durante el ejercicio, pese al crecimiento del activo total de la empresa.

IX. CONCLUSIONES

200. El AIJC 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 57 destinos internacionales en Sudamérica, Centro América, Norteamérica y Europa; mientras que, a nivel nacional, conecta a Lima con los principales departamentos del Perú.
201. De la evaluación del desempeño de la Concesión del AIJC durante el año 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) En el año 2025, el AIJC se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, considerando que movilizó el 59,4 %, 90,2 % y el 41,7 % del total de pasajeros, carga y operaciones de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. Durante el año 2025, alrededor de 25,5 millones de pasajeros hicieron uso del AIJC, lo cual representó un incremento de 4,2 % (1,02 millones de pasajeros adicionales) respecto del año anterior
 - (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 -1,5 % y 5,9 % entre los años 2024 y 2025.
 - (iii) Los cargos de acceso temporales para la prestación de los servicios de Mostradores de Check-in, Oficinas Operativas-Dique, Oficinas Operativas, Arrendamiento de Almacenes para Depósito de Equipaje Rezagado, Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o

⁷⁸ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

⁷⁹ Calculado como EBITDA / Ingresos de Operación, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.

⁸⁰ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

⁸¹ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



Sistema HBS, Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento – Autoservicio y Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento – Ejecutivo en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez fueron fijados mediante diversos mandatos de acceso aprobados en el año 2025.

- (iv) De acuerdo con lo informado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, al cierre del 2025, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario, que ha sido reconocida por el Ositrán, ascendió a USD 1203,74 millones, lo que representa un avance de 69,3 % en el compromiso total de inversión de LAP.
- (v) Durante el año 2025, LAP pagó al Estado Peruano la suma de USD 178,7 millones y devengó USD 182,5 millones por concepto de Retribución al Estado (46,511 % de los Ingresos Brutos). Asimismo, transfirió a CORPAC aproximadamente USD 49,4 millones y devengó USD 42,1 millones por concepto de 50 % sobre ingresos de aterrizaje y despegue y 20 % por TUUA internacional. Además, pagó al Ositrán USD 4,77 millones por concepto de Tasa Regulatoria.
- (vi) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante el año 2025, se ha verificado lo siguiente:
 - La encuesta de satisfacción de usuarios muestra que las aerolíneas cargueras son las que se sobresalen con relación a la infraestructura del AIJC; mientras que, los clientes comerciales son los que experimentaron la mayor disminución.
 - 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 AIJC, apreciándose que los pasajeros en tránsito registran el mayor nivel de satisfacción en 95 %.
 - Por otro lado, se presentaron 1140 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJC, lo cual representa un incremento de 73,3 % respecto del número de reclamos presentados en el año anterior. Del total de reclamos presentados, el 31,3 % (357 reclamos) estuvieron asociados a calidad y oportuna prestación del servicio, el 15,8 % (180 reclamos) estuvieron asociados a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios; el 8,6 % estuvo relacionado a información proporcionada a los usuarios, 7,0 % a facturación o cobro; mientras que el 37,3 % de reclamos estuvo asociado 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 2025 se ha verificado lo siguiente:
 - Los ingresos brutos totales de LAP ascendieron a USD 595,1 millones en 2025, lo que representa una disminución de USD 308,7 millones (-34,2 %) respecto de 2024. Este resultado se explica principalmente por la reducción de los ingresos por construcción, que pasaron de USD 500,5 millones a USD 156,5 millones (-68,7 %). Por su parte, los ingresos de operación ascendieron a USD 438,6 millones, registrando un incremento de USD 35,4 millones (8,8 %) respecto del ejercicio anterior.
 - Como resultado de la diferencia entre los ingresos y costos de la concesión en el ejercicio 2025, la utilidad de operación ascendió a USD 12,1 millones, equivalente al 2,8 % de los ingresos de operación. Este resultado representa una disminución de USD 61,0 millones (-83,4 %) respecto de 2024.
 - Del análisis del Estado de Situación Financiera, se aprecia que el activo total de la empresa se incrementó en USD 73,8 millones (3,3 %) respecto de 2024, principalmente por el aumento de USD 118,1 millones en los activos intangibles, asociado a las inversiones ejecutadas en el marco de la concesión. Este incremento fue parcialmente compensado por la reducción de otras cuentas por cobrar.



- Por su parte, durante el año 2025, la empresa mantuvo ratios de liquidez superiores a 1,0, lo que evidencia que dispone de recursos suficientes para cubrir sus obligaciones corrientes. No obstante, dichos indicadores registraron una ligera disminución respecto de 2024, debido principalmente a la reducción del activo corriente.
- Finalmente, los ratios de rentabilidad de la empresa mostraron un deterioro significativo en 2025. Si bien el margen bruto aumentó ligeramente de 48,3 % a 48,8 %, el margen operativo disminuyó de 18,1 % a 2,8 % y el margen EBITDA se redujo de 27,4 % a 20,3 %. Asimismo, el margen neto pasó de 12,0 % a -6,8 %, debido a la pérdida neta registrada en el ejercicio. En línea con ello, tanto el ROE como el ROA se tornaron negativos, reflejando una menor rentabilidad del patrimonio y de los activos de la empresa.



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 AIJC
		(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 AIJC 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 período 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 AIJC. 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 AIJC.
		(11) Eliminación del numeral 4 del anexo 11: Referido a la entrega de terrenos para la ampliación del AIJC.
		(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.
8	19/8/2024	(1) Suspensión parcial y temporal de la obligación del Concesionario respecto al pago de la Retribución de un trimestre del 2024, regulada en el numeral 1.52 de la Clausula 1 y en el numeral 4.1 de la Cláusula 4 del Contrato de Concesión.
		(2) Acuerdo entre las Partes que LAP culminará la ejecución de las vías internas que conectarán los Puentes Modulares temporales con el Nuevo Terminal de [pasajeros del Aeropuerto.
9	2/6/2026	(1) Eliminación del pago de la TUUA de Transferencia para los pasajeros DOM-DOM y se establece compensación para LAP.
		(2) Se regula la participación de Terceros Calificados y sus inversiones.
		(3) Reversión de áreas de la concesión para la Línea 2 y Ramal 4 del Metro de Lima.
		(4) Incorporación cláusula anticorrupción
		(5) Entre otras

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, la séptima el 25 de julio 2017, la octava el 19 de agosto de 2024 y la novena el 2 de junio de 2026.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



ANEXO N° 2: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez		
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	- Negociación - Controversias Técnicas se someterán a peritaje (Adenda 4) - Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones se someten a arbitraje Internacional de Derecho. - Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones se someterá a arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima.	Cláusula 17.1. Cláusula 17.3. Cláusula 17.4. Cláusula 17.5.
Penalizaciones	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.	Cláusula 5.6.1.1 Cláusula 5.8.
Causales de caducidad	- Vencimiento de la vigencia de la Concesión - Incumplimiento del Concesionario	Cláusula 14 Cláusula 15.1.1 y 15.2
	- Incumplimiento del Concedente - Resolución opcional por el Concedente - Fuerza Mayor - Destrucción total del aeropuerto - Acuerdo entre las partes. - Anticorrupción	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 Adenda 9



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	- De responsabilidad de trabajadores y empleadores. - De Responsabilidad y de Propiedad - Seguro que cubra costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto. - Responsabilidad Civil por daños a personas y bienes y responsabilidad pública. - Responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes y responsabilidad pública.	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	Período Inicial (0 - 8) - Pistas de A/D con capacidad de manejo de 33 naves comerciales en hora punta. - Segunda Pista 15R 33L: 3480 m, 45 m - Total de salidas y llegadas en un día punta: 347 - Total de salidas y llegas en hora punta: 26 19 posiciones de contacto al año 8 - Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 7.2 millones PAX/año 8 - Hora punta combinada 2789 PAX - IATA B, GSE E y CAT 9 - Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(2); B767,DC10 y A300, 4 en total; y B737,MD80 y A320, 10 - Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total 14. Período Remanente (9 - 30) - Pistas de A/D con capacidad de manejo de 74 naves comerciales en hora punta y 151 mil operaciones/año 30 - Total de salidas y llegadas en un día punta:585 - Total de salidas y llegadas en hora punta:45 56 posiciones de contacto al año 30. - Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 18.4 millones PAX/año 30 - Hora punta combinada 6016 PAX GSE E y CAT 9. - Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(4); B767,DC10 y A300, 13 en total; y B737,MD80 y A320, 16 - Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total en total 28.	Anexo 14
	Mecanismo de regulación de RPI-X:	



Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez		
Tema	Contenido	Ref.
Tarifas, precios y otros	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. <u>Régimen de Acceso:</u> 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. <u>Regímenes especiales:</u> Playa de estacionamiento vehicular, Otras actividades comerciales.	Anexo 5, REMA y REA de LAP, Tarifarios de LAP
Revisión de tarifas, precios y otros.	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. Régimen de acceso: Emisión de Mandatos de Acceso, conforme con las solicitudes de Acceso de los usuarios intermedios 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. Playa de estacionamiento vehicular: Revisión tarifaria en base a una muestra de playas de estacionamiento.	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

Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L.
Modalidad: Autosostenible
Periodo: 2001-2025

a. Tráfico													
Indicador	Unidad	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Pasajeros Totales	Miles de pasajeros	4 166	4 305	4 530	5 066	5 653	6 039	7 524	8 281	8 784	10 280	11 795	13 330
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
Tránsito y transferencia*	Miles de pasajeros	48	170	229	250	314	363	529	640	724	883	1 117	1 227
Carga Total	Toneladas	114 251	136 676	156 353	171 538	177 062	196 930	225 370	239 112	232 374	271 794	286 641	293 675
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
Operaciones Totales	N° de operaciones	61 262	70 327	70 230	72 310	73 279	77 319	92 878	98 730	104 966	120 496	135 082	148 326
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

Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L.
 Modalidad: Autosostenible
 Período: 2001-2025

a. Tráfico														
Indicador	Unidad	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Pasajeros Totales	Miles de pasajeros	14,913	15,659	17,113	18,845	20,607	22,128	23,280	7,044	10,822	18,623	21,259	24,480	25,496
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	14,701	15,185
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	8,663
Tránsito y transferencia*	Miles de pasajeros	1,239	1,331	1,394	1,663	1,891	1,941	1,803	400	216	519	882	1,334	1,648
Carga Total	Toneladas	296,517	302,406	300,686	287,826	283,702	285,637	271,326	190,365	219,203	218,567	213,775	228,963	267,153
Nacional	Toneladas	34,636	30,147	29,020	28,043	30,625	27,336	27,325	18,420	22,797	25,163	27,594	27,798	30,736
Internacional	Toneladas	247,075	258,304	260,958	250,832	242,915	248,155	231,999	168,824	192,196	185,878	178,402	195,164	229,443
Tránsito	Toneladas	14,806	13,955	10,708	8,951	10,162	10,146	12,002	3,121	4,209	7,525	7,779	6,001	6,974
Operaciones Totales	N° de operaciones	153,121	155,093	166,388	176,864	186,825	192,695	197,855	73,256	102,005	149,944	170,517	189,492	199,303
Nacionales	N° de operaciones	91,908	91,128	99,976	105,552	109,583	111,501	115,552	47,733	72,761	97,804	107,363	117,315	120,453
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	78,850

b. Ingresos (Miles de dólares)													
Ingresos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
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	338,286
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	100,343

*Nota: *Incluye pasajeros en transferencia internacional y nacional. Para el caso de nacional, corresponde a vuelos de aeropuertos no homologados y se registra desde junio de 2025.*

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
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
**Gerente de Regulación y
Estudios Económicos**

Cintha López Vásquez
**Ejecutiva de la Jefatura de Estudios
Económicos (e)**

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

María Alejandra Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente
Marisol Huamán Velasque – Asistente
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Lady Osorio Alcantara – Practicante
Enrique Alonso Serrano Salas – Practicante
Rafael Lozano Jimenez – Practicante