

20 MEMORIA  
20 INTEGRADA

 **LAP**  
LIMA AIRPORT  
PARTNERS

**"PERÚ**

**DESPEGUEMOS //**  
**NUEVAMENTE**





# MEMORIA INTEGRADA 2020

Lima Airport Partners S.R.L.

Lima, Abril de 2021

Edición general y aplicación de  
Estándares GRI: Responde SAC

[www.responde.pe](http://www.responde.pe)

Diseño y diagramación: Xspertia.com



# INDICE



## 1. HACIA UN DESTINO SOSTENIBLE

04

### 1.1. MAPA (UBICACIÓN)

### 1.2. MENSAJE DEL GERENTE GENERAL

## 2. CONECTANDO EL PERÚ AL MUNDO

10

### 2.1. SOMOS LIMA AIRPORT PARTNERS

- 2.1.1. Sobre la empresa
- 2.1.2. Gestión de la sostenibilidad

### 2.2. HUB PARA LA REGIÓN: AEROPUERTO JORGE CHÁVEZ

- 2.2.1. Contribución del aeropuerto al desarrollo económico
- 2.2.2. El futuro del Jorge Chávez
- 2.2.3. Accesibilidad

## 3. DESPEGANDO NUEVAMENTE

24

### 3.1. MOTOR ECONÓMICO DE LA REGIÓN

- 3.1.1. Rentabilidad
- 3.1.2. Buen gobierno corporativo
- 3.1.3. Ética y Cumplimiento

### 3.2. VUELOS CADA VEZ MÁS SEGUROS

- 3.2.1. Operaciones seguras y responsables
- 3.2.2. *Safety*
- 3.2.3. *Security*
- 3.2.4. Cadena de suministro responsable

### 3.3. NUEVA EXPERIENCIA DEL PASAJERO Y CLIENTE

- 3.3.1. Servicios de excelencia
- 3.3.2. Aerolíneas
- 3.3.3. Concesionarios
- 3.3.4. Pasajeros
- 3.3.5. Reclamos
- 3.3.6. Educación y ciudadanía

### 3.4. UN EQUIPO QUE MARCA LA DIFERENCIA

- 3.4.1. Nuestro equipo
- 3.4.2. Talento LAP
- 3.4.3. Salud y seguridad en el trabajo
- 3.4.4. Protección del Empleo
- 3.4.5. Derechos humanos y diversidad

### 3.5. COMPROMISO CON EL ENTORNO

- 3.5.1. Desarrollo local y comunidades
- 3.5.2. Alianzas colaborativas con el Estado y el ecosistema aeroportuario

### 3.6. PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

- 3.6.1. Gestión ambiental
- 3.6.2. Cambio climático y energía
- 3.6.3. Gestión del ruido
- 3.6.4. Calidad de aire
- 3.6.5. Gestión de residuos
- 3.6.6. Agua y biodiversidad

### 3.7. PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL AIJC

- 3.7.1. El Proyecto de Ampliación
- 3.7.2. Gestión de riesgos
- 3.7.3. Planeamiento y desarrollo de infraestructura
- 3.7.4. Desafíos de la gestión ambiental
- 3.7.5. El equipo del proyecto

## 4. ALINEAMIENTO A ESTÁNDARES

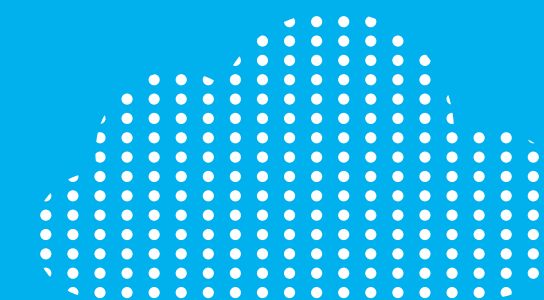
92

### 4.1. ACERCA DEL REPORTE

### 4.2. SOSTENIBILIDAD CORPORATIVA

### 4.3. ÍNDICE DE CONTENIDOS GRI

### 4.4. CUMPLIMIENTO DE LOS PRINCIPIOS DEL PACTO GLOBAL







# 01

## HACIA UN DESTINO SOSTENIBLE

AFRONTAMOS LOS DESAFÍOS DE LA COYUNTURA INTEGRANDO LA SOSTENIBILIDAD COMO UN VALOR CLAVE DE LA GESTIÓN DEL NEGOCIO, Y CON ÉNFASIS EN EL VALOR COMPARTIDO.





“  
**UBICACIÓN GEOGRÁFICA  
PRIVILEGIADA:** EN EL CENTRO  
DE SUDAMÉRICA Y  
AL NIVEL DEL MAR

“  
**EXCELENTES  
CONDICIONES  
CLIMÁTICAS TODO  
EL AÑO**



# MENSAJE DEL GERENTE GENERAL

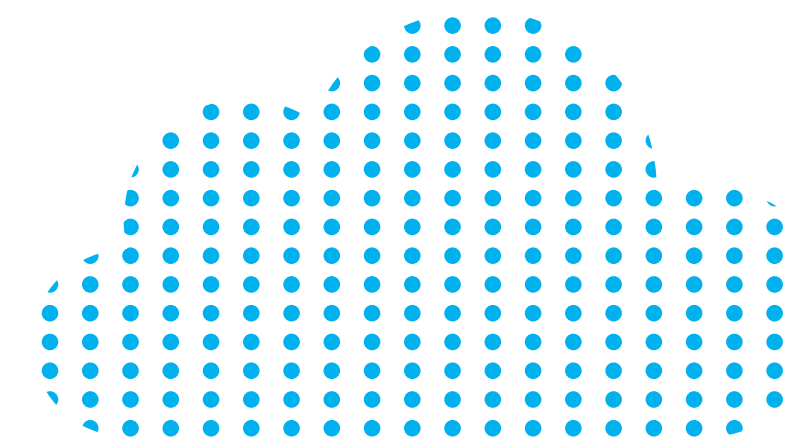
“

LA MEMORIA DE ESTE AÑO  
SE ENFOCA EN NUESTRA  
TRANSFORMACIÓN,  
ORIENTADA A GENERAR  
VALOR

El año 2020 ha marcado un hito en la historia mundial, todo cambió. La pandemia del coronavirus ha significado una fuerte disrupción a nivel global, tanto en el bienestar general de las personas, como en la salud y estabilidad económica de todos. En el balance, una de las industrias más afectadas fue la nuestra, la aeronáutica, por la drástica reducción del tráfico aéreo, ante el confinamiento de las personas y las diversas medidas adoptadas por los países afectando la movilidad global por vía aérea. La recuperación del sector será nuestro un gran desafío, el cual venimos afrontando junto a todos los actores con los que compartimos la responsabilidad de seguir conectando al país.

Por primera vez, desde que obtuvimos la concesión, nuestras operaciones se suspendieron casi por completo, desde mediados de marzo hasta el 15 de julio del 2020, salvo por carga, aterrizajes y despegues de vuelos humanitarios. Las expectativa inicial de alcanzar 25.00 millones de pasajeros para el 2020, se vio fuertemente afectada por la pandemia y sólo se logró 7.04 millones de pasajeros, lo que significó una caída del 70.0% respecto al año anterior.

A pesar de esta difícil coyuntura, la solidez y responsabilidad con la que, a lo largo de la concesión, hemos administrado nuestras finanzas, nos permitió afrontar los efectos de la pandemia. Además, de manera



inmediata; implementamos diversos escenarios de priorización de gastos operativos e inversiones, poniendo foco en aquellas que garantizarán el reinicio de las operaciones de forma segura, así como la continuidad de los compromisos propios de la concesión.

Tuvimos que transformarnos de forma acelerada para adaptarnos a la coyuntura de la COVID-19, homologándonos a las principales industrias del mundo y apuntando a incrementar nuestros altos estándares de salud y seguridad. Una vez declarada la cuarentena, gran parte de nuestra gestión migró a trabajar de manera remota, sin que ello significara una interrupción de nuestros procesos, todo gracias al soporte de nuestra plataforma de tecnología que estaba ya preparada para una contingencia similar.

Nuestros colaboradores fueron nuestros mejores aliados. Juntos trabajamos en mantener el espíritu de resiliencia y el compromiso con el servicio, priorizando la implementación de medidas de prevención frente a la COVID-19 y la protección del empleo de cada uno de ellos. También, buscamos dar soporte y afianzar la comunicación cercana con nuestros proveedores, socios y clientes comerciales, brindándoles facilidades económicas, financiamiento y flexibilidad en las condiciones comerciales.



Debido a la eficaz implementación de medidas y lineamientos de bioseguridad, obtuvimos la *Airport Health Accreditation* del *Airport Council Internacional* y generamos una adecuada articulación con el ecosistema aeroportuario para asegurar una experiencia de viaje segura a todos nuestros usuarios. Para el 2021, esperamos implementar nueva tecnología que permita a los pasajeros experimentar una mejor calidad de servicio, innovando no solo en nuestro avance digital sino también fortaleciendo las relaciones con nuestros *partners*.

El Proyecto de Ampliación también se vio afectado, principalmente en sus actividades en el campo por las restricciones iniciales de inmovilización total dictadas por el Gobierno, sin embargo, la gestión del proyecto se mantuvo de forma remota. Asimismo, la solidez de nuestra empresa afianzó la confianza de los inversionistas y obtuvimos un financiamiento de US\$ 450.00 millones de dólares, que nos permitió asegurar la ejecución de todos los paquetes constructivos asociados al Lado Aire del proyecto, y así; por ejemplo, continuar con las obras de la segunda pista y la nueva torre de control. El haber logrado dicho financiamiento, siendo uno de los sectores más golpeados por la crisis, fue un hito significativo, que evidencia la solidez de nuestra empresa así como la del proyecto.

Para fines del 2022, el Estado peruano recibirá la segunda pista culminada. Asimismo, estamos trabajando para que la licitación del nuevo terminal de pasajeros se adjudique en el tercer trimestre de 2021. Según nuestros avances, la entrega del nuevo terminal de pasajeros se dará durante el año 2025.

Nuestra gestión social también se adaptó a la coyuntura. Un proyecto clave fue "Salud en casa", que realizó 8 mil atenciones médicas gratuitas a domicilio, contribuyendo a la continuidad de los servicios médicos paralizados debido a la coyuntura, en el Área de Influencia Directa.

Respecto a nuestra gestión ambiental, obtuvimos la *Airport Carbon Accreditation* (ACA Nivel 1); así como el reconocimiento Nacional Antonio Brack Egg por los trabajos realizados para la remediación ambiental de los terrenos del Proyecto de Ampliación.

Para el 2021, seguiremos integrando la sostenibilidad en nuestra gestión como elemento clave de la reactivación del negocio y la generación de valor compartido.

Del mismo modo, esperamos alcanzar los 10.00 millones de pasajeros, con un movimiento de aeronaves cercano a los 39 mil vuelos, equivalente a lo que el aeropuerto gestionó en los años 2008 y 2009.

Para ello, es indispensable trabajar de manera conjunta con el Estado y demás actores de nuestra industria, para incrementar la confianza de los pasajeros, construyendo experiencias únicas de servicio y ofreciendo los mejores protocolos de seguridad.

El 2020 ha significado una fuerte prueba para todo el equipo de Lima Airport Partners, lo cual evidenció nuestra solidez no sólo como organización sino también el compromiso de todo el ecosistema aeroportuario. Esta coyuntura nos permitió tomar una decisión sobre nuestro propósito para el 2021, por ello la Memoria de este año se enfoca en nuestra transformación, orientada a generar valor.

En este contexto, trabajar colaborativamente con nuestros *stakeholders* se vuelve especialmente significativo para proteger la salud de pasajeros y colaboradores del aeropuerto, mientras continuamos transformándonos desde nuestro sector para contribuir con nuestro país.

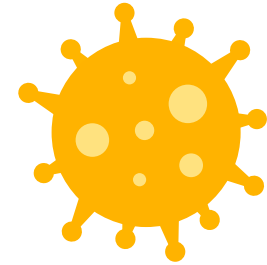


*Juan José Salmón*

**Juan José Salmón**  
Gerente General



## MEDIDAS FRENTE AL COVID-19



Priorizamos la protección de la salud y el empleo de nuestros **600 colaboradores**

Implementamos todos los protocolos, capacitaciones y **medidas de bioseguridad** necesarias para proteger a pasajeros y colaboradores

**93%** de satisfacción de pasajeros frente a las medidas de salud y seguridad para la prevención del COVID-19



Mejora del **Plan y Programa Anual de Salud y Seguridad en el Trabajo (SSO)** para nuestros colaboradores directos y contratistas

Organización del encuentro **“Estrategias Empresariales Frente al COVID”** con la participación de aliados del sector privado

**Activamos el comité de emergencia** permanente con la comunidad aeroportuaria





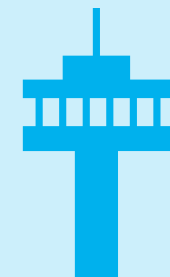
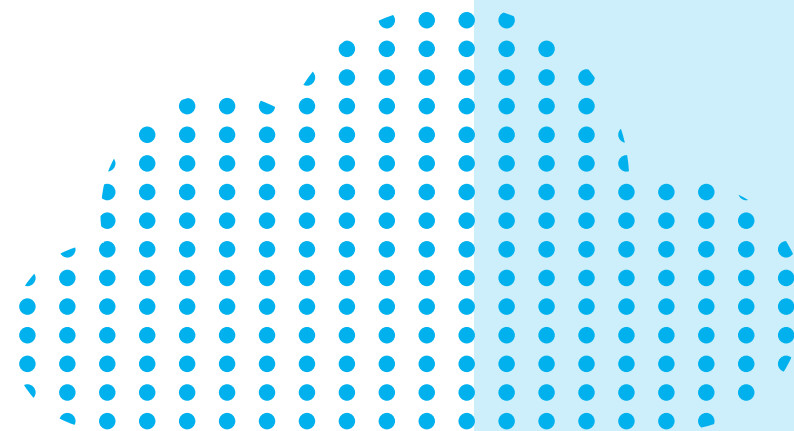
## HITOS DE GESTIÓN



Obtención del Premio  
**Antonio Brack Egg 2020**

Obtención de la  
**Airport Carbon  
Accreditation Nivel I**

Obtención de la  
**Airport Health  
Accreditation**



**US\$ 7.35  
MILLONES**

invertidos en el  
terminal actual



**0  
ACCIDENTES**

de aviación por  
responsabilidad del  
aeródromo



**7.04  
MILLONES**

de pasajeros anuales  
transportados



**Top 100**

en Ranking Merco  
Empresas y RSE



**US\$ 107.27  
MILLONES**

invertidos en el Proyecto  
de Ampliación



**79.1%  
DE PROVEEDORES**

aprobaron la  
verificación SSOMA



**6,977  
HORAS**

destinadas a  
capacitación



**+S/.190MIL**

en donaciones  
directas e indirectas





# 02

## CONECTANDO EL PERÚ AL MUNDO

EN LAP, BUSCAMOS SER UN REFERENTE MUNDIAL EN INNOVACIÓN,  
CENTRADO EN LAS PERSONAS Y EN NUESTRO ENTORNO.  
NOS TRANSFORMAMOS FRENTE A LA COYUNTURA, PONIÉNDONOS  
AL SERVICIO DEL PAÍS.



## 2.1.

# SOMOS LIMA AIRPORT PARTNERS

### 2.1.1. Sobre la empresa

[GRI 102-1] [GRI 102-2] [GRI 102-3] [GRI 102-4] [GRI 102-5] [GRI 102-6] [GRI 102-16] [GRI 102-45]

Somos Lima Airport Partners S.R.L (en adelante LAP): concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC) en virtud del Contrato de Concesión suscrito entre LAP y el Estado Peruano, para la construcción, mejora, conservación y explotación del AIJC, situado en la Provincia Constitucional del Callao, Perú. Operamos desde el 2001, cumplimos con altos estándares de calidad de servicio y seguridad y tenemos la concesión por un plazo de vigencia de 40 años.



#### Nuestra visión

Un aeropuerto innovador, comprometido con su entorno. Creador de la mejor experiencia de Latinoamérica para el mundo. Una empresa inspiradora y exitosa donde todos los peruanos sueñen trabajar.



#### Nuestra misión

Gestionamos el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, ofreciendo servicios de excelencia a nuestros usuarios, a la vez que construimos un Nuevo Aeropuerto con el fin de consolidar al Perú como el mejor hub aerocomercial de Sudamérica.



#### Nuestros valores

- Unidad
- Comunicación
- Empatía
- Coraje
- Impacto



#### Nuestros principios

- Calidad de servicio
- Seguridad integral
- Innovación y eficiencia
- Responsabilidad social y ambiental
- Sostenibilidad financiera

#### Nuestro accionariado

- Actualmente, nuestro accionariado tiene la siguiente composición:

**Fraport**  
**80.01%**



**IFC**  
**19.99%**





## Nuestra propuesta de valor

[GRI 102-2] [GRI 102-7] [GRI 102-10]

Somos más que un aeropuerto. Conectamos personas y empresas que disfrutan de una experiencia memorable. La calidez de nuestra gente, la calidad del servicio que brindamos, y una innovadora oferta comercial nos permiten ofrecer el mejor aeropuerto de América Latina.

A partir del análisis de nuestros riesgos y una constante mirada a estándares internacionales, elaboramos las prioridades estratégicas 2020 – 2024.

- **Generar un crecimiento sostenible.**
- **Maximizar los ingresos comerciales a través de la orientación al mercado, al cliente y la inteligencia comercial.**
- **Gestionar eficazmente la congestión en el terminal actual.**
- **Mejorar la reputación para garantizar la licencia para operar.**
- **Construcción y operación efectiva del nuevo terminal.**

El contexto de pandemia, ante un cierre total de operaciones desde el 16 de marzo, y una reapertura con restricciones en quincena de julio; nos exigió revisar estas prioridades. Así, abordamos un escenario adaptativo, una transición estructural como organización, el cual denominamos “Norte Estratégico”.

Este plantea la innovación como herramienta para sostener las operaciones, basado en el cuidado de las personas en sus distintos roles; como colaboradores, contratistas, pasajeros, concesionarios y entidades de gobierno.

## Norte Estratégico

La coyuntura ha potenciado nuestro compromiso hacia cada grupo de interés, para relacionarnos de manera fluida y colaborativa, y con mayor eficiencia. Nos hemos adaptado a las medidas de prevención frente a la COVID-19, poniéndonos al servicio del país en una coyuntura que ha afectado a todos los peruanos.

Este reenfoque integra la sostenibilidad y concentra nuestros esfuerzos en generar valor para nuestras partes interesadas.





## Valor económico generado y distribuido

[GRI 102-48] [GRI 201-1]

Durante el 2020, los ingresos que generamos tuvieron una reducción del 65.1% respecto al 2019, debido a los efectos económicos de la COVID19; y que hizo necesario que la empresa también redujera sus gastos de operación. Estos ingresos impactaron positivamente en los grupos de interés, al compartir con ellos el valor generado. Nuestro compromiso con el desarrollo del aeropuerto se mantiene en el actual contexto, por ello, en el 2020; nuestras inversiones superaron a las del 2019.

“  
TUVIMOS  
UNA REDUCCIÓN  
DEL 65.1% CON  
RESPECTO  
AL 2019



### EN MILLONES US\$

2017

2018

2019

2020



#### VALOR ECONÓMICO DIRECTO GENERADO

|   |        |        |        |        |
|---|--------|--------|--------|--------|
| Ingresos: Ingresos netos procedentes de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos <sup>1</sup> . | 346.71 | 373.38 | 388.46 | 135.50 |
| Servicios aeronáuticos  | 252.8  | 271.72 | 279.15 | 96.21  |
| Servicios no aeronáuticos   | 93.91  | 101.66 | 109.31 | 39.29  |

#### VALOR ECONÓMICO DISTRIBUIDO

|   |         |         |         |         |
|---|---------|---------|---------|---------|
| EGRESOS TOTALES   | -276.53 | -270.40 | -288.59 | -115.86 |
| Costos operativos: Pagos a proveedores de bienes y servicios <sup>2</sup> .   | -26.26  | -25.77  | -30.67  | -23.78  |
| Salarios y beneficios sociales para los empleados: Pagos totales realizados a los empleados y contribuciones sociales. No incluye compromisos ni pagos futuros. | -16.35  | -18.54  | -21.48  | -13.09  |
| Pagos a proveedores de capital: Todos los pagos financieros a los proveedores de capital de la organización <sup>3</sup> .                                      | -29.68  | -0.18   | -1.22   | -3.88   |
| Pagos a gobiernos: Pago por retribución de la concesión, servicios prestados por el Estado Peruano, Tasas e impuestos pagados.                                  | -204.17 | -225.14 | -234.57 | -73.89  |
| Inversiones en la comunidad: Aportaciones voluntarias e inversión de fondos en la comunidad (incluidas donaciones) <sup>4</sup> .                               | -0.07   | -0.77   | -0.65   | -1.22   |

#### VALOR ECONÓMICO RETENIDO ANTES DE INVERSIONES

|   |        |        |         |         |
|---|--------|--------|---------|---------|
|   | 70.18  | 102.97 | 99.87   | 19.64   |
| Pago a proveedores por mejoras en el aeropuerto: Inversiones por mejoras en el aeropuerto | -23.05 | -54.76 | -105.20 | -112.80 |

### EN MILLONES US\$ [GRI 102-7]

2017

2018

2019

2020

|                  |        |        |        |        |
|------------------|--------|--------|--------|--------|
| Total Pasivo     | 72.01  | 87.13  | 100.11 | 105.49 |
| Total Patrimonio | 317.57 | 409.49 | 503.83 | 513.44 |

<sup>1</sup>No incluye ingresos por construcción considerados en los estados financieros en aplicación de la Norma Contable CINIIF 12. <sup>2</sup> Respecto al 2017, el monto corresponde principalmente a la cancelación anticipada de las notas y pago de dividendos. En el 2020 incluye intereses y los costos incurridos en la de obtención del financiamiento por US\$450 <sup>3</sup>Incluye los pagos realizados a CORPAC, en cumplimiento del contrato de colaboración empresarial. <sup>4</sup>La variación del año 2020 corresponde a los gastos de asistencia a las áreas de influencia del aeropuerto en cumplimiento a la implementación del Estudio de Impacto Ambiental (MEIA) y donaciones.



## 2.1.2. Gestión de la sostenibilidad

[GRI 102-44] [GRI 102-49]

Para LAP, la sostenibilidad es más que un enfoque económico, ambiental y social. Es generar valor más allá de nuestras operaciones, alcanzando un crecimiento balanceado y equitativo para todos nuestros *stakeholders*, demostrando así que somos #MásQueUnAeropuerto.

Buscamos promover una cultura de responsabilidad social corporativa, generando un ambiente de trabajo seguro y saludable, enfocados en el cuidado del medio ambiente y en el bienestar social de nuestro entorno.

En el 2020, nos enfocamos en la generación de valor compartido desde cada área de la empresa. Como consecuencia de la coyuntura, el relacionamiento con los grupos de interés y la transformación digital se volvieron nuestras principales herramientas para continuar agregando valor.

A partir de procesos de priorización e identificación de brechas como la Materialidad, el Mapeo de Actores, Análisis de la Coyuntura COVID-19 y el Diagnóstico en Sostenibilidad, determinamos 6 ejes prioritarios y 2 transversales con directa contribución a los Objetivos del Desarrollo Sostenible, aterrizados en nuestra Estrategia de Sostenibilidad Corporativa.



**BUSCAMOS  
PROMOVER UNA CULTURA  
DE RESPONSABILIDAD  
SOCIAL  
CORPORATIVA**

## Enfoque Sostenible del Negocio

›


































## Nuestros grupos de interés









[GRI 102-40] [GRI 102-42] [GRI 102-43]

Mantener un diálogo constante y transparente acerca de nuestras operaciones nos permite responder apropiadamente a las expectativas de nuestros *stakeholders*. Es importante destacar a quienes conforman la comunidad aeroportuaria; empresas e instituciones con quienes este año nos hemos integrado de forma significativa, ya sea en el despliegue de las operaciones en el aeropuerto, o brindando soporte operacional y comercial. Con estas organizaciones no solo compartimos el día a día, sino que gestionamos de forma cercana temas en salud y seguridad en el marco social, ético y ambiental.









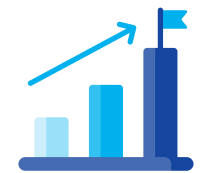



Cada área cuenta con distintos mecanismos para una relación próspera y consulta eficiente con sus principales *stakeholders*. Adicionalmente, LAP cuenta con un Plan de Relacionamiento 2021-2024, basado en los resultados del Mapeo de Actores, que prioriza la generación de *engagement*.

### Relacionamiento con grupos de interés

| Grupo de interés   | Asuntos de interés  |                  | Mecanismo de relación y consulta   | Valor generado   |
|--|---|------------------|--|--|
| <br><b>ENTIDADES GUBERNAMENTALES</b>    | <ul style="list-style-type: none"><li>Medidas de bioseguridad</li><li>Proyecto de ampliación</li><li>Cumplimiento regulatorio</li><li>Transparencia y finanzas</li></ul>                  | Mensual Alta     |    <ul style="list-style-type: none"><li>Visitas de campo y supervisión</li><li>Comités específicos para la solución de problemas.</li></ul>  | <ul style="list-style-type: none"><li>Comunicación estrecha</li><li>Ágil implementación de medidas</li><li>Aclarar la normativa</li><li>Continuidad del proyecto</li></ul>   |
| <br><b>OPERADORES AEROPORTUARIOS</b>   | <ul style="list-style-type: none"><li>Medidas de bioseguridad</li><li>Proyecto de ampliación</li><li>Lima Airport City</li><li>Operaciones</li></ul>                                      | Trimestral Media |      <ul style="list-style-type: none"><li>Visitas de supervisión</li></ul>  | <ul style="list-style-type: none"><li>Espacios seguros de trabajo</li><li>Coordinación más cercana</li><li>Ajustes operacionales</li></ul>   |
| <br><b>AEROLÍNEAS</b>                 | <ul style="list-style-type: none"><li>Medidas de bioseguridad</li><li>Proyecto de ampliación</li><li>Regulación del aeropuerto</li><li>Lima Airport City</li><li>Operaciones</li></ul>    | Periódica Alta   |       <ul style="list-style-type: none"><li>Routes Américas, World Routes,</li><li>Circulares de Operaciones</li><li>Encuestas (Satisfacción, situación COVID-19)</li><li>Comité del Aeropuerto de Lima (COMALIM)</li><li>Comités (Emergencia, Antidrogas, Peligro Aviario, SMS)</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>Canales de comunicación colaborativos</li><li>Medidas financieras para la continuidad</li><li>Difusión de apertura de rutas</li><li>Coordinación de protocolos y flujos de pasajeros</li></ul> |
| <br><b>CONCESIONARIOS</b>             | <ul style="list-style-type: none"><li>Medidas de bioseguridad</li><li>Proyecto de ampliación</li><li>Experiencia del cliente</li><li>Infraestructura y servicios del aeropuerto</li></ul> | Periódica Alta   |       <ul style="list-style-type: none"><li>Comités (Marketing y Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional -CASSO)</li><li>Encuesta de satisfacción del servicio</li><li>Eventos corporativos, Concursos y negociaciones</li><li>Estudios</li></ul>                                  | <ul style="list-style-type: none"><li>Facilidades económicas (Covid)</li><li>Espacios bioseguros</li><li>Difusión de reactivación de locales</li></ul>   |
| <br><b>PROVEEDORES / CONTRATISTAS</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>Brindar productos y/o servicios.</li><li>Mejoras en el desempeño</li><li>Negociación</li></ul>  | Trimestral Media |     <ul style="list-style-type: none"><li>Registro de proveedores</li><li>Comités (Antidrogas y CASSO)</li><li>Evaluaciones y supervisiones</li><li>Capacitación a potenciales proveedores de las localidades</li></ul>  | <ul style="list-style-type: none"><li>Espacios bioseguros</li><li>Priorización de trabajo remoto</li><li>Respeto de la cadena de pagos</li></ul>   |

 Reuniones  Llamadas, e-mail  Comités  Encuestas  Bolefín Lima Airport News (Bimensual)  Página Web  LinkedIn  Redes Sociales



| Grupo de interés  | Asuntos de interés   | Mecanismo de relación y consulta  | Valor generado   |
|---|--|---|--|
|  <b>COLABORADORES</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Protección del empleo</li> <li>Gestión del talento</li> <li>Línea de carrea, trascender</li> <li>Beneficios</li> </ul>              | Continua Media<br> <ul style="list-style-type: none"> <li>Workplace,</li> <li>Open space, Estrella LAP</li> <li>Encuestas (satisfacción, NSP)</li> <li>Acuerdos con trabajadores</li> </ul>                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Cultura organizacional más horizontal</li> <li>Empleo estable y salud</li> <li>Espacios de feedback</li> </ul>  |
|  <b>COMUNIDAD</b>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Proyecto de ampliación</li> <li>Programas Sociales</li> <li>Empleabilidad</li> </ul>  | Mensual Alta<br> <ul style="list-style-type: none"> <li>Chalacos a Bordo (Facebook)</li> <li>Mesas de trabajo con representantes</li> <li>Oficina Información ciudadana</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Continuidad y adaptación de programas</li> <li>Acompañamiento en la pandemia</li> <li>Comunicación estrecha y resolutive</li> </ul>                             |
|  <b>SOCIOS</b>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Proyecto de ampliación</li> <li>Gestión de recursos</li> <li>Resultados financieros</li> </ul>                                      | Periódica Media<br> <ul style="list-style-type: none"> <li>Memoria Integrada</li> <li>Informes mensuales de reporte de accidentabilidad</li> <li>Junta de socios</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Solidez financiera</li> <li>Planteamiento de escenarios</li> <li>Cumplimiento de compromisos a pesar del Covid</li> </ul>                                       |
|  <b>PASAJEROS Y ACOMPAÑANTES</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Medidas de bioseguridad</li> <li>Experiencia en el terminal</li> <li>Información</li> <li>Infraestructura del aeropuerto</li> </ul> | Continua Alta<br> <ul style="list-style-type: none"> <li>Facebook, Instagram, concursos</li> <li>Vuela fácil, Modulo de Atención</li> <li>Buzón de sugerencias, canales de reclamos</li> <li>Encuesta de satisfacción</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Acercar información cambiante (Covid)</li> <li>Confianza para viajar seguro</li> <li>Flujo reducido en contactos</li> <li>Diversificación de canales</li> </ul> |
|  <b>INVERSIONISTAS</b>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Proyecto de ampliación</li> <li>Lima Airport City</li> <li>Sostenibilidad</li> </ul>  | Periódica Media<br> <ul style="list-style-type: none"> <li>Memoria Integrada</li> <li>Reuniones (presentación y resultados)</li> <li>Concursos</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Solidez financiera</li> <li>Integración de la Sostenibilidad</li> <li>Continuidad pese al covid</li> </ul>  |
|  <b>ONG'S,Y GREMIOS</b>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Responsabilidad social y gestión social</li> </ul>  | Periódica Media<br> <ul style="list-style-type: none"> <li>Coordinación, alianzas, servicios)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Alianzas colaborativas</li> </ul>   |

 Reuniones
  Llamadas, e-mail
  Comites
  Encuestas
  Boletín Lima Airport News (Bimensual)
  Página Web
  LinkedIn
  Redes Sociales



## 2.2.

## HUB PARA LA REGIÓN: AEROPUERTO JORGE CHÁVEZ

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez es el principal terminal aéreo del Perú, ubicado en la Provincia Constitucional del Callao. Su ubicación estratégica, en el medio de la costa oeste de América del Sur, lo ha convertido en un importante centro de conexión del continente.

El aeropuerto se inauguró hace 55 años y nos fue entregado en concesión en el 2001. Desde entonces, asumimos como tarea principal la articulación de actores estratégicos para convertir el AIJC en el hub de todo Sudamérica.

### 2.2.1. Contribución del aeropuerto al desarrollo económico

Los aeropuertos son una pieza clave del crecimiento económico, debido a la amplia contribución de su ecosistema y la cadena de proveedores de todas las actividades aeronáuticas y no aeronáuticas. Contribuyen al PBI, a través del valor agregado de las ventas, generan empleo directo e indirecto, brindan conectividad (impulsando la exportación, el turismo, actividades comerciales y productivas y las inversiones) y aportan transferencias al Gobierno.

A mediados del 2020, presentamos el Estudio de Contribución Económica del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, realizado previo a la pandemia manera independiente por Apoyo Consultoría. Los principales hallazgos del 2019 fueron los siguientes <sup>2,3</sup>.

IMPACTO DE MÁS DE

**+US\$ 1.400 MILLONES**

EN EL PBI

GENERACIÓN DE CERCA DE

**90,000 EMPLEOS**

DIRECTOS, INDIRECTOS E INDUCIDOS,  
EQUIVALENTES AL 51.0% DEL EMPLEO  
FORMAL EN EL CALLAO

TRANSPORTE DEL 90.0% DEL VALOR DE LAS  
EXPORTACIONES Y RECEPCIÓN DEL 58.0%  
DE LOS TURISTAS EN EL PERÚ, QUIENES  
GASTARON CERCA DE

**US\$ 2MIL MILLONES**

EN EL PAÍS

TRANSFERENCIAS AL ESTADO POR MÁS DE

**US\$ 576.00 MILLONES**

EQUIVALENTES A 100 COLEGIOS,  
55 CENTROS DE SALUD Y 240  
INSTALACIONES DE SERVICIOS  
SANITARIOS

<sup>2</sup> Fuente: Lima Airport - <https://www.lima-airport.com/esp/lap-negocios-y-proyectos/informacion-financiera/estudios-financieros> / <sup>3</sup> Cifras estimadas al 2019

<sup>4</sup> Fuente: Airports Council International ACI - <https://bit.ly/36ZS0si>

Sin embargo, ante el impacto de la COVID-19, el sector aeroportuario fue de los más golpeados. A nivel mundial, se espera que el impacto económico sea de cerca de US\$ 111.80 billones menos de lo esperado en ingresos aeroportuarios o 65.0% menos comparado con las estimaciones pre-pandemia <sup>4</sup>.





En el Perú, el Jorge Chávez no fue una excepción. Durante el 2020, nuestro aeropuerto registró una reducción de 16.58 millones de pasajeros anuales, equivalente al 70.2%, lo que redujo nuestros ingresos en US\$252.94 millones, es decir, 65.1% menos que el año anterior.

En este escenario, LAP reafirmó su compromiso con la recuperación económica del sector, retomando los vuelos nacionales, a partir del 15 de julio; vuelos internacionales desde mediados de octubre, con todos los protocolos necesarios; y, luego, de las autorizaciones respectivas del gobierno central y sus instituciones, brindando apoyo logístico a las aerolíneas y al ecosistema aeroportuario para pasar juntos por esta difícil etapa.

### 2.2.2. El futuro del Jorge Chávez

El estado de emergencia nacional significó un evento de fuerza mayor para LAP, que continúa impactando a la fecha. Como consecuencia de la pandemia, el Proyecto de Ampliación paralizó momentáneamente sus actividades en campo el día 16 de marzo de 2020.

Con independencia de los dos meses de pausa en la ejecución de las obras, el resto de trabajos, vinculados con el Proyecto de Ampliación, siguieron adelante de manera remota, de modo que se cumplieron la mayor parte de los objetivos programados dentro de 2020.

Realizamos un importante esfuerzo para reprogramar las actividades, así como de elaboración de los planes de mitigación COVID-19. Como consecuencia, a pesar de las restricciones propias de la crisis sanitaria, en junio, reiniciamos las actividades en obra.

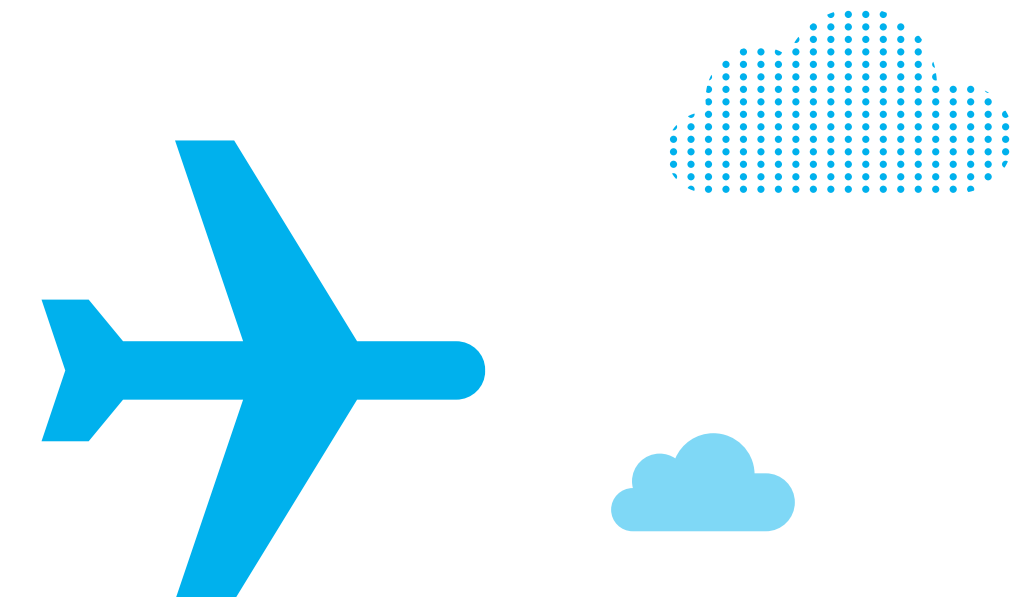
Durante el 2020, hemos concluido con éxito la etapa de diseño y finalizado todos los procesos de licitación del Lado Aire, componente que comprende, entre otros, la construcción de una segunda pista y una nueva torre de control.

En cuando al Lado Tierra, como resultado de la pandemia, el tráfico global, local de pasajeros y carga aérea se vieron afectados, reduciéndose las proyecciones de demanda, lo que impactó al diseño del nuevo terminal, que tendrá que adaptarse a estas circunstancias.



#### Hitos del proyecto de ampliación

En LAP, continuamos trabajando en el desarrollo del Proyecto, con el firme compromiso de cumplir con los plazos establecidos, para que el Perú tenga un terminal que nos permita consolidar al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez como el nuevo hub por excelencia en la región.





## Hitos del Proyecto en el 2020

Paralización en el sitio/ restricciones debido al Estado de Emergencia COVID - 19

| Marzo  | Abril  | Mayo   | Junio   | Julio   | Agosto  | Setiembre   | Octubre   | Noviembre  | Diciembre   |
|--|--|--|---|---|---|---|---|--|---|
| <b>16</b><br>Inicio de trabajo remoto<br><br><b>27</b><br><b>WP2.1:</b><br>Entrega de propuestas | Continuación del trabajo remoto<br><br><b>A LO LARGO DE TODO ABRIL</b> | <b>12</b><br><b>WP2.1:</b><br>Adjudicación a Wayra<br><br><br><b>29</b><br>Autorización <b>MTC</b> reactivación del proyecto | <b>03</b><br><b>WP2.1:</b><br>Movilización<br><br><b>10</b><br><b>WP4:</b><br>Inicio línea de energía<br><br><b>20</b><br><b>Remediación Ambiental:</b><br>Culminación de energía<br><br><b>22</b><br><b>WP1:</b><br>Reanudación de actividades | <b>07</b><br><b>WP2.1:</b><br>Movilización de grúa torre<br><br><br><b>Lado Aire:</b><br>Reanudación completa de trabajos<br><br><br><b>A LO LARGO DE TODO JULIO</b> | <b>19</b><br><b>WP2.2:</b><br>Adjudicación a Inti Punku<br><br><b>Lado Aire:</b><br>Conclusión ingeniería (100%)<br><br><b>Lado Tierra:</b><br>Ingeniería referencial (30%)<br><br><b>A LO LARGO DE TODO AGOSTO</b> | <b>07</b><br><b>WP1:</b><br>Inicio de trabajos acceso Gambetta<br><br><b>11</b><br>Cierre del financiamiento<br><br><b>WP2.1:</b><br>50% progreso concreto de nueva torre<br><br><br><b>A LO LARGO DE TODO SETIEMBRE</b> | <b>19</b><br><b>WP2.2:</b><br>Orden de proceder Inti Punku<br><br> | <b>05</b><br><b>WP2.2:</b><br>Entregas de áreas a Inti Punku (6, 7, 12, 2B y 11)<br><br><b>10</b><br><b>WP1:</b><br>Pavimentación Calles de Rodaje L3-L5 "NOTAM"<br><br><b>WP2:</b><br>Movilización de Inti Punku<br><br><b>A LO LARGO DE TODO NOVIEMBRE</b> | <b>05</b><br><b>WP1:</b><br>Culminación de trabajos<br><br><b>WP2.1:</b><br>Continuación trabajos de la nueva torre (nivel 11)<br><br><b>A LO LARGO DE TODO DICIEMBRE</b> |



## Lima Airport City

El Proyecto de Ampliación significa mucho más que un nuevo aeropuerto tradicional: junto a los operadores aeroportuarios y los principales inversionistas del mercado, LAP desarrollará la primera Ciudad Aeropuerto en Latinoamérica, a la cual llamaremos *Lima Airport City*. Esta integrará el puerto del Callao, el AIJC y Lima Metropolitana.

*Lima Airport City* es una visión del futuro, un proyecto que inicia con la apertura del nuevo Jorge Chávez y se extenderá más allá del

2051. Así, el nuevo Jorge Chávez será más que un aeropuerto: será una ciudad moderna y vibrante con pistas de aterrizaje y despegue a su alrededor. Será un hub internacional con una amplia oferta de formas de transporte para personas y carga. Además, comprenderá numerosas instalaciones destinadas para actividades aeronáuticas y no aeronáuticas, como áreas logísticas y de carga, hangares, oficinas, almacenes, estacionamientos, hoteles, tiendas, entre otros. Para beneficio del país, anhelamos un futuro Jorge Chávez convertido en

una plataforma de intercambio comercial que estará perfectamente integrada con la ciudad y permitirá revalorizar la región Callao.

Se dividirá en 4 grandes parcelas que denominamos Faucett (destinada a ser un nuevo centro urbano), Gambetta (zona franca), Cabecera Norte (actividades logísticas y de almacén) y Santa Rosa (nuevas áreas de servicio a pasajeros, actividades hoteleras, servicios aeronáuticos, entre otros).

“

**LIMA AIRPORT CITY  
ES UNA VISIÓN  
DEL FUTURO**





## Plan transformacional de infraestructura aeroportuaria

### Expansión del aeropuerto (inversión de LAP)

- 2da pista de aterrizaje
- Torre de control
- Estación de rescate
- Nuevo Terminal de Pasajeros
- Vías de acceso vehicular
- Granja de servicios
- Estacionamientos

### Ciudad aeropuerto (inversión de terceros)

- **4 mega parcelas:**  
Cabecera Norte, Santa Rosa, Gambetta y Faucett
- **Desarrollos:**
  - Hoteles, oficinas, usos urbanos
  - Centros logísticos, almacenes
  - Servicios de aviación:  
carga, rampa, otros
  - Nueva planta de combustible  
de aeronaves





En octubre de este año, se adjudicó el primer proyecto de *Lima Airport City*: el Gran Parque Logístico del Callao, el cual estará ubicado en la parcela Cabecera Norte, cuyo desarrollo se pondrá en marcha en el cuarto trimestre de 2021. Estará a cargo el consorcio Parque Logístico del Callao S.R.L, conformado por el fondo local de inversiones Capia y el operador logístico regional *Latam Logistic Properties*.

## PROYECTO "GRAN PARQUE LOGÍSTICO DEL CALLAO"



CONSORCIO ADJUDICADO  
PROYECTA UNA INVERSIÓN  
APROXIMADA DE  
US\$ 53.00 MILLONES

Apuntamos a una infraestructura moderna, que ofrezca almacenes en arriendo diseñados, específicamente, para operaciones de exportación e importación de productos, en un ambiente seguro y construido con certificaciones ecoamigables. El consorcio adjudicado proyecta una inversión aproximada de US\$ 53.00 millones y el desarrollo del proyecto en 5 etapas.

El proyecto contará con lo siguiente:



## +100,000m<sup>2</sup> de área techada

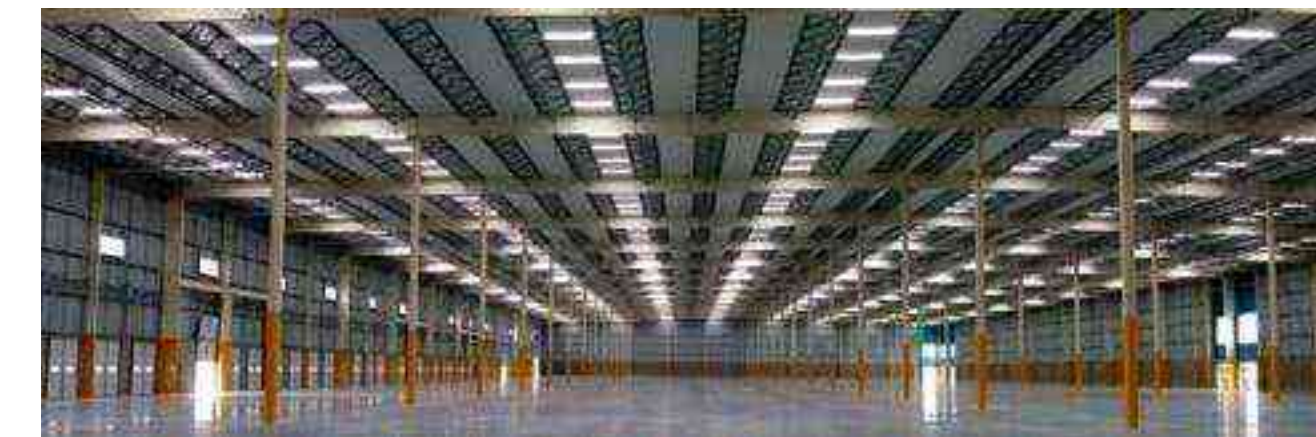
capacidad para albergar +170K  
posiciones de *rack* selectivo simple o  
306km<sup>3</sup> de carga

## Amplios pisos de alta resistencia

7 toneladas/m<sup>2</sup>, especificación FF45  
FL35, contracción compensada, juntas  
Permaban

## Amplios patios de maniobras

patios de maniobras más amplios del  
mercado (56.5 metros de ancho)



## Muelles cada 500m<sup>2</sup> Techados

los camiones de carga podrán desarrollar  
las maniobras de parqueo sin inconvenientes

## 12 metros de altura libre

capacidad para ampliar hasta 7 niveles  
de *racks* selectivo, llegando a 1.8 *pallets*/  
m<sup>2</sup> techado

## Seguridad integral

Casetas de acceso peatonal y vehicular  
central de monitoreo con sistema de CCTV

**Lima Airport City** es el proyecto aeroportuario e inmobiliario más grande que se está haciendo en el Perú. Nuestra meta es convertir este desafío en grandes y mejores oportunidades para todos los *stakeholders* del Jorge Chávez, a través de un desarrollo inclusivo y sostenible.



### 2.2.3. Accesibilidad

Para asegurar el funcionamiento exitoso del aeropuerto, es indispensable que todos los usuarios del aeropuerto (pasajeros, visitantes y trabajadores) puedan llegar y salir de este de una forma rápida y sencilla. Por ello, a lo largo del 2020, continuamos colaborando con las autoridades locales y nacionales para dar a conocer que obras viales podrán dar a los ciudadanos de Lima, Callao y usuarios del aeropuerto (turistas, por ejemplo), una mejor conectividad desde y hacia Lima y el Callao.

La principal obra completada durante el 2020 fue la Vía Costanera tramo Lima, inaugurada por la Municipalidad de Lima, generará una conexión directa entre Chorrillos y el Callao.

Sin embargo, con motivo de la pandemia, varias de las obras planificadas fueron aplazadas. Identificamos ocho obras clave que permitirán una mejor accesibilidad del nuevo Jorge Chávez con Lima y Callao:

- **Vía Costanera (tramo Callao)-a cargo del Gobierno Regional del Callao**
- **Tren de cercanías - Gobierno Regional del Callao**
- **Avenida Santa Rosa (acondicionamiento) - MTC - trabajos de adecuación de la actual Av. Santa Rosa para soportar un alto tráfico de autos y buses.**
- **Avenida Santa Rosa (autopista elevada) - Acuerdo G2G - - viaducto elevado que conectará el nuevo puente Santa Rosa y la Vía Costa Verde. Será la primera autopista que llegará desde Lima moderna al aeropuerto.**
- **Línea Amarilla (continuación) - Lima Expresa - segunda autopista del AIJC a Lima Metropolitana, llegada hasta el puerto, lo cual favorecerá transporte logístico de carga.**
- **Intercambio Faucett - Morales Duaréz - el cual permitirá una mayor fluidez vehicular hacia el nuevo terminal.**
- **Intercambio Gambetta - Morales Duaréz - el cual permitirá una mayor fluidez vehicular entre Gambetta y Morales Duaréz.**

- **Interconexión Metro al Terminal #2 - incrementará multimodalidad hacia modo de transporte seguro y eficiente (a la fecha no existe una planificación para esta interconexión). Durante el 2020, presentamos a las autoridades del MTC y el ATU tres alternativas de interconexión de metro hasta el nuevo terminal.**

Apuntamos a alcanzar una multimodalidad de transporte para vehículos, buses y futuros trenes o metros, que beneficien a los pasajeros, usuarios, acompañantes y empleados del ecosistema empresarial e institucional del AIJC.

Durante el 2020, hicimos seguimiento al reparto modal de pasajeros a través del estudio Pax Monitor de LAP, donde se obtuvieron los siguientes resultados <sup>5</sup> :



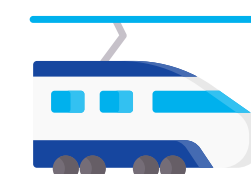
**60.0%**  
Taxi



**8.0%**  
Buses



**31.0%**  
Auto particular



**2.0%**  
Otros

<sup>5</sup> Resultados en base una muestra realizada a 1,812 pasajeros, entre los meses de agosto y diciembre 2020.

Como consecuencia del impacto de la COVID-19, hubo una disminución del 6.0% del uso de buses y taxis, frente a un incremento del 6.0% en el uso de autos particulares. Continuaremos expandiendo los servicios de transporte eficiente y masivo para brindar distintos modos de transporte y asegurar la sostenibilidad del aeropuerto de todos.







# 03

## DESPEGANDO NUEVAMENTE

EN EL 2020, TRABAJAMOS CADA DÍA PARA LOGRAR QUE EL PERÚ  
VUELVA A DESPEGAR; PONIENDO FOCO EN GENERAR VALOR CON  
Y PARA NUESTROS *STAKEHOLDERS*.

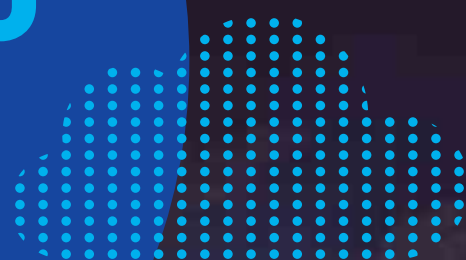


3.1.

## MOTOR ECONÓMICO DE LA REGIÓN

Administramos nuestros recursos económicos de forma eficiente, atendiendo las necesidades para sostener la operatividad del aeropuerto y cumplir nuestros compromisos con el Estado, mientras desplegamos acciones que permitan la reactivación de nuestro sector y cuidamos la cadena de pagos, priorizando las medidas requeridas en salud y seguridad.

Obtención de  
financiamiento por  
**US\$ \$ 450.00  
MILLONES**  
para la ampliación  
del aeropuerto



### US\$ 7.35 MILLONES

invertidos en el  
terminal actual

### US\$ 107.27 MILLONES

invertidos en el Proyecto  
de Ampliación

### 100.0%

de denuncias atendidas  
oportunamente

### 11 INSPECCIONES

regulatorias



### 3.1.1. Rentabilidad

[GRI 103-1] [GRI 103-2] [GRI 103-3] [GRI 201-1]

Gracias a la solidez financiera y la buena calificación crediticia, mantenida en los años previos a la crisis, pudimos sortear de manera adecuada el impacto de la COVID-19. Desde el comienzo de la crisis, fuimos proactivos frente al riesgo, proyectándonos a escenarios que nos permitieran tomar iniciativas, y priorizando los gastos e inversiones que nos ayudaran a atender las necesidades urgentes.

Durante el periodo de inactividad del aeropuerto, que inició el 17 de marzo de 2020, los ingresos aeronáuticos tuvieron una reducción aproximada del 90.0% y los flujos de caja operativos fueron negativos, por lo que hicimos uso de nuestras reservas de efectivo. El 15 de julio, se reiniciaron los vuelos nacionales; el 18 de agosto iniciaron algunos vuelos especiales de repatriación; el 5 de octubre los vuelos internacionales de ciertos países de la región; y, poco a poco, se fueron incorporando más destinos.

Sin embargo, la recuperación del tráfico ha sido progresiva, permitiéndonos alcanzar, en el mes de diciembre, un ingreso 65.1% por debajo del año anterior.

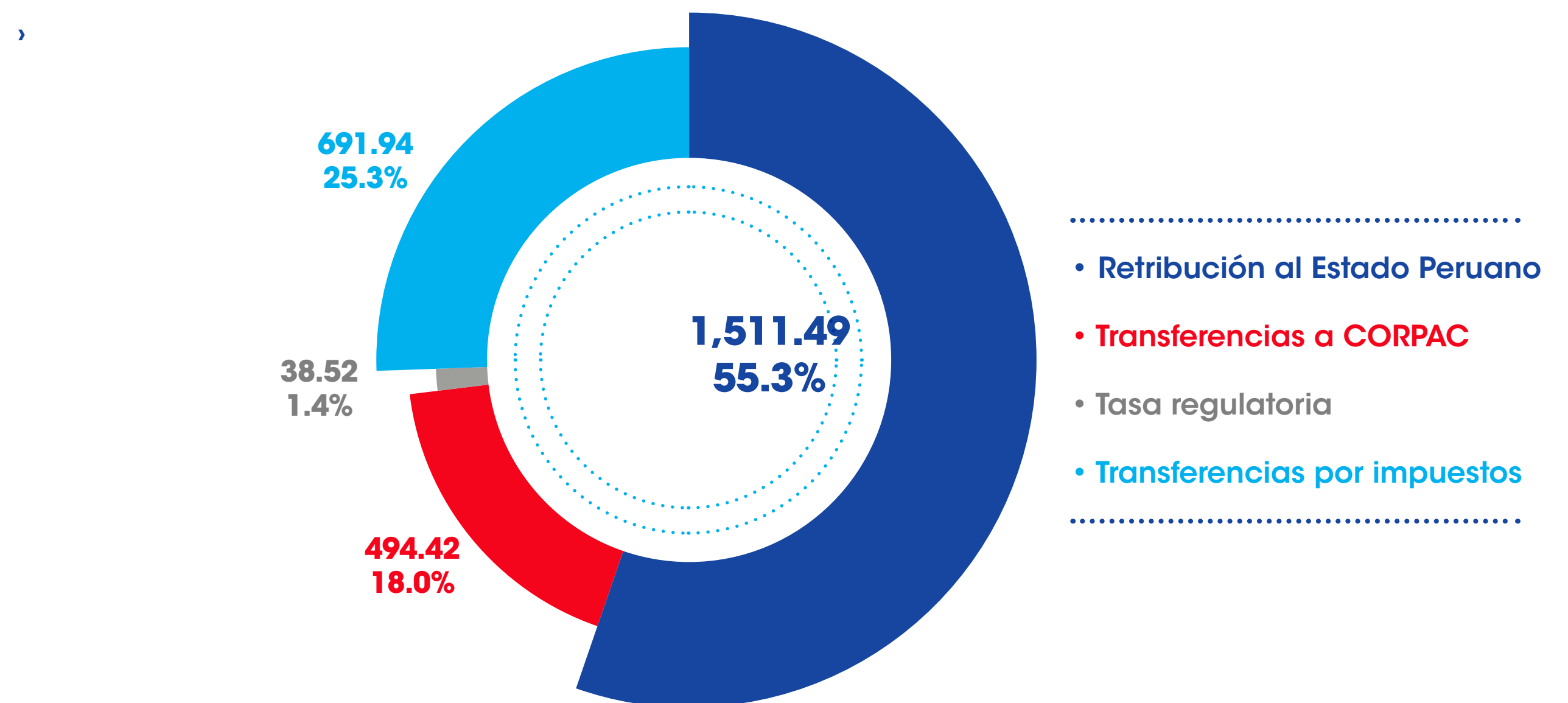
Para aliviar el impacto negativo en el flujo de caja, se implementó una metodología de priorización de los gastos operativos e inversiones de 2020. Nos enfocamos en lo estrictamente necesario para el reinicio de las operaciones en base a nuestro norte estratégico y logramos reducir nuestras inversiones mediante la renegociación de contratos con proveedores, contratos de intermediación laboral, entre otros. Hacia nuestros colaboradores, se implementaron acuerdos de reducción de la carga laboral para reducir costos operativos. A la vez, mantuvimos una coordinación cercana con nuestros socios y clientes comerciales, dándoles facilidades económicas, financiamiento y flexibilizando las condiciones comerciales.

Destacamos que la solidez de nuestro desempeño nos brindó la confianza del sistema bancario, vital en esta coyuntura. El 11 de setiembre de 2020, obtuvimos un préstamo de US \$ 450.00 millones para financiar, parcialmente, la ampliación del Lado Aire y parte del Lado Tierra. KfW IPEX-Bank GMBH, *The Bank of Nova Scotia*, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. New York Branch y *Sumitomo Mitsui Banking Corporation* nos otorgaron el préstamo en un plazo de hasta 24 meses, que serán amortizados de manera integral al final del plazo.

### Cumplimiento de los compromisos adquiridos

Desde el inicio de la concesión hasta el 2020, hemos transferido al Estado peruano US\$2,734.37 millones, comprendidos por la retribución de la concesión, las transferencias a CORPAC, la tasa regulatoria de OSITRAN e impuestos. Dichos fondos son administrados por el Estado para el desarrollo de la actividad aeroportuaria al interior del país y para pagar los servicios de aeronavegación recibidos de CORPAC.

### Composición de las transferencias al Estado peruano por US\$2,734.37 millones entre los años del 2001 al 2020



#### Nota:

- Retribución de la concesión al Estado peruano corresponde al 46.511% sobre los ingresos por operación
- Transferencias a CORPAC: 20% de la TUUA internacional más el 50% de los ingresos de aterrizaje y despegue
- Tasa regulatoria OSITRAN representa el 1% del total de los ingresos.



Ingresos

Nuestros ingresos por operación en el 2020 ascendieron a US\$135.49 millones, lo que representa una disminución del 65.1% en comparación al 2019. Los ingresos del aeropuerto están concentrados en los servicios aeroportuarios prestados a las aerolíneas y a los pasajeros en el proceso de embarque, y que en conjunto representan el 71.0%. El otro 29.0% corresponde a ingresos de tipo comercial, como alquileres o ingresos por la venta de bienes o servicios a los usuarios como alimentos y bebidas, accesorios, servicios financieros, transporte, alojamiento; y otros servicios complementarios a la actividad aeroportuaria como alquiler de almacenes, talleres y uso de plataforma.

Ingresos aeronáuticos

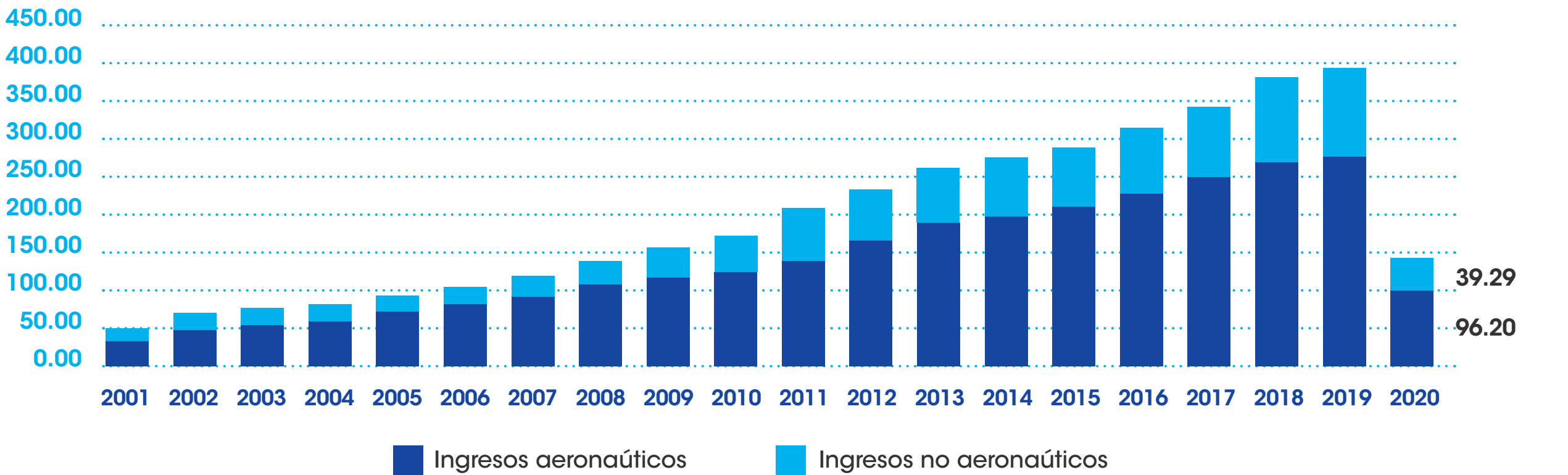
Los ingresos aeronáuticos alcanzaron los US\$ 96.20 millones, representando un 71.0% del total de ingresos por operación. Registraron una disminución de 65.5% en relación al 2019.

Los ingresos aeronáuticos están compuestos por TUUA (pasajeros de salida nacional e internacional), aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves, servicio de inspección de equipaje, puentes de embarque, carga, peaje de combustible y servicios de rampa. Todas las tarifas están reguladas por OSITRAN <sup>6</sup>. Los ingresos por TUUA Internacional y Nacional fueron US\$ 48.89 millones en total, 70.5% por debajo del 2019, principalmente, por el impacto de la COVID-19.

Por su parte, los ingresos por aterrizaje y despegue alcanzaron los US\$ 15.46 millones y han disminuido en un 65.4% respecto al año anterior. Los ingresos por puentes de embarque (PLB) ascendieron a US\$ 9.11 millones y mostraron una disminución anual de 48.3%. Los ingresos por peaje de combustible fueron de US\$ 10.66 y disminuyeron un 62.6%; y, los ingresos por servicios de rampa ascendieron a US\$ 3.90 millones y disminuyeron en un 66.0%.

<sup>6</sup> La regulación tarifaria se realiza de la siguiente forma: a.) mecanismo de precios tope (para los ingresos por TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves, puentes de embarque y carga), que consiste en la aplicación de la fórmula RPI (inflación de Estados Unidos) menos el factor de productividad X, definido como las ganancias de productividad de LAP en relación con las ganancias de productividad de la economía peruana en su conjunto (el Factor X actual calculado por OSITRAN es de 3.26%); b.) mecanismo de indexación (para los ingresos por peaje de combustible que, cada tres años, se ajustan por la inflación de los Estados Unidos); y, c.) mecanismo de costos totalmente distribuidos (para el servicio de inspección de equipaje y servicios de rampa), que consiste en proyectar un flujo de caja y establecer una tarifa que lleve a cero el VPN (valor presente neto).

Evolución de ingresos por operación 2001-2020 (millones US\$) ›



Detalle de los ingresos aeronáuticos (millones de US\$) ›

| En millones (US\$)                | 2018   | 2019   | 2020  |
|-----------------------------------|--------|--------|-------|
| INGRESOS AERONAUTICOS             | 271.71 | 279.14 | 96.20 |
| Ingresos de aviación              | 210.04 | 215.14 | 68.12 |
| TUUA                              | 162.42 | 165.97 | 48.89 |
| Aterrizaje y despegue             | 43.83  | 44.68  | 15.46 |
| Estacionamiento de aeronaves      | 3.59   | 3.65   | 3.40  |
| Servicio de seguridad de equipaje | 0.20   | 0.84   | 0.37  |
| Ingresos de Infraestructura       | 50.82  | 52.53  | 24.18 |
| Puentes de embarque               | 16.72  | 17.63  | 9.11  |
| Carga                             | 6.78   | 6.36   | 4.41  |
| Peaje de combustible              | 27.32  | 28.54  | 10.66 |
| Servicios de rampa                | 10.85  | 11.47  | 3.90  |

US\$ 96.20  
MILLONES  
de ingresos  
aeronáuticos  
en el 2020



Ingresos no aeronáuticos

En el 2020, los ingresos no aeronáuticos alcanzaron US\$ 39.29 millones y representan el 29.0% de los ingresos de la operación, con una disminución de 64.1% respecto al año anterior. Los ingresos comerciales que tienen mayor participación son las ventas de retail que representan el 15.2% de los ingresos por operación. El principal factor que explica la caída significativa de los ingresos no aeronáuticos ha sido la pandemia por el COVID-19.

Ingresos netos

[GRI 102-7]

En el año 2020, la retribución al Estado peruano por la concesión ascendió a US\$ 57.85 millones; y, la retribución a CORPAC, a US\$ 12.88 millones. Con ello, los ingresos netos de LAP ascendieron a US\$ 64.76 millones o 47.8% del total de ingresos. Los costos operativos fueron de US\$ 39.38 millones, una variación negativa del 30.9% respecto al 2019.

EBITDA

[GRI 201-1]

El EBITDA alcanzó US\$ 25.38 millones, en el 2020, con un margen de 18.7% sobre los ingresos por operación.

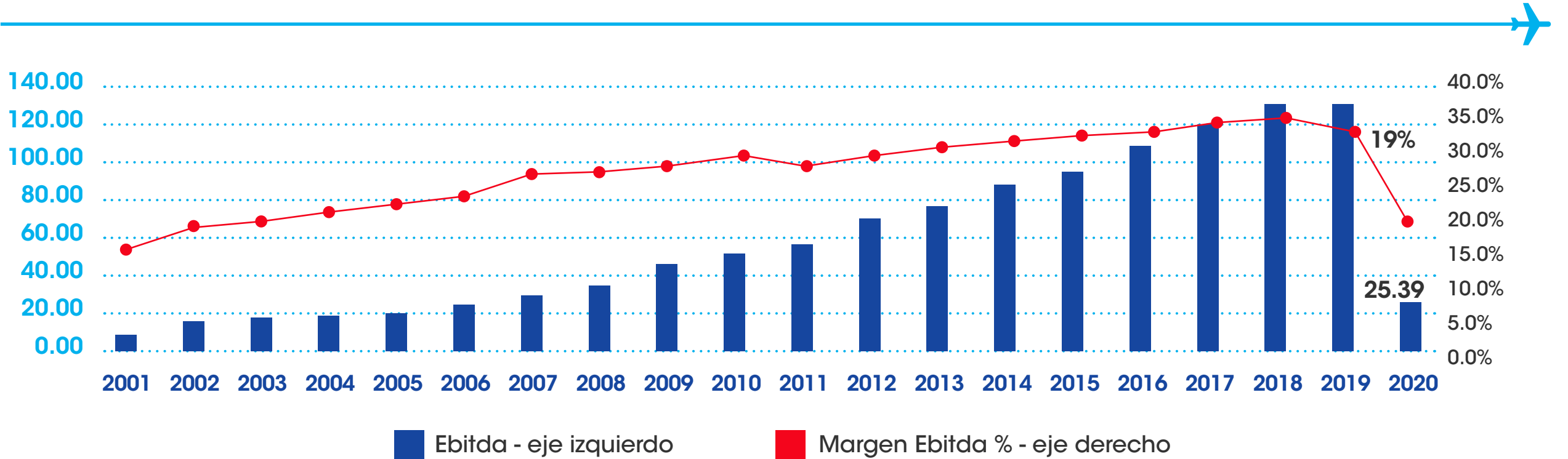


Detalle de los ingresos no aeronáuticos (millones de US\$) ›

| En millones (US\$)              | 2018   | 2019   | 2020  |
|---------------------------------|--------|--------|-------|
| INGRESOS NO AERONAUTICOS        | 101.66 | 109.30 | 39.29 |
| Ingresos comerciales            | 83.84  | 89.88  | 26.68 |
| Estacionamiento de vehículos    | 9.42   | 9.45   | 2.53  |
| Inmuebles                       | 4.89   | 5.23   | 3.35  |
| Renta fija                      | 2.08   | 2.25   | 1.49  |
| Servicios básicos               | 2.81   | 2.98   | 1.86  |
| Retail                          | 69.26  | 73.71  | 20.61 |
| Shopping                        | 35.21  | 36.88  | 10.03 |
| Publicidad                      | 4.23   | 4.65   | 1.38  |
| Services                        | 29.83  | 32.19  | 9.21  |
| Otros Ingresos (penalizaciones) | 0.27   | 1.49   | 0.19  |
| Servicios de aviación           | 16.59  | 18.22  | 12.20 |
| Otros ingresos                  | 1.23   | 1.20   | 0.40  |

US\$ 39.29  
MILLONES  
de ingresos  
no aeronáuticos  
en el 2020

Evolución del EBITDA 2001-2020 (millones de US\$) ›





Cálculo del EBITDA y utilidad operativa 2019-2020 ›

| En millones (US\$)                     | 2018    | 2019    | 2020    |
|--|---------|---------|---------|
| Ingresos por operación                 | 373.38  | 388.46  | 135.49  |
| Ingresos por construcción              | 49.81   | 99.57   | 109.27  |
| Ingresos brutos                        | 423.18  | 488.03  | 244.76  |
| Retribución por concesión              | -153.20 | -158.53 | -57.85  |
| CORPAC fees                            | -42.45  | -44.53  | -12.88  |
| Costo de los ingresos por construcción | -49.81  | -99.57  | -109.27 |
| Ingresos netos                         | 177.73  | 185.4   | 64.76   |
| Gastos operativos y administrativos    | -49.11  | -56.99  | -39.38  |
| EBITDA                                 | 128.62  | 128.41  | 25.38   |
| Depreciación y amortización            | -13.11  | -11.83  | -12.36  |
| Utilidad Operativa                     | 115.51  | 116.58  | 13.02   |

US\$ 13.02  
MILLONES  
de utilidad operativa  
en el 2020

Depreciación y amortización

La depreciación y amortización del año 2020 sumaron un total de US\$12.36 millones, lo que representó un aumento del 4.5% en comparación al año anterior. Como consecuencia de lo anterior, la utilidad operativa, en el 2020, fue de US\$ 13.02 millones, 88.8% menor a la del 2019.

Utilidad neta

En el 2020, nuestra utilidad neta fue de US\$ 9.61 millones, 89.8% menor respecto al 2019, con un margen neto de 7.1% respecto a los ingresos por operación.



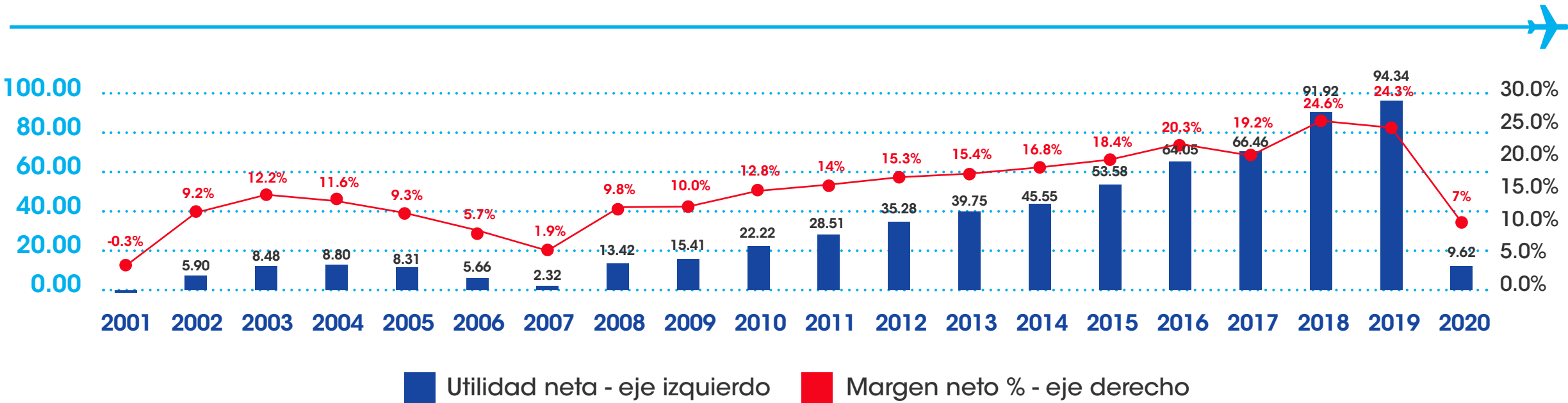




Detalle del cálculo de la utilidad neta 2019 - 2020 ›

| En millones (US\$)          | 2019   | 2020  |
|-----------------------------|--------|-------|
| Utilidad operativa          | 116.58 | 13.02 |
| Ingresos financieros netos  | 4.57   | 0.50  |
| Utilidad antes de impuestos | 121.15 | 12.52 |
| Impuesto a la renta         | -26.81 | -2.91 |
| Utilidad neta               | 94.34  | 9.61  |

Evolución de la utilidad neta 2001-2020 (millones de US\$) ›





## Flujo de caja

El flujo de caja operativo generado en el año 2020 fue negativo en US\$ 10.45 millones, y después de los pagos de remediación ambiental fue negativo en US\$ 15.22 millones. Este importe es US\$ 119.52 millones menor que en 2019, debido principalmente al impacto del COVID-19 sobre los ingresos del año, que a nivel de ingresos netos cayeron en US\$ 120.64 millones en comparación con el 2019.

En el 2020, el flujo de caja utilizado en inversiones fue de US\$ 115.81 millones, US\$ 9.88 millones más que en 2019, debido principalmente al Proyecto de Ampliación.

Además, se recibió el primer desembolso de US\$ 28 millones del préstamo obtenido por LAP. El impacto en el flujo de caja de financiamiento fue de US\$ 24.12 millones, debido a que se deducen los costos de financiamiento incurridos.

Consecuentemente, el resultado de los movimientos de caja, en el año 2020, fue negativo en US\$ 106.91 millones. Se obtuvo como resultado un saldo final de caja de US\$ 72.45 millones.

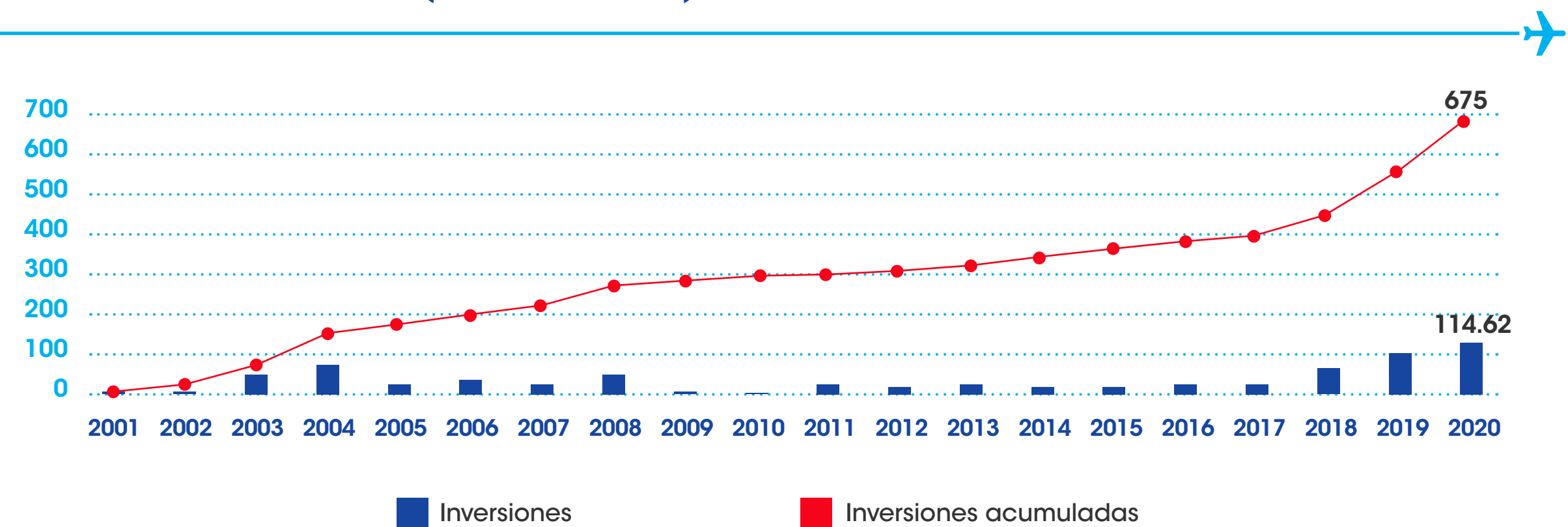


**LOS INGRESOS NETOS  
DISMINUYERON EN US\$  
120.64 MILLONES EN  
COMPARACIÓN  
CON EL 2019.**

## Inversiones (CAPEX)

Al 2020, el total de inversiones, desde el inicio de la concesión, fue de US\$ 675.00 millones. Durante el año, se invirtieron US\$ 114.62 millones.

### Evolución de las inversiones (millones de US\$)



Las inversiones en el actual terminal fueron priorizadas, invirtiéndose un total de US\$ 7.34 millones. Los gastos operativos se redujeron de US \$ 56.99 millones, en el 2019, a US\$ 39.38 millones, en el 2020.

Esta reducción fue posible mediante la renegociación de los contratos con proveedores de mantenimiento, operaciones, intermediación laboral, entre otros.

Durante el año, las inversiones se enfocaron en el desarrollo de operaciones, la implementación del Sistema de Información Aeronáutica – AIS Tercera Fase, la culminación de la integración con la plataforma del ala área 2, la culminación de la remodelación de Centro de Control de Operaciones, la rehabilitación de pavimentos de

la plataforma, la evaluación de la pista de aterrizaje y la mejora en el sistema de aire acondicionado del terminal.

Adicionalmente, se reprogramó las inversiones destinadas al Proyecto de Ampliación, se acordaron mayores plazos de pago y, finalmente, se invirtió US \$ 107.27 millones.

Estas se centraron en la culminación de trabajos preparatorios, limpieza y preparación del sitio, construcción de la nueva torre de control, adjudicación para la segunda pista de aterrizaje, diseño temprano del nuevo terminal, consultoría para la nueva planta de combustible y programas sociales, y monitoreo del ruido de acuerdo al compromiso de la MEIA.







### 3.1.2. Buen gobierno corporativo

[GRI 102-18]

Somos parte del grupo Fraport AG y nuestras actividades se rigen bajo los lineamientos y estándares del grupo, que incluyen el Código de Buen Gobierno Corporativo.

Para el periodo 2020 -2021, el Comité Ejecutivo está conformado por 4 directores designados por los socios, 3 por Fraport AG y 1 por IFC: Holger Schaefers (presidente), Balint Szentivanyi, Jorge von Wedemeyer Knigge y Natalie Halich.



SOMOS PARTE  
DEL GRUPO FRAPORT AG



#### LOS DIRECTORES ›



**Jorge von Wedemeyer**  
Director / Fraport

Administrador de empresas de la Universidad de Hamburgo (Alemania). Presidente del Comité Ejecutivo de LAP, desde febrero de 2008 hasta marzo de 2018. Durante 13 años, se desempeñó como representante del Dresdner Bank Lateinamerika y del Dresdner Bank AG en Perú. Actualmente, es director de Euromotors S.A., Euroinmuebles S.A.C., Altos Andes S.A.C., Comercial del Acero S.A. y otras empresas que conforman la Corporación Cervesur.



**Holger Schaefers**  
Presidente / Fraport

Licenciado en Administración de Empresas por la European Business School en Oestrich-Winkel y en Real Estate por el Robinson College of Business (GSU) en Atlanta. Como vicepresidente ejecutivo de Fraport AG, dirige la división de Gestión e Inversiones Globales. Responsable de 15 aeropuertos y el desarrollo comercial estratégico de la Región Central. Se incorporó a Fraport, como Director de Proyectos, en 2007, después de haber trabajado en consultoría inmobiliaria en el Reino Unido, los Emiratos Árabes Unidos y Alemania.



**Balint Szentivanyi**  
Vicepresidente Senior / Fraport

Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad de Oxford Brookes. Forma parte del equipo de liderazgo de la división de Gestión e Inversiones Globales de Fraport, siendo responsable de la cartera de inversiones de la Región Oeste. También lidera los equipos de competencia comercial y tráfico internacionales. Anteriormente, se desempeñó como Vicepresidente de Desarrollo de Negocios Internacionales en el Aeropuerto de Zurich.



**Natalie Halich**  
Directora / Corporación Financiera Internacional (IFC)

MBA en la Wharton School, directora de LAP, desde marzo de 2018. Directora de Inversiones en la IFC, con más de 20 años de experiencia en capital privado en energía, infraestructura y minería, centrada en los mercados emergentes. También es directora de Pacific Midstream LTD, Colombia y forma parte del Comité de Inversiones del grupo de Capital Riesgo de la IFC.



El Comité Ejecutivo es el principal órgano de gobierno de LAP, que sirve de enlace entre los socios y la Gerencia Central. Formalmente, tiene establecidas 4 reuniones anuales, pero pueden celebrarse en cualquier momento reuniones extraordinarias, además de una coordinación permanente. Las solicitudes y requerimientos semanales involucran a los gerentes centrales, estableciendo canales abiertos para atención y reporte. Esta dinámica tiene como objetivo informar sobre los avances estratégicos de la empresa, dar a conocer constantemente la situación

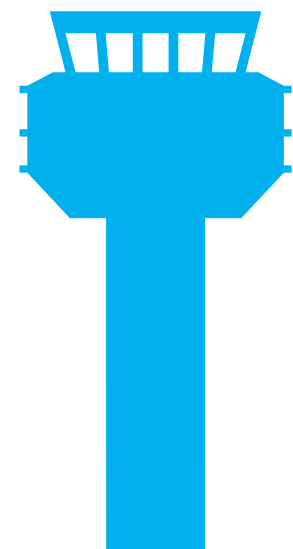
del país, política, social, económica, de salud (COVID-19) y el estatus del proyecto de ampliación.

La Gerencia de la empresa está compuesta, además de Juan José Salmón Balestra (Gerente General), por Pilar Vizcarra Albarracín (Gerente Central de Administración y Finanzas), Turgay Kirçar (Gerente Central de Operaciones), Norbert Onkelbach (Gerente Central Comercial) e incluye ahora a Milagros Paredes (Gerente Central de Desarrollo y

Sostenibilidad). La creación de esta nueva Gerencia Central resalta la importancia que tiene para la compañía el enfoque de sostenibilidad en la gestión y ha conllevado la creación de la Gerencia de Relaciones Laborales. Además, la Gerencia de Comunicaciones pasó a ser Gerencia de Reputación y la Gerencia de Sistemas de Gestión pasó a denominarse Gerencia de Sostenibilidad. Por otro lado, para reforzar el foco en innovación, la Gerencia de Tecnologías de la Información pasó a formar parte de la Gerencia Central de Operaciones.



## GERENTES CENTRALES



**Turgay Kirçar**  
Gerente Central de Operaciones



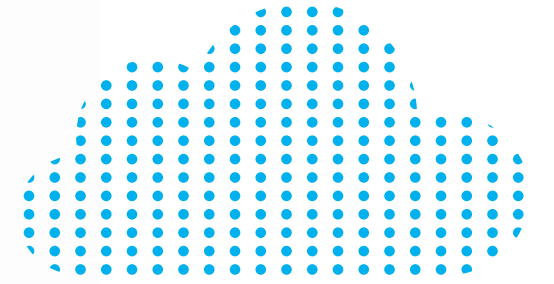
**Pilar Vizcarra**  
Gerente Central de  
Administración y Finanzas



**Norbert Onkelbach**  
Gerente Central Comercial



**Milagros Paredes**  
Gerente Central de  
Desarrollo y Sostenibilidad





“

EXISTEN 20 ÁREAS ESPECIALIZADAS PARA LA GESTIÓN DE LA COMPAÑÍA Y EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES PREVISTAS EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN, QUE INCLUYEN A LAP PROYECTO, A CARGO DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL AIJC.





### 3.1.3. Ética y cumplimiento

[GRI 103-1] [GRI 103-2] [GRI 103-3] [GRI 205-2] [GRI 205-3]



## NUESTRO OBJETIVO ES MAXIMIZAR LA TRANSPARENCIA DE LA INFORMACIÓN PARA GENERAR CONFIANZA

La transparencia, claridad, responsabilidad y honestidad constituyen nuestros ejes de acción.

Nuestro objetivo es maximizar la transparencia de la información a nuestros *stakeholders* para generar confianza. Trabajamos guiados por altos estándares de ética e integridad, y buscamos visibilizar nuestros compromisos e involucrar a todas las áreas y miembros de la cadena de valor para responder a sus crecientes expectativas.

Para mantener nuestra cultura, como una empresa que actúa bajo estándares éticos y de integridad, alineamos nuestra gestión a los principios establecidos en el Código de Ética en el Negocio, respecto a temas corrupción, fraude, lavado de activos, financiamiento del terrorismo, competencia desleal y tratamiento indebido de datos personales, y nos desenvolvemos en el marco de las exigencias del Estado y nuestros accionistas.

### Gestión de riesgos y sistema de cumplimiento

[GRI 102-16]

Durante el 2020, el área de Riesgos y Cumplimiento priorizó el fortalecimiento de la gestión de riesgos, alineándola a los objetivos estratégicos de la empresa, así como la implementación de los procesos de debida diligencia a proveedores, clientes y colaboradores. Estas fueron nuestras principales actividades en el 2020:

#### RIESGOS

- Elaboración y/o actualización de políticas y manuales (Manual Integrado de Gestión de riesgos).
- Identificación y actualización de riesgos y controles de 12 áreas de LAP. Revisión de la eficacia y monitoreo de la autoevaluación, de controles (CSA) asociados a riesgos críticos.
- Capacitaciones virtuales, inducciones y sensibilización en temas de ética, cumplimiento y canal de denuncias.
- Lanzamiento del primer e-learning de gestión de riesgos. Conferencia de Gestión de Riesgos Empresariales con EY.

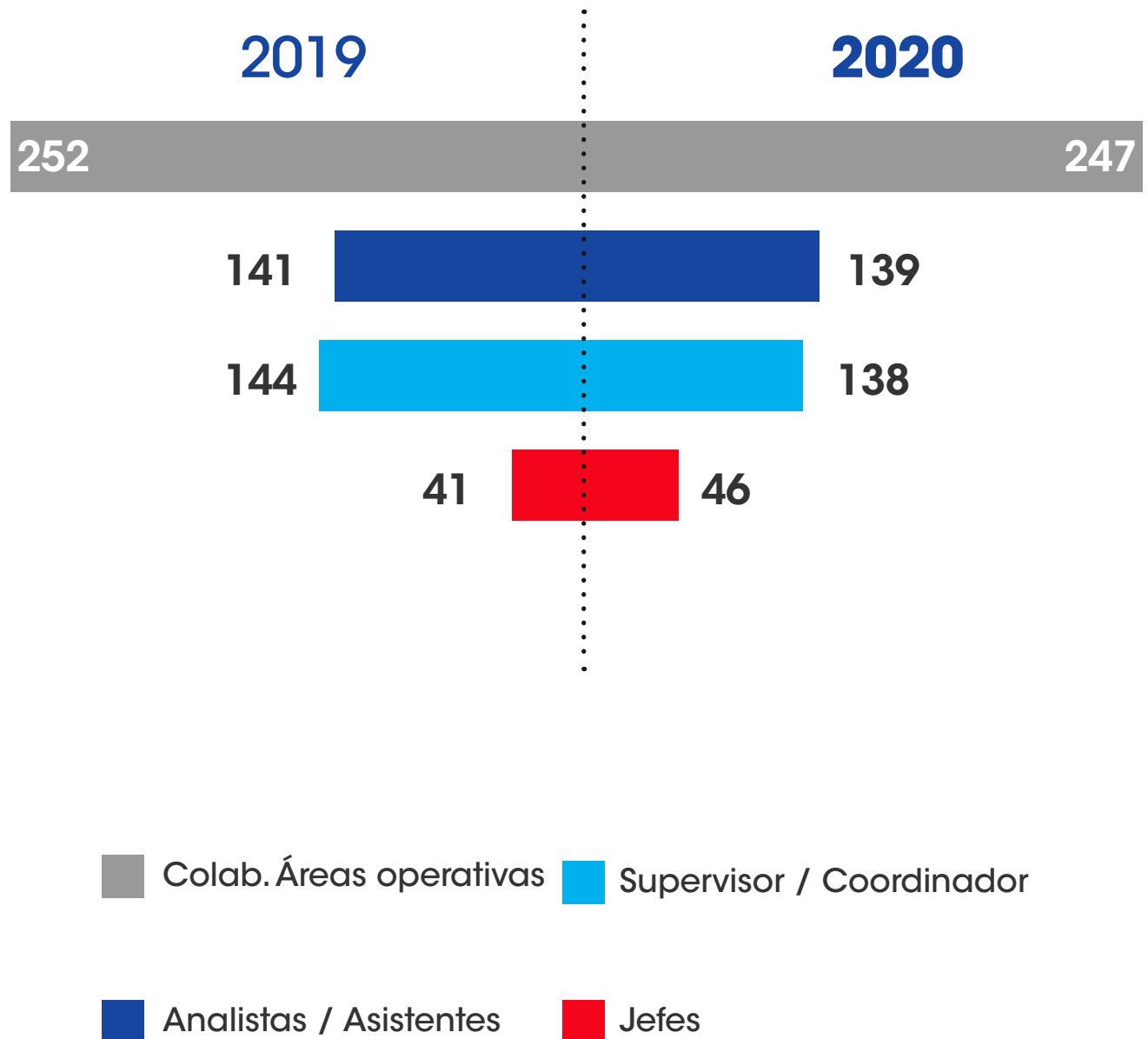
#### CUMPLIMIENTO

- Elaboración y publicación del Manual del Sistema de Cumplimiento.
- Análisis y cierre de brechas para la postulación a la ISO 37001.
- Implementación de debida diligencia de proveedores, clientes y colaboradores.
- Automatización del proceso de debida diligencia de los proveedores.
- Actualización del Código de Conducta de Trabajadores
- Actualización del e-learning del sistema de cumplimiento

Como práctica fundamental para alcanzar nuestras metas, el 100% de trabajadores que ingresaron este año se suscribieron a nuestro Código de Conducta. Sin embargo, cabe señalar que venimos trabajando en un nuevo Código de Conducta y políticas de compliance, que serán emitidos en el 2021.

De forma continua, realizamos la difusión de nuestro canal de denuncias y sensibilización sobre políticas y procedimientos anticorrupción.

El alcance de las comunicaciones fue el siguiente:





### Canal de denuncias

Contamos con un sistema anónimo de reporte en línea disponible para todos nuestros grupos de interés: el Business Keeper Monitoring Systema (BKMS).

Alentamos a colaboradores y terceros a comunicar cualquier incumplimiento, a través de este canal, con el propósito de asegurar el cumplimiento de las leyes vigentes y de nuestros lineamientos internos. Formas alternas de comunicar una denuncia o alguna duda de carácter ético se pueden realizar por medio del correo electrónico, carta u otro medio dirigido hacia el *Compliance Officer*.

| Tipo de denuncia  | Cantidad de denuncias en el 2020 |
|---|----------------------------------|
| Corrupción  | 1                                |
| Fraude/ estafa o engaño/ robo/ delitos contra la propiedad                                | 1                                |
| Violación de la ley de protección de datos e incumplimiento del deber de confidencialidad | 1                                |
| Incumplimiento de las normas de seguridad y salud ocupacional                             | 1                                |
| Incumplimiento de valores y/o principios de LAP   | 3                                |
| Otras violaciones a leyes   | 2                                |

En el caso de la denuncia por corrupción, el colaborador fue desvinculado. Además, se procedió a elaborar un plan de acción para identificar y prevenir posibles eventos similares en el futuro.

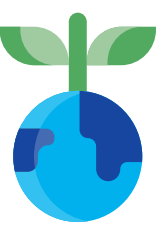
Adicionalmente, tuvimos 2 denuncias de carácter penal, 1 de las cuales fue derivada desde el canal de denuncias. Una denuncia fue archivada y la segunda se encuentra en etapa de investigación.

### Cumplimiento regulatorio

Nos encargamos de la administración de una infraestructura de uso público. Por ello, hemos asumido compromisos con el Estado peruano bajo la supervisión del OSITRAN, en base a lo establecido en el Contrato de Concesión. En el 2020, se sumó el cumplimiento de las disposiciones emitidas por el Gobierno producto de la crisis sanitaria.

Buscamos mantener a nuestros *stakeholders* informados de los cambios o necesidades relacionadas a la actividad aeroportuario, así como coordinar con todos los grupos involucrados su participación en el marco de la reactivación de las operaciones, minimizando los riesgos ante la coyuntura de la COVID-19. Además, fue importante justificar, ante el Estado peruano, la necesidad de suspender algunas de las obligaciones contenidas en el Contrato de Concesión, que, por la coyuntura, no podrían ser ejecutadas. Entre las actividades suspendidas, encontramos la realización de estudios de satisfacción de pasajeros, aerolíneas y demás usuarios, algunas obligaciones ambientales establecidas en la MEIA, actividades del Plan de Mantenimiento y el cumplimiento de niveles de servicio IATA. Durante el 2020, no se generó ninguna sanción por parte de OSITRAN, lo que demostró nuestro compromiso con el cumplimiento de la ley. El organismo regulador programó 18 inspecciones para todo el año. Sin embargo, ante el estado de emergencia, se suspendieron 7.

#### Las 11 realizadas fueron las siguientes:



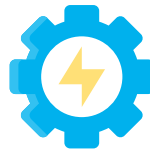
3 Inspecciones de medio ambiente (terminal actual y proyecto de ampliación)



2 Inspecciones de mantenimiento (terminal actual)



2 Inspecciones comerciales (terminal actual)



3 Inspecciones de operaciones (Terminal actual)



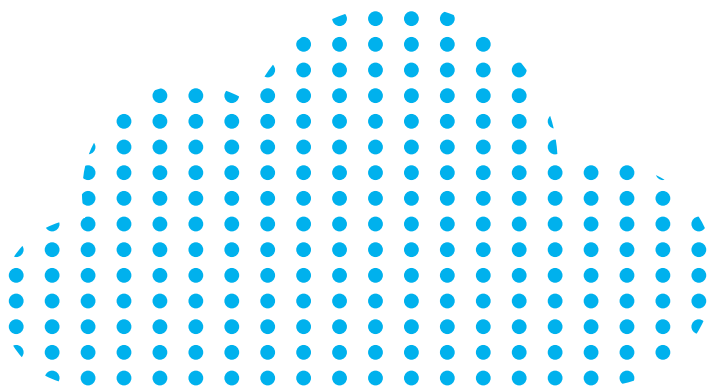
1 Inspección de seguridad (terminal actual)

A partir de estas inspecciones, se formularon una serie de observaciones que se encuentran en proceso de subsanación, dentro de los plazos otorgados por el OSITRAN.

### Relacionamiento con autoridades gubernamentales

Durante el año, se trabajó arduamente de la mano con las autoridades estatales que conforman el ecosistema aeroportuario en la implementación y cumplimiento de medidas biosanitarias. Destacan las siguientes coordinaciones:

|  |  |
|--|--|
| Ministerio del Interior<br>Policía Nacional del Perú | Mayor asignación de personal policial para el terminal y la zona externa colindante  |
| Ministerio de Defensa                                | Apoyo de las Fuerzas Armadas en el control de seguridad del AIJC   |
| Municipalidad Provincial del Callao                  | Disposiciones para reducir la aglomeración de personas y vehículos en la parte externa del terminal                              |
| MINCETUR   | Articulación con otros ministerios para la adopción e implementación de medidas que garantizaran la salud de usuarios del AIJC   |
| Migraciones  | Implementación de procesos contact less y digitales, instalación de barreras en módulos y señalética para distanciamiento seguro |
| Aduanas  | Señalética para distanciamiento social y ajustes de controles para reducir contacto  |





### 3.2.

## VUELOS CADA VEZ MÁS SEGUROS

Tenemos el firme propósito de revisar, implementar y cumplir de manera creativa, ágil y permanente nuestros estándares de seguridad y salud, de acuerdo con las medidas que se adoptan en todo el mundo y, de manera equilibrada, en estricto control y buen servicio al pasajero.



## 16 AUDITORÍAS

Servicios Especializados para verificar cumplimiento del Manual de Seguridad

## + 800 HORAS

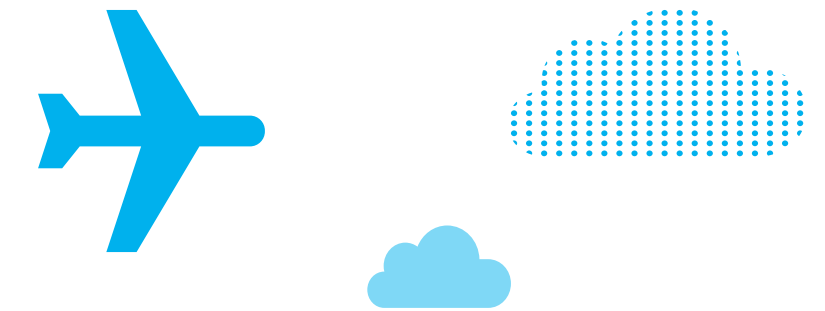
de capacitación a terceros.

## 0 ACCIDENTES

de aviación por responsabilidad del aeródromo

## 79.1% DE PROVEEDORES

aprobaron la verificación SSOMA



### 3.2.1. Operaciones seguras y responsables

[GRI 416-1]

Este año, buscamos que todas nuestras operaciones suscriban las disposiciones de salud decretadas por el Gobierno para el reinicio de las actividades durante el estado de emergencia.

Posterior al cierre del aeropuerto, planteamos objetivos internos que nos permitieran afrontar la coyuntura. Priorizamos garantizar un uso eficiente de la capacidad del aeropuerto (terminal y plataforma), a fin de reactivar la operación, cumpliendo con el distanciamiento social. Sensibilizar a pasajeros, colaboradores y usuarios, al respecto de las buenas prácticas biosanitarias, fue fundamental para protegernos mutuamente.

En este camino, generar eficiencias en los procesos para minimizar tiempos de transacción y ejecución, y gestionar con las líneas aéreas el cumplimiento de los lineamientos para la prevención de la COVID-19, han sido estrategias que han permitido la sostenibilidad de las operaciones.

En ese sentido, establecimos una serie de medias que priorizan la salud y seguridad de nuestros clientes, pasajeros y visitantes.

Cuadro en la siguiente página ›



Medidas de salud y seguridad en el contexto de la COVID-19 ›



|  |  |  |   |  |  |
|--|--|--|---|--|--|
|  | Instalación de señalética de distanciamiento social y de concientización de las medidas de prevención en el ingreso al aeropuerto y terminal.                |  | Coordinaciones con las líneas aéreas para invitar a pasajeros en grupos pequeños durante el embarque.   |  | Implementación de cámaras termográficas para el control de las personas que ingresen al aeropuerto.                |
|  | Instalación de elementos para protección del pasajero y usuario: acrílicos en <i>counters</i> , compra de tachos para residuos biocontaminados, entre otros. |  | Instalación de carpas y 2 contenedores modulares para el área de sanidad en el estacionamiento.   |  | Implementación de lavamanos en el ingreso al aeropuerto  |
|  | Instalación de dispensadores de alcohol en gel en todas las zonas hábiles del aeropuerto.  |  | Señalización vertical y horizontal en la vía libre, a fin de mejorar el tránsito vehicular.   |  | Instalación de pediluvios en las diferentes zonas del aeropuerto.  |
|  | Establecimiento de accesos diferenciados en base al tipo de pasajero y equipaje.   |  | Desarrollo de proyecto estratégico <i>Passenger Processing</i> : busca mejorar la experiencia del pasajero, a través del uso de sistemas biométricos, a lo largo del <i>passenger journey</i> . |  | Mesas de trabajo con líneas aéreas y <i>stakeholders</i> para la implementación de los lineamientos.               |
|  | Bloqueo de servidores para asegurar la distancia social obligatoria entre pasajeros: molinetes del TUUA, quioscos de <i>check-in</i> , etc.                  |  | Creación de nuevas zonas para “dejar y para recoger” a los pasajeros.   |  | Implementación de los <i>counters self bag drop</i> en alianza con LATAM para reducir el contacto con el pasajero. |
|  | En el caso de vuelos internacionales, asignación de hasta dos fajas por vuelo para asegurar el distanciamiento social.                                       |  | Instalación de lámparas UV-C de alta intensidad para la desinfección de pasamanos en todo su recorrido.   |  | Instalación de dos islas de <i>repacking</i> en el terminal.   |



## Tecnología y Digitalización

[GRI 103-1] [GRI 103-2] [GRI 103-3]

Consideramos la innovación y el uso de nuevas tecnologías como factores transversales a todas nuestras operaciones. Buscamos utilizar la tecnología para asegurar procesos más eficientes y seguros en el terminal actual y futuro.

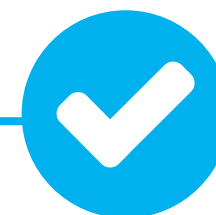
El impacto de la COVID-19 significó la aceleración de aplicación de tecnologías en el aeropuerto. Proyectos clave relacionados a telecomunicaciones y colaboración se priorizaron e implementaron en plazos bastante cortos.

Una prioridad que se manejó desde el área de Tecnologías de la Información fue garantizar las condiciones óptimas para el trabajo remoto de todos los colaboradores. Para ello, se fortaleció la plataforma de comunicaciones, se adecuaron los procedimientos y se creó una mesa de ayuda. También, se implementaron nuevas medidas de seguridad en línea (*firewalls*) y se fortaleció la seguridad de dispositivos móviles.



## Desarrollo de infraestructura ICT

Entre los principales logros, que apuntan a la mayor satisfacción de nuestros clientes, encontramos los siguientes:



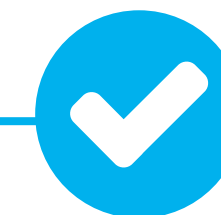
### IMPLEMENTACIÓN DE RED *OUTBOUND*

Sistema de comunicaciones paralelo a la red de datos del aeropuerto, que permite restablecer las fallas o problemas de red de forma rápida y sin movilización del personal.



### UPGRADE DE TODOS LOS SERVIDORES CON LA INTRODUCCIÓN DE LA HIPER CONVERGENCIA

Sistema que reúne todos los elementos de un centro de datos tradicional, simplificando la operación y mantenimiento personal.



### MEJORA DE LOS ENLACES DE FIBRA ÓPTICA EN LA RED DE DATOS DEL AEROPUERTO

Sistema para lograr mayor redundancia y mejorar la velocidad en las comunicaciones.

Dimos impulso a la iniciativa *paperless*, que nos ha permitido migrar diversos procesos a un entorno 100.0% digital. Aquí, destaca el registro de solicitudes de atenciones protocolares, a través de la página web y la solicitud de identificaciones en línea. Durante el 2020, llegamos a un ahorro de 263,583 hojas de papel. Teniendo en cuenta los proyectos de ahorro de papel del AIJC, el que se desarrolla desde el 2014, el total de papel no consumido acumulado es de más de 1 millón de unidades,

lo cual equivale a dejar de talar 90 árboles, evita la generación de GEI 4,192 tco2e y reduce el consumo 10,559,310 litros de agua.

Adicionalmente, como parte de la innovación dentro del aeropuerto, hemos iniciado el desarrollo de un sistema biométrico para dar mayor fluidez al flujo de pasajeros, el proyecto se desarrollará de forma gradual durante el próximo año.



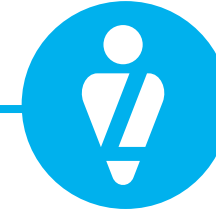
### 3.2.2. Safety

[GRI 103-1] [GRI 103-2] [GRI 103-3]

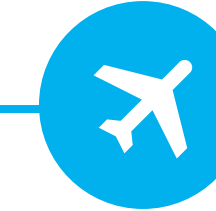
La seguridad operacional y de infraestructura es prioridad para la continuidad de las operaciones y el bienestar de usuarios, clientes, instituciones y trabajadores del AIJC.

Gestionamos los riesgos asociados a la operación, a través de un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional y un Plan de Recuperación ante Desastres, los cuales están orientados a establecer medidas integradas en respuesta a riesgos, emergencias y restablecer las operaciones en el menor tiempo posible.

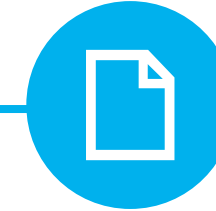
Entre las principales acciones llevadas a cabo en el 2020 destacan las siguientes:



**Organización de 9 comités internos y 2 comités dirigidos al ecosistema aeroportuario sobre seguridad operacional**



**16 auditorías a los Servicios Especializados (SEAs) para la verificación del cumplimiento del Manual de Seguridad Operacional del aeropuerto**



**Publicación de 10 boletines informativos con información relevante para la seguridad operacional del aeropuerto**





En lo referente a las operaciones en la pista de aterrizaje, este año, no se registró ningún accidente de avión por responsabilidad del aeródromo.

| INDICADOR  | 2019    | 2020   |
|--|---------|--------|
| N° Accidente de aviación por responsabilidad del aeródromo                                   | 0       | 0      |
| N° Accidentes de pasajeros dentro del control del aeropuerto por cada 1.000.000 de pasajeros | 0       | 0      |
| N° Movimientos   | 197,857 | 59,526 |
| N° Incursión de pista  | 4       | 0      |

Seguridad de la infraestructura

A raíz de la pandemia ocasionada por la COVID-19, se realizaron inspecciones de seguridad periódica, hasta marzo de 2020, con el objetivo de detectar cualquier incumplimiento de las normas de seguridad en aquellas áreas o instalaciones otorgadas en alquiler a los usuarios (concesionarios, aerolíneas u otros) o cualquier condición insegura que pueda poner en riesgo la integridad de las personas.

| ESTADÍSTICA DE LA SEGURIDAD EN LA INFRAESTRUCTURA  | 2020  |
|--|-------|
| Informe de Capacitación SSO (cantidad de personas) | 3,570 |
| Número de charlas dictadas                         | 94    |
| Cantidad de participantes - brigadistas            | 133   |
| Número de charlas dictadas - brigadistas           | 4     |





Asimismo, se han brindado diferentes asesorías internas en temas de seguridad humana y apoyo al equipo Gestión social en la capacitación a 100 comunidades vecinas del AIJC dentro del programa de Voluntariado de emergencia.

### Rescate – Salvamiento y extinción de incendios

| INDICADOR                | 2019 | 2020 |
|--------------------------|------|------|
| Emergencias médicas      | 4614 | 1169 |
| Emergencias aeronáuticas | 94   | 58   |

La reducción significativa en las cifras está relacionada directamente con la reducción de las operaciones aeronáuticas y flujo de pasajeros a razón de la pandemia de la COVID-19.

### Peligro aviario y fauna silvestre

[GRI 304-2] [GRI AO9]

Como parte de la seguridad operacional, tomamos medidas de control de la presencia de fauna, principalmente, aves, con el fin de disminuir accidentes que puedan afectar las operaciones y la seguridad de los pasajeros. Mediante el Comité Coordinador de Peligro Aviario, informamos sobre la prevención a los operadores, gobiernos locales y entidades públicas, enfatizando la importancia de evitar la generación de condiciones que atraigan a los animales.

Este año, a pesar de las restricciones gubernamentales, hemos continuado con nuestras actividades de cetrería, monitoreo de fauna, dispersión y captura de animales. Además, durante el cierre de las operaciones, nos mantuvimos vigilantes sobre la presencia de fauna en el aeropuerto y hemos difundido la importancia de la revisión periódica de aeronaves y equipos que puedan ser usados por animales para su escondite o anidamiento.

En el mes de noviembre, se realizó el Comité Coordinador de Peligro Aviario de manera virtual, donde se informaron las acciones realizadas hasta la fecha y las recomendaciones principales para mantener la seguridad y prevención.

Con respecto a nuestros indicadores, mantuvimos un índice menor al ratio planteado ( $\leq 1$ ), lo que refleja nuestro trabajo en reforzar los sistemas de seguridad.

|                 | DESCRIPCIÓN   | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------|---|------|------|------|
| Impacto de aves | # choque de aves  | 5    | 8    | 6    |
| Ratio *         | (N° de choque de aves x 10 000 movimientos) / (movimiento de aeronaves) | 0.26 | 0.40 | 0.82 |

(\*) El objetivo del ratio es  $\leq 1$

### 3.2.3. Security

[GRI 103-1] [GRI 103-2] [GRI 103-3]

En LAP, contemplamos medidas de seguridad que reduzcan el riesgo de ocurrencia de actos de interferencia ilícitas. Para ello, contamos con un debido sistema de control de accesos y equipos de inspección, así como la aplicación de procedimientos relacionados con altos estándares de seguridad. Contamos con un Programa de Seguridad de Aeropuerto aprobado por la autoridad aeronáutica, el cual incluye protocolos específicos para cada uno de nuestros procesos. Estos protocolos se elaboran sobre la base de la normativa aeronáutica y una efectiva gestión de riesgos. Entre las acciones que lo comprenden, destacan las siguientes:

- Control de acceso a las zonas de seguridad restringida
- Proceso de inspección de personas, pertenencias y vehículos
- Inspecciones de seguridad a los establecimientos
- Rutas de inspección y patrullaje
- Detección de artículos prohibidos
- Monitoreo de personas sospechosas en las instalaciones del aeropuerto
- Implementación de Sistema de Detección y Alarma Perimetral contra intrusos que generará incrementar la efectividad de la seguridad perimetral en el aeropuerto





Entre los principales resultados del año, tenemos la actualización de los procesos de inspección, relacionados a la pandemia de la COVID-19, que contempla los niveles de salubridad para el personal de seguridad, los pasajeros y usuarios del aeropuerto, y la reunión del Comité de Aeropuerto de Lima (COMALIM), junto a representantes de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), Policía Nacional del Perú (PNP), Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT) y Superintendencia Nacional de Migraciones. Este comité abordó temas como las mejoras implementadas en el terminal para el reinicio de las operaciones, las medidas para mitigar el riesgo de contagio en el personal de seguridad y el proceso de inspección de pasajeros.

Además, estuvimos en constante coordinación con representantes del Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI), con el objetivo de atender los vuelos humanitarios y repatriados que se realizaron, a través de AIJC, habilitando la infraestructura y medios para el desarrollo de sus actividades.

Actos de interferencia ilícita

Con el objetivo de cumplir con los lineamientos del Programa de Seguridad del Aeropuerto, contamos con equipos de seguridad, y personal capacitado y entrenado, sobre la base de los requisitos normativos de la autoridad aeronáutica peruana y los protocolos específicos para cada proceso asociado a la gestión. Esto nos permite prevenir y evitar cualquier acto de interferencia ilícita.

Además, contamos con equipos de rayos X para la inspección de equipajes de mano y pórticos detectores de metal para la inspección de personas. También, realizamos inspecciones físicas de forma impredecible.

Adicionalmente, tenemos coordinaciones periódicas con la Policía Especializada en Desactivación de Explosivos de la Policía Nacional del Perú (UDEX), quienes realizan inspecciones con sus canes entrenados para la función y con la División de Seguridad Aeroportuaria, Fluvial y Lacustre de la Policía Nacional (DIVSAFL) para establecer medidas de seguridad al respecto.

Lucha contra el terrorismo y narcotráfico

Nos encontramos en constante comunicación con personal de la Dirección Contra Terrorismo (DIRCOTE), quienes nos brindan información sobre actividad internacional o nacional de grupos terroristas que puedan, potencialmente, tener alguna acción directa hacia el aeropuerto.

En lo que va del año, no se ha presentado información relevante.

Sobre ocurrencias de narcotráfico, tenemos coordinaciones permanentes con la unidad especializada de la PNP (DIRANDRO), a fin de brindar apoyo total al personal encargado de operativos al respecto. Del mismo modo, coordinamos con el Ministerio Público (Fiscalía Especializada con Tráfico Ilícito de Drogas) para brindar las facilidades necesarias de acceso y entrega de las imágenes del circuito cerrado de televisión.

Identificaciones

Con respecto al acceso al aeropuerto, debido al estado de emergencia decretado por el Gobierno, este año, se suspendieron las emisiones de identificaciones permanentes, desde el 16 de marzo. En el mes de agosto, se reinició solo con entidades del Estado, exonerados de pago, y, solo a partir del mes de diciembre, se habilitó vía web las de solicitudes de identificaciones de acceso permanente a las compañías usuarias.

| DESCRIPCIÓN                        | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   |
|------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Identificación permanente          | 19,216 | 19,048 | 19,919 | 5,421  |
| Registro de facilidades temporales | 23,750 | 26,808 | 27,942 | 14,461 |





### 3.2.4. Cadena de suministro responsable

[GRI 102-9]

Durante la emergencia sanitaria de la COVID-19, el rol de la cadena de abastecimiento es de gran importancia para la organización.

Entre sus principales objetivos destaca el abastecimiento oportuno de todos los EPP solicitados, el manejo eficiente de materiales y repuestos, aseguramiento de una ejecución eficaz de los presupuestos OPEX y CAPEX, control económico asignado a los proyectos y la gestión colaborativa para las capacitaciones desarrolladas para el subprograma de adquisición de bienes y servicios locales de la MEIA.

En el 2020, logramos un seguimiento eficaz del servicio recibido por parte de nuestros proveedores. Además, se logró la implementación y puesta en marcha de nuevas herramientas tecnológicas para la mejora de nuestros procesos como el Robotic Process Automation (RPA), proyecto que se trabajó en conjunto con la Gerencia de Riesgos y Cumplimiento.

#### Gestión de proveedores

[GRI 204-1]

A lo largo del 2020, hemos trabajado con 532 proveedores en las distintas etapas de nuestras operaciones. Para nosotros, es clave generar una buena relación y comunicación con ellos, mientras crecemos de la mano.

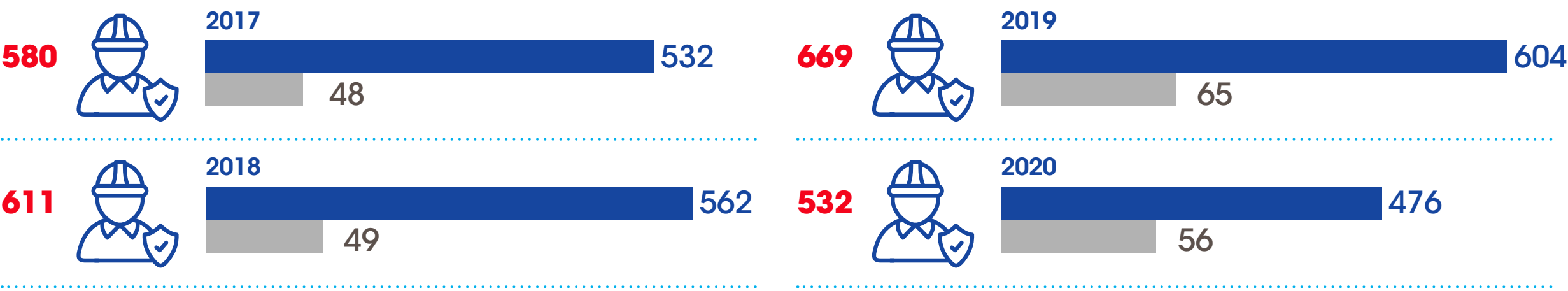
Durante el 2020, los proveedores han atendido, sobre todo, los servicios requeridos por aquellas áreas que presentan mayor actividad dentro de las instalaciones del terminal, siendo las más resaltantes Mantenimiento, Seguridad, Sistemas y Operaciones. Respecto a la ubicación de los proveedores de LAP, estos se encuentran, en su mayoría, en las provincias de Lima Metropolitana y Callao.

Respecto al 2019, el número de proveedores ha disminuido en 137 durante el 2020. En el caso de proveedores internacionales ha disminuido, existió una disminución de 9 proveedores mientras que para los nacionales (locales) ha sido de 128.

#### Cadena de Suministro de Logística LAP ›



#### Número de proveedores 2017 - 2020 ›

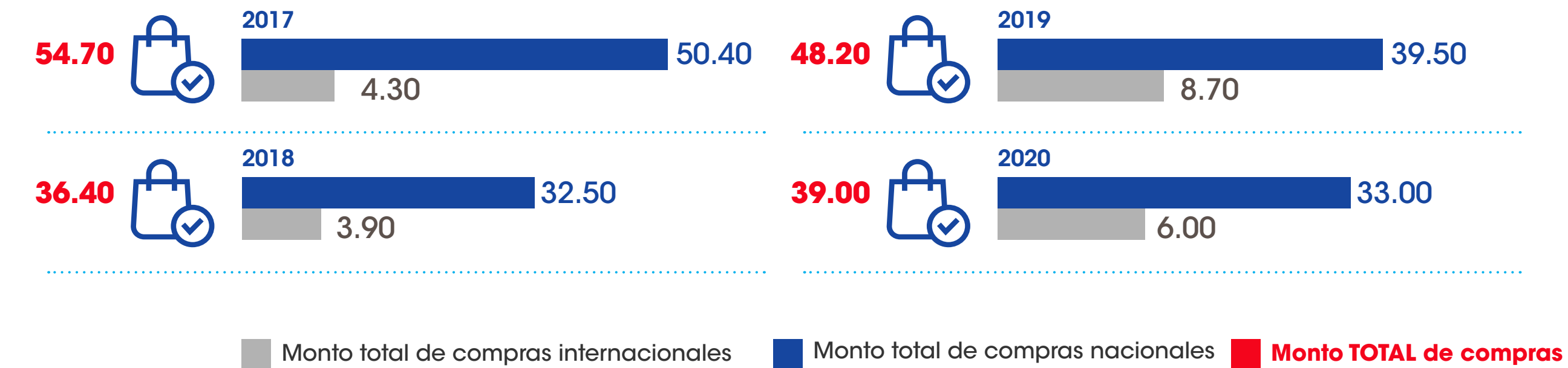


■ Número de proveedores internacionales ■ Número de proveedores locales ■ TOTAL

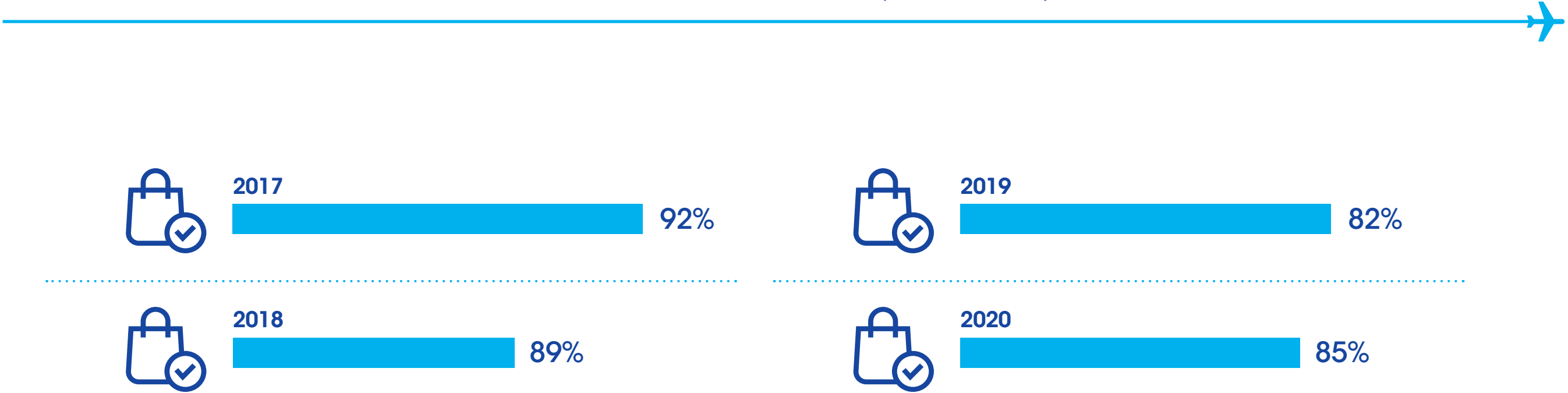




Monto total de compras 2017 - 2020 (millones de US\$) ›



Porcentaje de volumen de compras adjudicadas localmente (nacionales) 2017 - 2020 ›



En relación al monto total de compras nacionales, ha existido una reducción significativa, debido a la reducción operativa para mitigar los efectos de la emergencia sanitaria. Por otro lado, el volumen de compras adjudicadas localmente fue de 85%, superior al 2019 que fue de 82%.



## Selección de proveedores

[GRI 308-1] [GRI 414-1]

Nuestra gestión de proveedores se ha agilizado con la implementación del *Robotic Process Automation* (RPA), que incluye una función para el registro y validación de postores y proveedores. Esta es una aplicación que nos permite realizar el ingreso y revisión automática de los datos del proveedor, generando un ahorro de 2 horas y 30 minutos diarios por cada proceso.

Antes de brindar sus servicios en el aeropuerto, los proveedores deben aprobar el proceso de verificación de Salud y Seguridad Ocupacional y Medio Ambiente (SSOMA) a través del cual, empresas especializadas revisan sus sistemas de seguridad, salud ocupacional y medio ambiente. La certificación obtenida tiene un periodo de duración de dos años. Entre los criterios de verificación para la acreditación SSOMA se destacan los siguientes:

- **Identificación de Peligros y Evaluación de Riesgos Actualizado (IPER):** actividades rutinarias, no rutinarias, dentro y fuera de sus instalaciones
- **Plan y Programa de SST**, conforme a lo establecido por la normativa vigente
- **Constancia de nombramiento del representante en materia de SST** por parte del empleador
- **Reglamento Interno de SSOMA** debidamente aprobado
- **Procedimiento de atención e investigación de accidentes e incidentes**

A razón de la emergencia sanitaria, las empresas encargadas de la homologación Mega y Aenor suspendieron actividades durante los meses de marzo a mayo. Posterior a ese periodo, comenzaron con las homologaciones de forma online.

Durante el 2020, un total de 86 proveedores culminaron sus procesos de homologación SSOMA, de los cuales 68 (el 79.1%) tuvieron un resultado aprobatorio, y 18 presentaron no conformidades, ya sea en la parte de seguridad, salud ocupacional o medio ambiente. Al cierre del año, 3 de ellos presentaron mejoras incorporándose en el maestro de proveedores LAP.

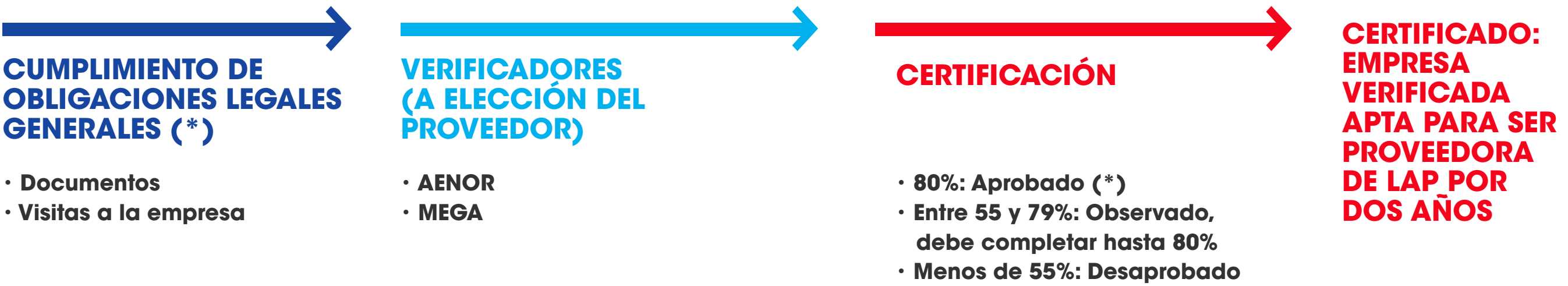
Por otro lado, durante 2020, realizamos un proceso de actualización de información de nuestros proveedores, lo que permitió que el 66.9% se comprometiera con nuestro Código de Conducta, alineándose a los siguientes compromisos sociales: prevención de la corrupción, cumplimiento de leyes antimonopolio y de competencia, condiciones de trabajo en seguridad y salud, derechos laborales y compromiso ambiental.

Como consecuencia de la pandemia, no realizamos las Evaluaciones Técnicas Integrales (ETI) rutinarias en SSOMA.

## NUESTROS PROVEEDORES PASAN POR EL PROCESO DE VERIFICACIÓN SSOMA

### Proceso para inscripción como proveedores de LAP en el registro de proveedores. Aún no hay relaciones contractual con LAP

TIEMPO ESTIMADO DEL PROCESO DE VERIFICACIÓN: 20 DÍAS HÁBILES



(\*) Se exige el cumplimiento de 5 requisitos determinados como indispensables y la aprobación al 80% de los requisitos normados.



### 3.3.

## NUEVA EXPERIENCIA DEL PASAJERO Y CLIENTE

Nos preocupamos por ser aliados de nuestros clientes durante la crisis, implementando medidas de soporte para garantizar su continuidad, abriendo diálogo abierto y transparente con ellos, y asegurando altos estándares de servicio en todo el aeropuerto.

Para lograrlo, previo a la reapertura del aeropuerto, creamos el Passenger Experience Team (PEX Team), encargado de asegurar que los procesos y requerimientos del gobierno ante la COVID-19 integren una visión de satisfacción y bienestar del pasajero.

Como resultado, replanteamos varios procesos que tuvieron como foco importante el temor de contagio de los pasajeros, la ausencia de acompañantes y los nuevos flujos de tránsito por la terminal. Los integrantes de este equipo multidisciplinario, gracias a sus posiciones clave, brindaron una mirada integral entre las exigencias gubernamentales y las nuevas necesidades de los pasajeros, y permitieron tomar acciones rápidas y concretas adaptando el servicio ofrecido a la nueva realidad teniendo al pasajero en el centro.



Obtención de la

**Airport Health Accreditation**



Ingreso al TOP 100 de  
**MERCO**  
**Reputación**  
en el Puesto 85

merco  
EMPRESAS Y LÍDERES



**7.04 MILLONES**

de pasajeros anuales  
transportados



**100.0%**

de reclamos  
atendidos



**87.9%**

de puntualidad  
en salida de vuelos



## PRINCIPALES ACCIONES QUE SE ACTIVARON GRACIAS AL TRABAJO CONJUNTO DEL PEX TEAM:

- Definición de proceso de identificación de hallazgos durante pandemia.
  - Implementación de control de aforo en buses de plataforma.
  - Tiempos en control de seguridad.
  - Agrupamientos en reencuentro con familiares.
  - Accesos a oferta comercial.
  - Señalética en el aeropuerto.
- Definición y comunicación sobre tiempo previo de llegada al aeropuerto.
  - Agilización de acceso vehicular.
  - Protección para lluvia/sol mientras esperan en la cola de acceso al aeropuerto.
  - Lugares para sentarse disponibles respetando distanciamiento.





### 3.3.1. Servicios de excelencia

[GRI 103-1] [GRI 103-2] [GRI 103-3]



## NOS TRANSFORMAMOS PARA GENERAR UN SERVICIO DE VALOR

Debido al contexto, las prioridades de la organización se enfocaron en preservar la salud y seguridad de nuestros pasajeros y clientes, reduciendo los riesgos a los que pudieran estar expuestos. Esto nos llevó a cambios tales como la digitalización de procesos, reducción de puntos de contacto, y actualización de procedimientos y flujos.

Nuestros clientes son diversos: aerolíneas nacionales e internacionales, pasajeros nacionales e internacionales, concesionarios y operadores aeroportuarios. Sabemos que su bienestar es parte fundamental de la sostenibilidad del aeropuerto en el tiempo. Por ello, este año, pusimos foco en transformarnos para generar un servicio de valor.

Como muestra de nuestro esfuerzo frente a la crisis, obtuvimos la Acreditación Sanitaria Aeroportuaria (*Airport Health Accreditation - AHA*), tras la evaluación del Consejo Internacional de Aeropuertos de América Latina y el Caribe (ACI-LAC). Esta acreditación incorpora las mejores prácticas para aeropuertos frente a la COVID-19. Además, este año, mantuvimos nuestra certificación como aeropuerto IATA nivel III.

Adicionalmente, revisamos y actualizamos todos los cuestionarios del Estudio de Satisfacción de Pasajeros, Aerolíneas y Concesionarios, logrando un reconocimiento más efectivo de las oportunidades de mejora y el desarrollo de planes de acción. Nuestra gestión de la calidad de los servicios se mantuvo alineada a las ISO 9001 y 14001, y obtuvimos, por primera vez, la certificación ISO 45001:2018. Las principales mejoras al respecto fueron en contexto de la organización, liderazgo y participación de los empleados, planificación de seguridad y salud, soporte, operación y evaluación de desempeño.





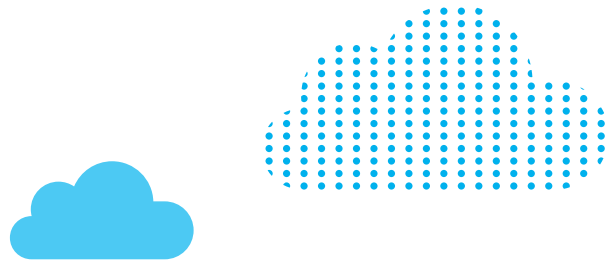
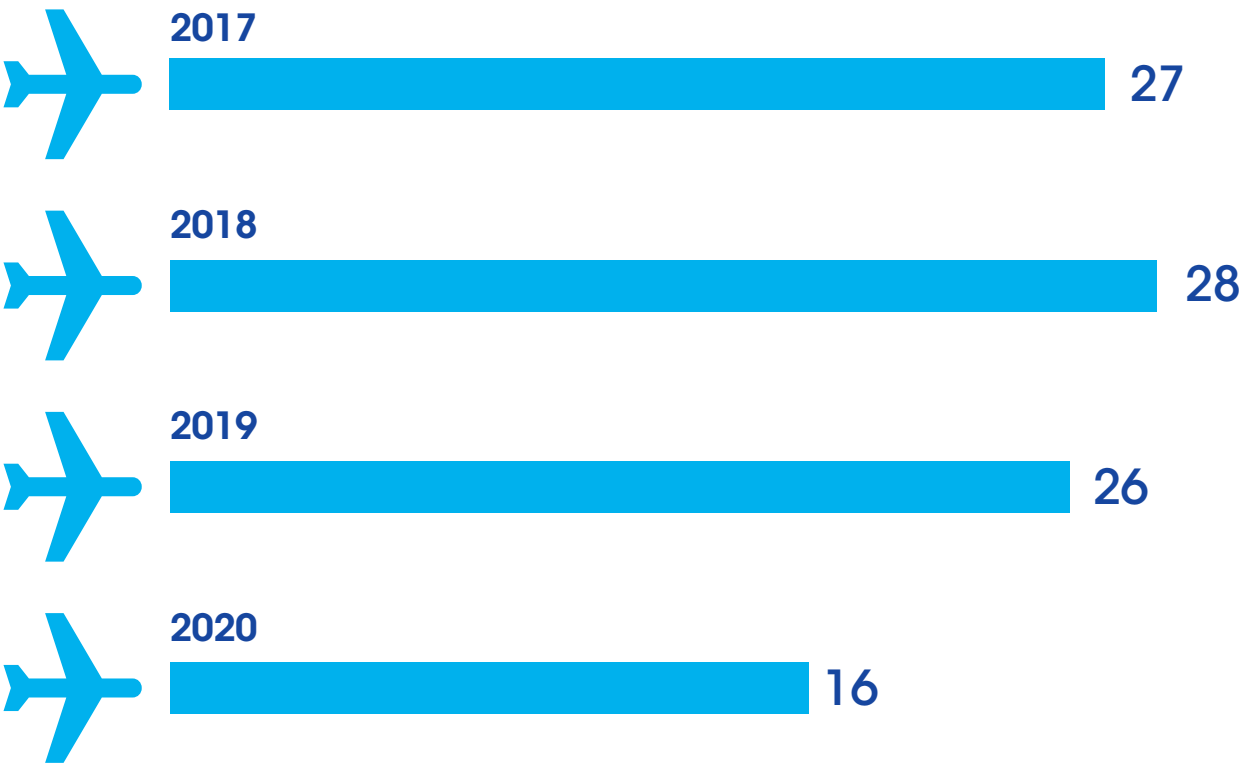
### 3.3.2. Aerolíneas

[GRI AO2] [GRI AO3]

El debilitamiento del mercado aeronáutico, ante el impacto de la COVID-19, afectó significativamente el flujo de caja y la rentabilidad de las aerolíneas, las cuales se vieron obligadas a implementar medidas para garantizar la continuidad del modelo de negocio. Diversas instituciones y consultores expertos estiman alrededor de 5 años para una recuperación completa pre pandemia.

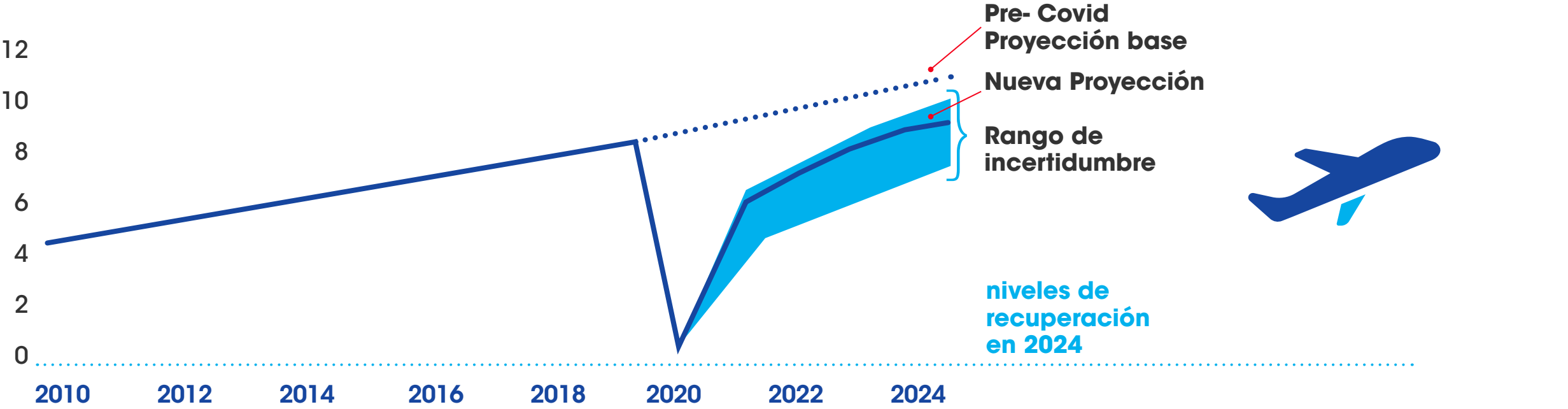
El movimiento de aeronaves, al cierre de 2020 fue de 73.26 miles. El histórico de aerolíneas se detalla a continuación:

#### Número de aerolíneas nacionales e internacionales 2017 - 2020 ›



#### RECUPERACIÓN DEL TRÁFICO A CORTO PLAZO - Covid 19 IATA 2020 ›

Ingresos globales de pasajeros por kilómetro, trillones por año



Fuente: IATA/ Tourism Economics Air Passenger Forecasts (Agosto 2020).

| PRINCIPALES MEDIDAS TOMADAS   | IMPACTOS ALCANZADOS   |
|---|---|
| <div>1</div> <div>Suspensión del cobro de rentas fijas y montos mínimos garantizados para las áreas ubicadas dentro del terminal.</div> <div>Inversión: USD\$ 1.43 millones (de marzo a diciembre)</div>                                    | <div>• Fortalecimos las relaciones comerciales con las aerolíneas.</div> <div>• Incentivamos la continuidad de los operadores del AIJC en el periodo de recuperación.</div>   |
| <div>2</div> <div>Descuento del 20% en la tarifa de estacionamiento para operaciones que hayan pernoctado en la plataforma de LAP desde el cierre del terminal.</div> <div>USD\$ 0.03 millones (del 01 de agosto al 30 de septiembre)</div> | <div>• Contribuimos con el ahorro en costos fijos de los clientes, mitigando el impacto en su flujo de caja.</div> <div>• Mejoramos el awareness de nuevas rutas, a través de medios de difusión internos y externos.</div> |
| <div>3</div> <div>Eventos inaugurales organizados por LAP y las líneas aéreas para difundir el inicio de operaciones de una nueva ruta o línea aérea. Apoyo desde las redes sociales</div>  |   |



Luego del reinicio de operaciones, la recuperación del tráfico aéreo se ha dado de forma paulatina, iniciando en julio con un 3.4% de la operación regular pre COVID-19, hasta un 39.5% en el mes de diciembre.

El total de rutas en el mercado nacional se reactivó en el mes de noviembre. Por su parte, la ruta de reactivación en el mercado internacional, definida por el Estado, se hizo en función a la duración de los vuelos, reactivando aquellos regionales con menos de 4 horas en octubre, y expandiendo la autorización para aquellos con menos de 8 horas en noviembre. LATAM se consolidó nuevamente como el operador local y el centro de conexiones más robustas del país, cerrando el 2020 con una participación del mercado del 54.7%.

Además, trabajamos de forma constante iniciativas internas para una mejor gestión de las aerolíneas, como la participación en congresos de desarrollo de rutas, el análisis y monitoreo de cambios relevantes en el mercado (comparativa con otros aeropuertos), el desarrollo de una estrategia de marketing colaborativa e innovadora, junto a las líneas aéreas y la elaboración de proyección de escenarios de pasajeros y movimientos.

### Vuelos de carga

El impacto de la COVID-19 afectó a la carga aérea, pues en el 2019 el 67.4% del volumen se movilizaba a través de bodegas de las aeronaves de pasajeros. El impacto fue parcialmente mitigado, disminuyendo los volúmenes solo en un 27.0% versus lo proyectado, gracias a lo siguiente:

- La movilización de carga en cabina de pasajeros
- Mayor aprovechamiento de las bodegas en vuelos humanitarios
- Duplicación de la frecuencia de operaciones de aerolíneas a partir del segundo trimestre

Con la gradual recuperación del tráfico, volveremos a la capacidad de bodega disponible en aeronaves de pasajeros. Se prevé que, posiblemente, los vuelos cargueros vuelvan a la frecuencia de operación habitual pre COVID-19. Durante el 2021, se estima alcanzar una recuperación del 72.0% de las toneladas transportadas en 2019.

### Principales modificaciones en las rutas

Previo al impacto de la pandemia, se inauguraron 3 nuevas rutas: 1 internacional con LATAM (Lima-Concepción) y 2 domésticas con Sky Airlines (Lima-Juliaca y Lima-Puerto Maldonado). Sin embargo, tras la emergencia sanitaria, y a pesar de las medidas de mitigación implementadas, se dieron importantes cambios en los vuelos nacionales, internacionales y cargueros, modificaciones en las rutas, ingresos y salidas de aerolíneas.

- En el mercado doméstico, la aerolínea Avianca cesó definitivamente sus operaciones en de marzo de 2020.
- LATAM, Avianca y Aeroméxico se acogieron al capítulo 11 de la ley de quiebras de Estados Unidos.
- En el mercado internacional, como parte del proceso de reorganización, Avianca redujo 15 de las 17 rutas con las que comenzó operando en 2020.
- LATAM Airlines contrajo en un 56.8% su red de rutas internacionales en 2020, cancelando permanente su operación hacia Calama y Montego Bay.
- Viva Air canceló, a inicios del año, la ruta Lima - Cartagena por baja demanda de los pasajeros directos entre las dos ciudades.
- Interjet canceló su operación en Lima a raíz del impacto por la COVID-19 hasta nuevo aviso.

• Adicionalmente, las siguientes aerolíneas pospusieron la reactivación de sus operaciones en Lima para 2021:

✈ LATAM: Cartagena, Córdoba, Habana, Rosario, Iguazú, Medellín, San José, Tucumán, Cali, Mendoza, Barcelona, Salta, Antofagasta, Brasilia, Concepción

✈ AVIANCA: Bogotá, El Salvador

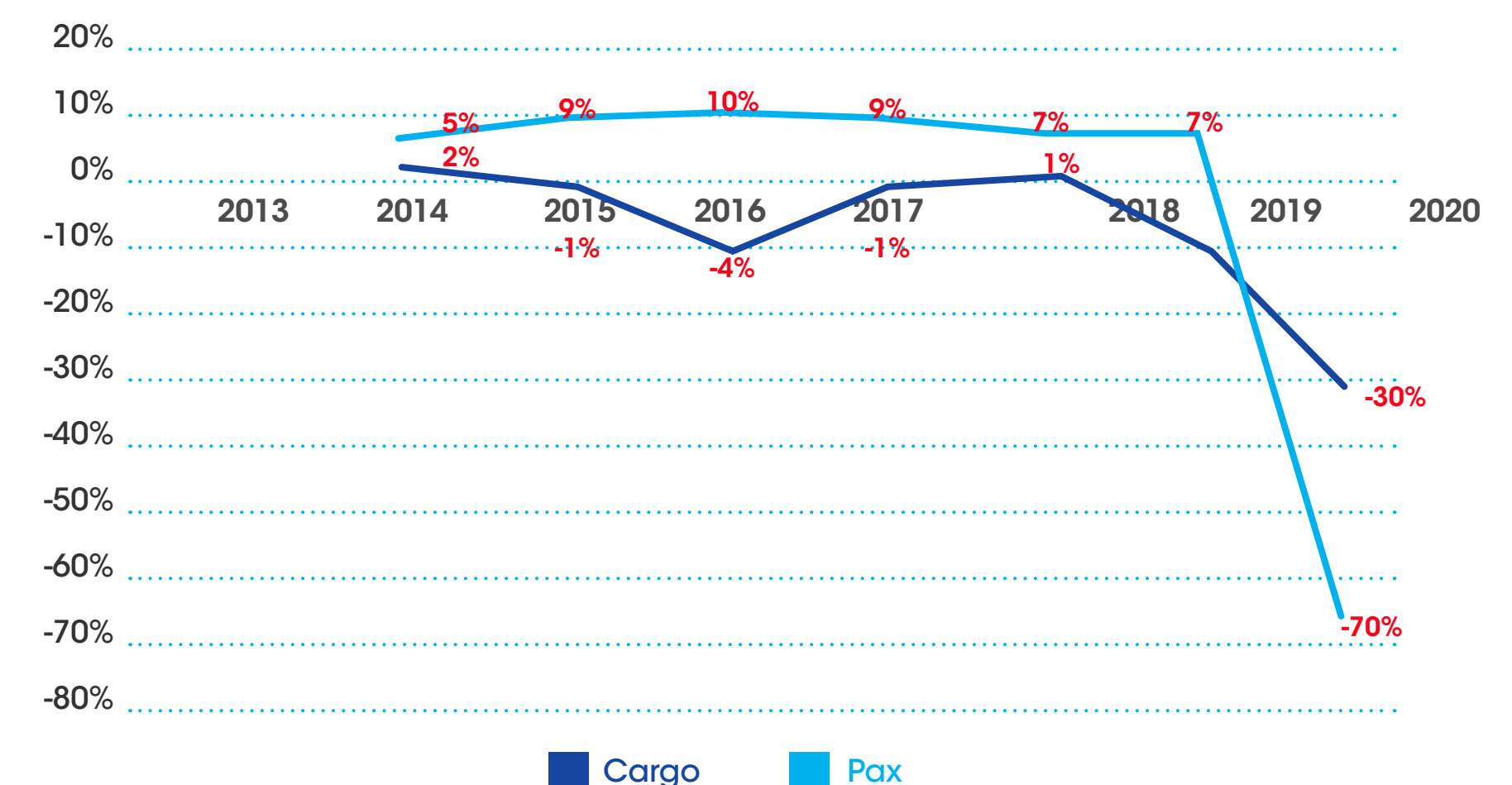
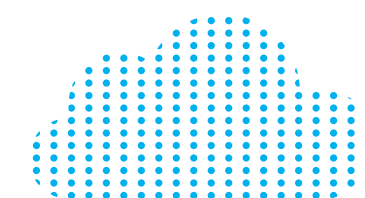
✈ JETSMART: Concepción, Antofagasta

✈ UNITED AIRLINES: Newark

✈ AIR CANADA: Toronto

✈ GOL: Guarulhos

✈ BRITISH AIRWAYS: Gatwick





### Satisfacción de las aerolíneas

Es estudio de satisfacción se realizó solo durante el segundo semestre del 2020, dado que la inoperatividad de los vuelos comerciales, por el contexto de pandemia, no permitió contar con mediciones regulares durante el primer semestre.

Los resultados muestran una cierta variación negativa, la cual guarda relación con problemas iniciales en el reinicio de operaciones. Se evidencia una clara necesidad, por parte de las aerolíneas, de respuestas rápidas del aeropuerto, con información en tiempo real y trabajo coordinado. Actualmente, se analizan los resultados para la definición del plan de mejora para el 2021.

| COMPONENTE                             | RELACIÓN QUE MANTIENEN CON LA GESTIÓN DE LAP |        |       |       |       |        |      |       |
|--|--|--------|-------|-------|-------|--------|------|-------|
|  | 2017   | 2017   | 2018  | 2018  | 2019  | 2019   | 2020 | 2020  |
|  | S1   | S2     | S1    | S2    | S1    | S2     | S1   | S2    |
| Aerolíneas comerciales nacionales      | 33.7%  | 33.4%  | 72.3% | 60.8% | 18.6% | 89.9%  | -    | 100%  |
| Aerolíneas comerciales internacionales | 62.0%  | 54.3%  | 44.9% | 64.5% | 43.5% | 91.7%  | -    | 81.4% |
| Aerolíneas cargueras                   | 100.0%                                       | 100.0% | 30.0% | 43.0% | 40.0% | 100.0% | -    | 75.0% |

| COMPONENTE                             | SATISFACCIÓN GENERAL CON AIJCH |       |       |       |       |      |      |       |
|--|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|------|------|-------|
|  | 2017                           | 2017  | 2018  | 2018  | 2019  | 2019 | 2020 | 2020  |
|  | S1                             | S2    | S1    | S2    | S1    | S2   | S1   | S2    |
| Aerolíneas comerciales nacionales      | 13.1%                          | 0.2%  | 14.2% | 62.1% | 0.0%  | 0.0% | -    | 18.7% |
| Aerolíneas comerciales internacionales | 35.1%                          | 14.3% | 6.3%  | 54.7% | 12.1% | 5.5% | -    | 25.1% |
| Aerolíneas cargueras                   | 40.0%                          | 0.0%  | 0.0%  | 0.0%  | -     | -    | -    | 25.0% |





### 3.3.3. Concesionarios

El impacto de la COVID-19 significó una adaptación de nuestra estrategia de *retail* y *real estate*, buscando asegurar la confianza de nuestros principales *stakeholders* (pasajeros y clientes comerciales).

#### Cifras de los concesionarios 2020

**79** locales comerciales  
**28** locales cerrados

**45** concesionarios *retail*

**12** concesionarios  
*real estate*

**13** renovaciones de  
contratos *retail*

**2** adjudicaciones de  
nuevas empresas  
*real estate*

El cierre del aeropuerto y el progresivo reinicio de vuelos, sumado a las restricciones gubernamentales, determinaron una fuerte reducción en el desarrollo de negocios comerciales. Además, el incremento en el nivel de estrés de los pasajeros y su menor poder adquisitivo implicó un limitante a la disposición a la compra.

#### Locales comerciales – *Retail*

Tuvimos que organizar un plan de apertura progresiva, que partió de las necesidades principales de los pasajeros, el estricto cumplimiento de los nuevos protocolos de higiene y salubridad, y la viabilidad económica de los clientes. Para implementarlo, fue vital incrementar la relación de confianza con nuestros concesionarios, formando *partnerships*, basándonos en información transparente y un cercano entendimiento de las dificultades que enfrentaban derivadas de la COVID-19.

Dispusimos una política de colaboración con los concesionarios reduciendo los montos de alquiler de los locales, incluso eliminando los mismos por periodos específicos, a fin de ayudarlos a cumplir sus obligaciones con empleados y proveedores, minimizando el impacto en sus cadenas de pagos. También, desarrollamos políticas y obligaciones para la atención de los pasajeros y usuarios por parte de los concesionarios, diseñadas para asegurar los máximos estándares de salubridad e higiene en los locales comerciales. Un espacio clave fueron las reuniones “Convivencia Post COVID-19”, donde comunicamos las nuevas medidas de ingreso al aeropuerto, las actualizaciones a las normas de seguridad y las nuevas normas de salud aplicables.

Paralelamente, con la COVID-19, aceleramos el proceso de digitalización de nuestra oferta comercial, minimizando los riesgos de contagio. Hoy, todas las tiendas del aeropuerto cuentan con pagos *contactless* por tarjeta de crédito o débito. Además, se aumentó el tiempo libre de *wi-fi* de 1 a 2 horas, a partir de julio, a 24 horas libres.

A pesar de nuestros esfuerzos en la gestión de clientes, se presentaron un total de 9 reclamos, que fueron declarados improcedentes de acuerdo con el Reglamento de Atención a Reclamos de LAP, público en nuestra web. Esto debido a que hacían referencia a entidades comerciales externas (como tiendas o el servicio de Internet), en cuya prestación de servicios no tenemos injerencia.

#### Concesionarios *Real Estate*

Ante la reducción significativa de los ingresos de los negocios *real estate*, adecuamos las condiciones económicas con el fin de apoyarlos ante la paralización de sus operaciones. Además, mantuvimos una constante comunicación con ellos, a lo largo del año, respecto a los protocolos de salud, apertura del AIJC y otras noticias relevantes. Gracias a estos

esfuerzos, hemos conservado nuestra cartera pre pandemia de clientes, salvo un cliente, el cual se retiró debido a la crisis (Taxi Oficial VIP).

Además, adjudicamos dos nuevos negocios: el desarrollo y construcción del Parque Logístico al Consorcio LATAM LOGISTIC y CAPIA; y, la incorporación de TRIP SAC, como un nuevo operador de taxi oficial en la categoría de autos de alta gama.

#### Accesos al terminal y playa de estacionamiento

Implementamos medidas con el fin de prevenir el contagio del virus, la aglomeración de personas e incentivar el distanciamiento social. Para el reinicio de operación del aeropuerto, establecimos que el uso de la vía libre solo serviría para atender el flujo de salida (desembarque) de pasajeros, prohibiendo que se les recoja de esa área. Esta medida fue aprobada por OSITRAN. El resultado fue un flujo sin mayores complicaciones y un nivel de servicio apropiado.

Respecto a las playas de estacionamiento, tomamos las siguientes medidas:

- **Habilitamos el 100.0% de capacidad de la playa de corta estadía. Su uso se restringió solo para recoger pasajeros y habilitamos la opción de pago digital, a través de la aplicación Apparka.**
- **Redujimos el aforo de la playa de larga estadía o guardianía en un 50.0%, debido a que instalamos una carpa y dos *containers* del MINSA en el lado sur, con el fin de reforzar su presencia en el aeropuerto.**
- **Establecimos el funcionamiento al 100.0% de la playa de buses.**
- **En diciembre de 2020, adjudicamos la implementación de 34 espacios de estacionamientos para bicicletas en la playa de estacionamiento y 6 estacionamientos en el ingreso a plataforma norte. El proyecto será ejecutado en el primer trimestre de 2021.**



Satisfacción de los concesionarios

Para ambos aspectos medidos, se observa un incremento positivo. Durante el Estado de Emergencia, se mantuvo una comunicación más cercana y constante brindando soporte sobre las nuevas medidas y requerimientos para la operación en el contexto de la COVID-19.

En el 2021, nuestro gran reto será recuperar la operación de las tiendas comerciales del aeropuerto, facilitando su recuperación económica y, a la vez, mejorar nuestras herramientas digitales para promover el disfrute de la oferta comercial.

3.3.4. Pasajeros

[GRI AO1]

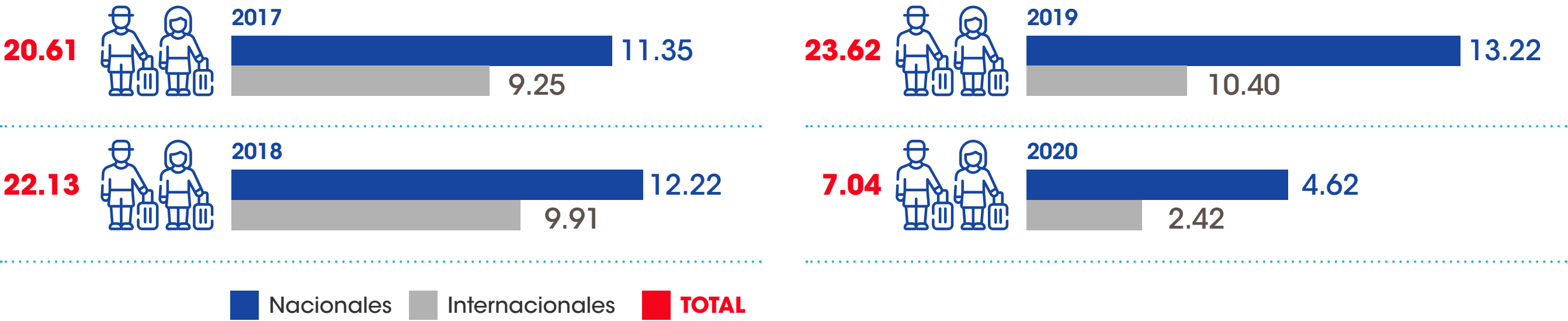
Al 31 de diciembre de 2019, el número de pasajeros que circularon por las instalaciones del AIJC fue de 23.6 millones. El incremento de pasajeros, en febrero 2020, superaba un 11.9% respecto del mismo periodo del año anterior; sin embargos, a raíz de la pandemia, la demanda global bajó drásticamente. En el AIJC, en 2020, finalmente, se movilizaron cerca de 7.04 millones de pasajeros, lo que significa una disminución del tráfico aéreo del 70.2%. De acuerdo con los lineamientos establecidos por el Gobierno, en el contexto COVID-19, se restringió el ingreso de acompañantes al aeropuerto.



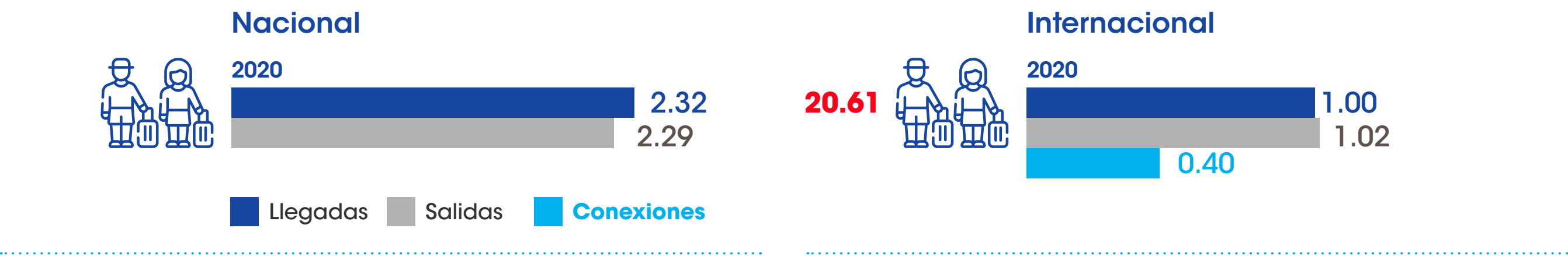
| COMPONENTE     | RELACIÓN QUE MANTIENEN CON LA GESTIÓN DE LAP |            |            |            |            |            |            |            |
|----------------|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|                | 2017<br>S1                                   | 2017<br>S2 | 2018<br>S1 | 2018<br>S2 | 2019<br>S1 | 2019<br>S2 | 2020<br>S1 | 2020<br>S2 |
| Concesionarios | 97.2%  | 92.4%      | 84.8%      | 96.9%      | 93.5%      | 91.8%      | -          | 100.0%     |

| COMPONENTE     | SATISFACCIÓN GENERAL CON AIJCH |            |            |            |            |            |            |            |
|----------------|--------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|                | 2017<br>S1                     | 2017<br>S2 | 2018<br>S1 | 2018<br>S2 | 2019<br>S1 | 2019<br>S2 | 2020<br>S1 | 2020<br>S2 |
| Concesionarios | 91.7%                          | 92.4%      | 87.9%      | 90.6%      | 87.1%      | 82.0%      | -          | 90.0%      |

Número de pasajeros 2017 - 2020 (en millones) ›



Distribución de pasajeros en 2020 (en millones) ›





En este periodo, nuestra prioridad fue garantizar la salud y seguridad de pasajeros, brindando, a la vez, una experiencia de viaje segura y de confianza. Para ello, establecimos una serie de lineamientos y protocolos de desinfección que se detallan en el “Procedimiento de limpieza y desinfección de ambientes y puntos de contacto del pasajero del AIJC para la prevención de la COVID-19”.

Entre las medidas implementadas tenemos el uso obligatorio de mascarillas, la implementación de puntos de lavado de manos y dispensadores de alcohol en gel, el empleo de alfombras desinfectantes, medidas de distanciamiento en todos los flujos y servicios del aeropuerto, entre otras. También, se colocaron estaciones de medición de temperatura y se trabajó en protocolos compartidos con todo el ecosistema aeroportuario, campaña de sensibilización al pasajero, señalética y perifoneo de mensajes de buenas prácticas.

Adicionalmente, desde el área de Protocolo se estableció un procedimiento con el Ministerio de Relaciones Exteriores para atender al Cuerpo Diplomático durante la pandemia. Como en todo el aeropuerto, tuvimos rigurosos lineamientos de bioseguridad para las Salas VIP.

### Satisfacción de pasajeros<sup>8</sup>

Los diferentes tipos de pasajeros han incrementado su satisfacción, a excepción del caso de llegadas internacionales. Esto debido a que presentaban mayores expectativas en lo relacionado a protocolos de limpieza y desinfección. Las observaciones fueron levantadas (principalmente, en torno a disponibilidad de recursos como alcohol en gel y alfombras desinfectantes) y trasladadas a las áreas involucradas para las mejoras correspondientes.

En el primer semestre del año, no se realizó la encuesta.

Cabe señalar que, cada año, buscamos cumplir con los requisitos técnicos mínimos (RTM) evaluados por OSITRAN, usando como base los parámetros de nivel de servicio recomendados por la IATA. Sin embargo, durante el 2020 y ante la coyuntura vivida, no se realizó la medición de acuerdo a lo coordinado con el organismo regulador.

<sup>8</sup>Debido al contexto de emergencia, no se permitía el acceso de acompañantes al aeropuerto, por lo que fueron excluidos de este estudio.





### 3.3.5. Reclamos

[GRI 417-2]

Con el fin de continuar mejorando nuestra gestión, contamos con una serie de procesos que aseguran la adecuada recepción y gestión de reclamos de nuestros pasajeros y clientes. Durante el 2020, ante la necesidad de una rápida digitalización para la reducción de riesgos sanitarios implementamos tres canales adicionales. Estos son nuestros canales de atención:

- **Libro de reclamos (módulo de Información)**
- **Libro de reclamos virtual (módulo de Información)**
- **Formulario en la página web:** [http://s7.lima-airport.com/LAP\\_SGR/pages/Formulario\\_Reclamo.aspx](http://s7.lima-airport.com/LAP_SGR/pages/Formulario_Reclamo.aspx)
- **Mesa de partes virtual**
- **Formularios físicos de reclamos (distintas zonas del aeropuerto)**
- **Correo electrónico:** [reclamos@lima-airport.com](mailto:reclamos@lima-airport.com)
- **Códigos QR que dirigen al formulario de la página web (distintas zonas del aeropuerto)**

Además, utilizamos de forma activa nuestras redes sociales para informar a los usuarios sobre el procedimiento de reclamos.

En el 2020, registramos un total de 315 reclamos. Esto significó una gran reducción, frente a los reclamos en el 2019, lo cual aducimos a 3 razones: la disminución del tráfico de pasajeros, la eliminación de la restricción de líquidos y geles en vuelos internacionales, y la necesidad del usuario de evitar puntos de contacto.



**100%**  
de reclamos atendidos

### 3.3.6. Educación y ciudadanía

[GRI 416-1]

Un elemento integral de la estrategia de prevención, ante la COVID-19, fue el brindar información y herramientas oportunas a pasajeros y al ecosistema aeroportuario, para reducir al mínimo los riesgos de su experiencia en el AIJC. En ese sentido, buscamos incluir en la formación de "ciudadanos aeroportuarios", tanto medidas preventivas como los nuevos protocolos. Para ello, gestionamos de forma efectiva sinergias con las empresas que operan en el aeropuerto, consolidando el rol de LAP como articulador del ecosistema del AIJC.

Entre otras acciones, realizamos campañas de comunicación como "Viajemos Seguros", que difundió medidas de prevención, a través de señalética y pantallas digitales; y, "Distanciamigo", que reforzó la necesidad de distanciamiento. También, facilitamos medios para responder las inquietudes de los pasajeros, contando, a finales del 2020, con 8 guías por turno, y lanzando la iniciativa "Vuela fácil", plataforma que consolida todo lo que el pasajero necesita saber antes de viajar. La satisfacción de los pasajeros frente a estas medidas fue del 93%.



Creamos la primera plataforma online para brindar información actualizada a los pasajeros: una guía práctica, que reúne todos los protocolos y medidas exigidas por los diferentes actores en el aeropuerto.

- **Es el resultado de un trabajo colaborativo con el MTC, MINSA, Migraciones, SENASA, SUNAT, DIRESA Callao, LATAM, Sky Airlines, Viva Air y el ecosistema aeroportuario.**
- **La plataforma es, principalmente, vista en los móviles, ubicándose como una guía práctica al alcance de la mano. En 3 meses, alcanzamos las siguientes cifras:**
- **Para el 2021, apuntamos a tener aliados estratégicos, como MINCETUR y Prom Perú, que nos permitan mayor articulación para la reactivación económica del país.**

Vuela Fácil representa el compromiso de todas las empresas y organizaciones que integran el sector, y ofrecen la mejor experiencia de vuelo a sus pasajeros.



**41,000**  
**nuevos**  
**usuarios**

**150,000**  
**visitas**



3.4.

## UN EQUIPO QUE MARCA LA DIFERENCIA

Confiamos en la solidez y especialidad de nuestro equipo para brindar servicios de excelencia y operar de forma eficiente.

Por ello, nos preocupamos por el desarrollo del talento humano, como uno de los focos principales para nuestra sostenibilidad.



Ingreso al TOP 100 de

**MERCO  
TALENTO**

en el Puesto 97



**6,977 Horas**  
destinadas a capacitación

**18.1% de  
trabajadores**  
afiliados al SUTRALAP

Índice de  
accidentabilidad de  
**0.07**

Nuevas competencias  
**CAPÁS**





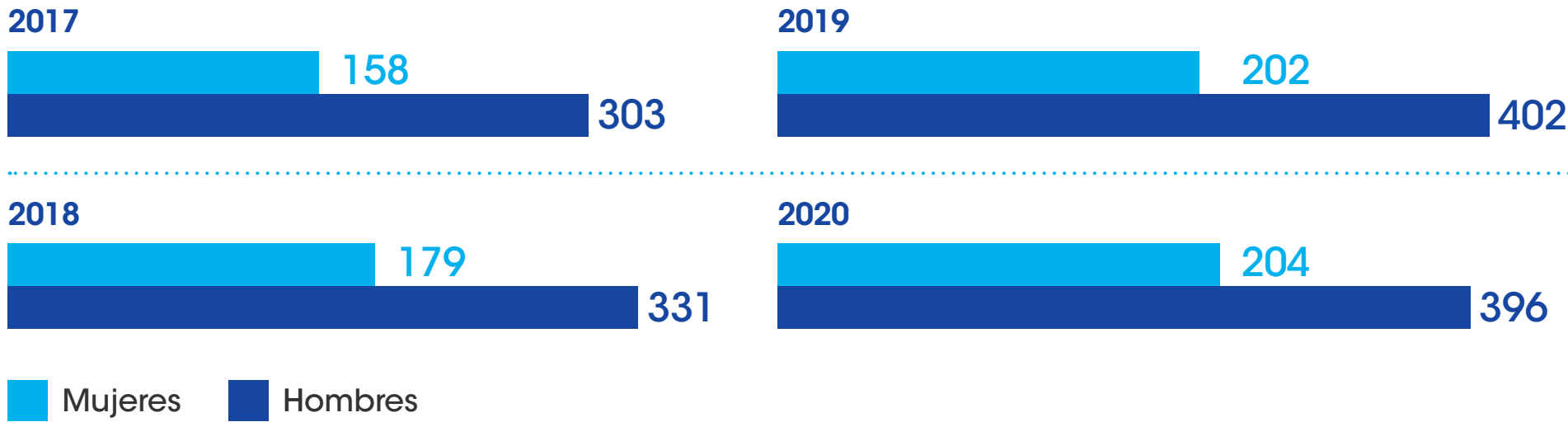
### 3.4.1. Nuestro equipo

[GRI 102-7] [GRI 102-8]

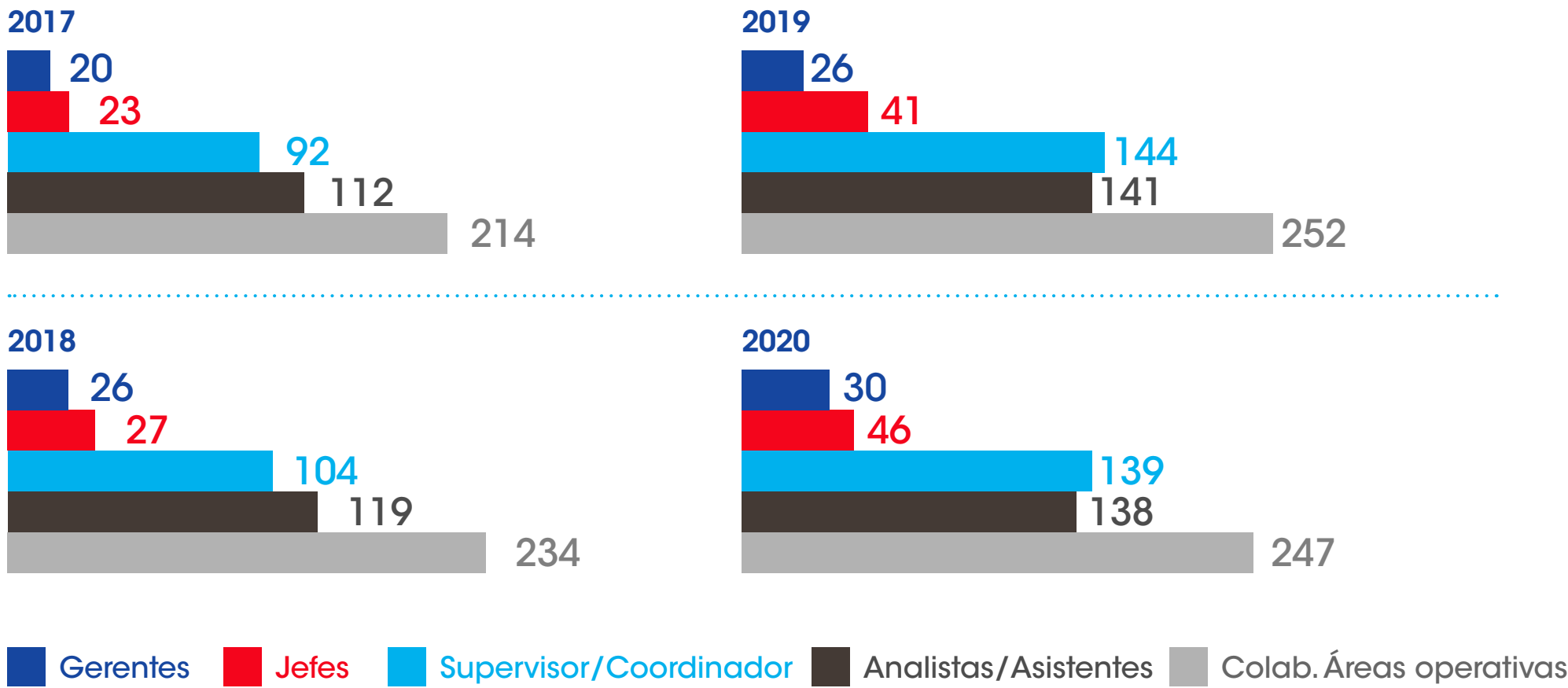
Este año, contamos con un total 600 colaboradores para las operaciones de LAP y de LAP Proyecto. Este equipo se compone en un 34.0% de mujeres y el 72.7% se encuentra entre los 30 y 50 años. Adicionalmente, el 100% de nuestros empleados trabaja jornada completa.



#### Composición del equipo por género 2017 - 2020 ›

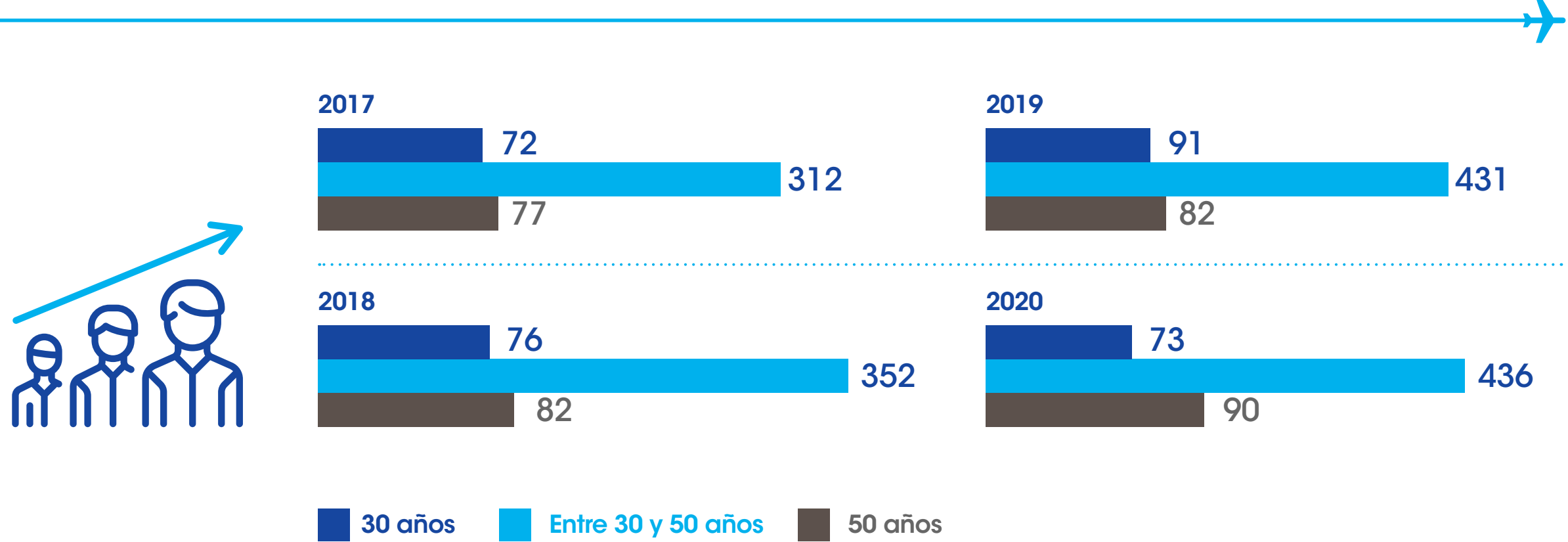


#### Composición de nuestro equipo por cargo 2017 - 2020 ›

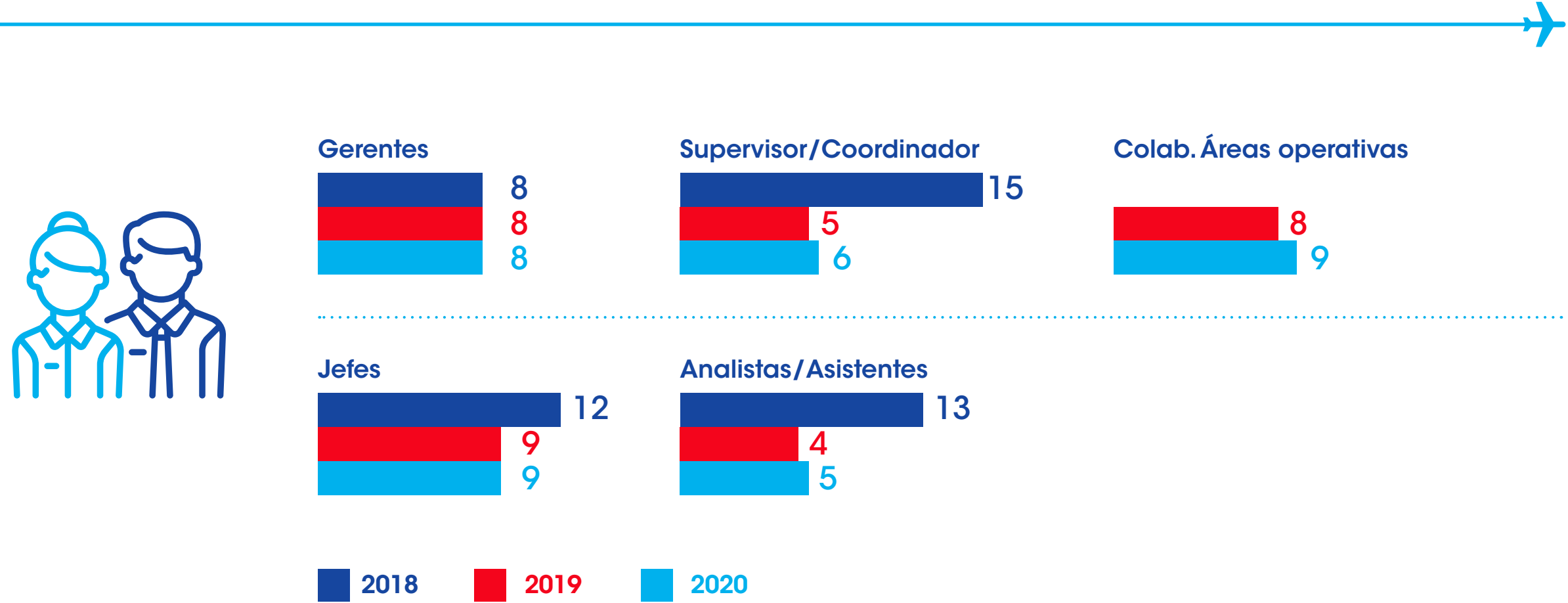




Composición de nuestro equipo por grupo etario 2017 - 2020 ›



Composición de nuestro equipo por tiempo promedio de permanencia 2018 - 2020 ›





### 3.4.2. Talento LAP

En LAP, estamos firmemente comprometidos con el desarrollo profesional de nuestros colaboradores. Por ello, les brindamos formación especializada para el desempeño de sus funciones y facilitamos el acceso para el autodesarrollo. Nuestro objetivo es ser CAPÁS: coherente, accountable, proactivo, ágil y servicio. Estas nuevas competencias que esperamos desarrollar en nuestros colaboradores con el fin de afianzar la cultura en LAP.

Fuimos considerados dentro de las 100 mejores empresas del ranking Merco Talento 2020; ubicándonos en el segundo lugar dentro del sector de Transporte Aéreo.



#### Capacitación

[GRI 404-1]

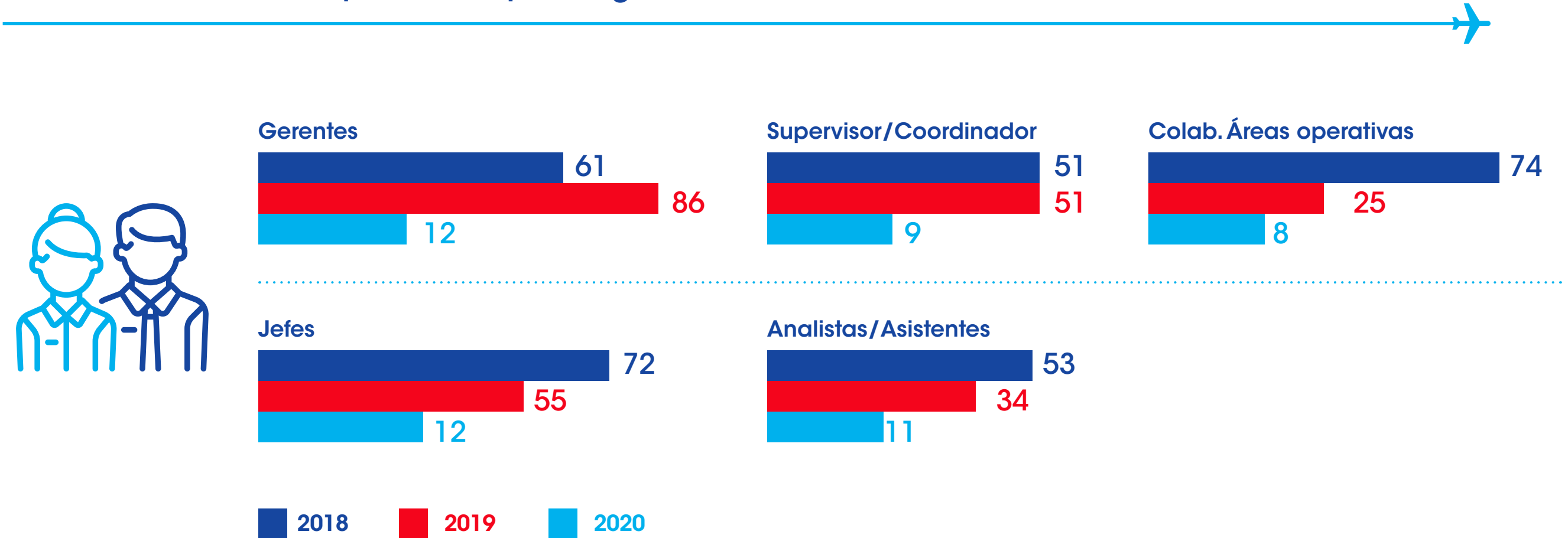


## BRINDAMOS FORMACIÓN ESPECIALIZADA PARA EL MEJOR DESEMPEÑO DE SUS FUNCIONES

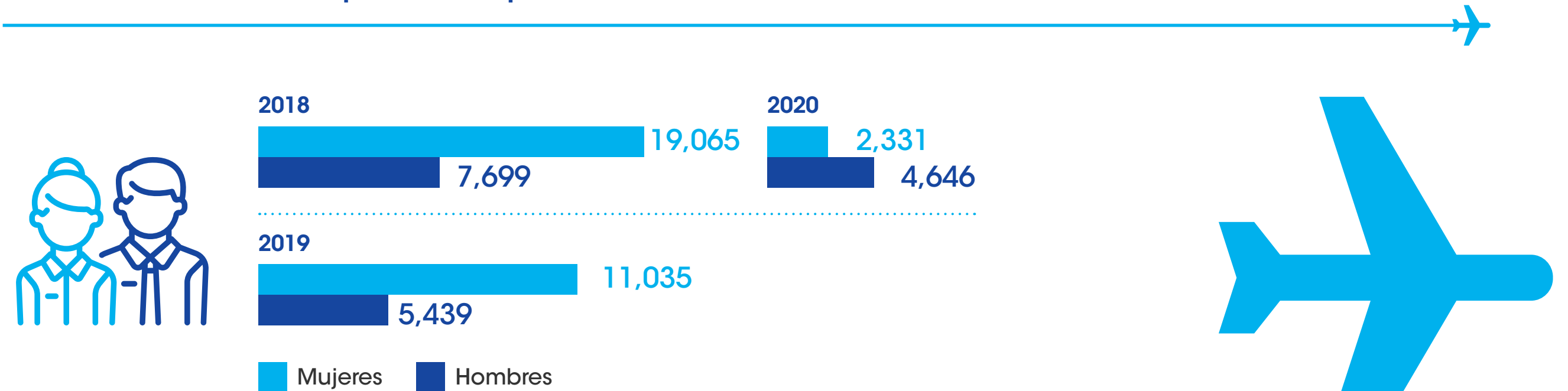
Este año, la emergencia sanitaria de la COVID-19 impactó significativamente a la gestión de formación planificada. Realizamos especialesfuerzo en encontrar nuevas formas de transmitir conocimiento a nuestros colaboradores, teniendo como prioridad la generación de contenidos, de acuerdo con las necesidades del trabajo remoto, los nuevos protocolos y las medidas sanitarias. Utilizando herramientas digitales, organizamos charlas para el cuidado de la salud mental y física, y creamos la "Academia LAP", un espacio de autodesarrollo que activó el accountability en nuestros colaboradores facilitando acceso a alternativas digitales de actualización.

Las horas destinadas a capacitación disminuyeron de manera significativa a razón de la coyuntura, alcanzando un total de 11 horas promedio y 6,977 horas-hombre.

#### Número de horas de capacitación por cargo 2018 - 2020 ›



#### Número de horas de capacitación por sexo 2018 - 2020 ›





### Evaluación de desempeño

[GRI 404-1]

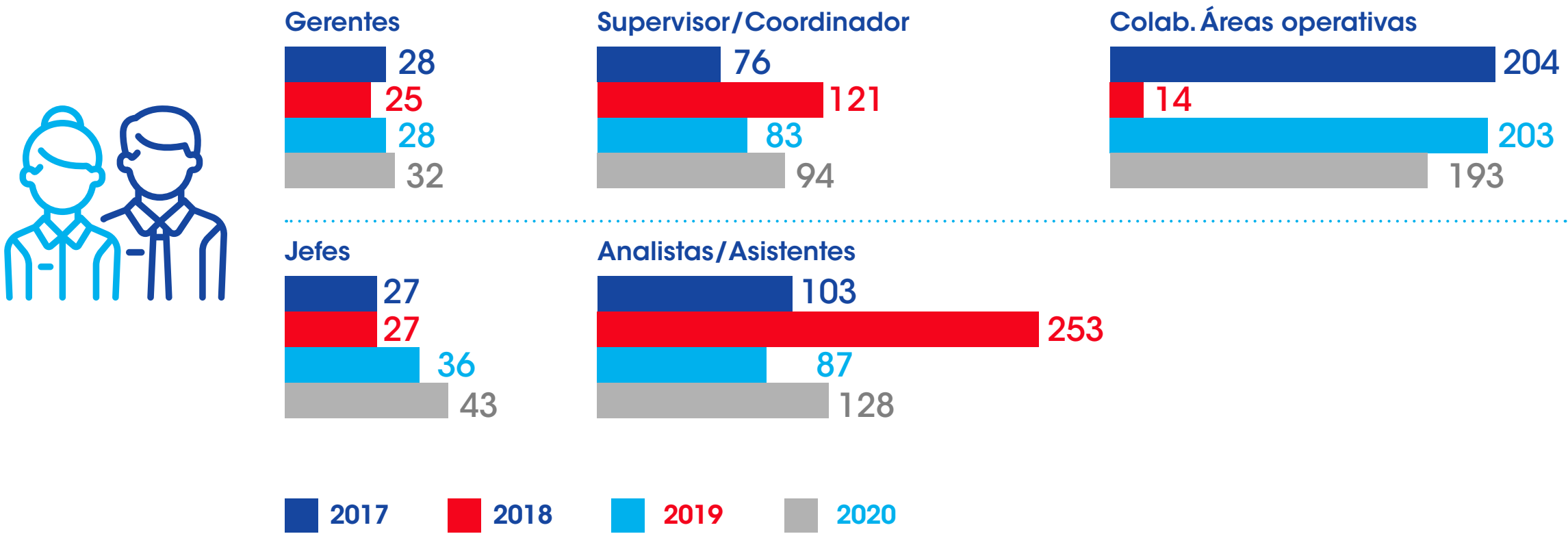
Nuestro programa de Gestión del Desempeño se llama “Vuela +”. Tiene como propósito el desarrollo de nuestros líderes y colaboradores, a través de la medición de competencias y el establecimiento y medición de objetivos. Los resultados obtenidos Son un input relevante para la planificación del desarrollo de talento y tablas de sucesión que desarrollaremos en el 2021.

Este año, agregamos una etapa de calibración en el proceso, la cual permite a los líderes hacer un análisis comparativo dentro de sus gerencias centrales con el fin de destacar y reconocer el desempeño excelente.

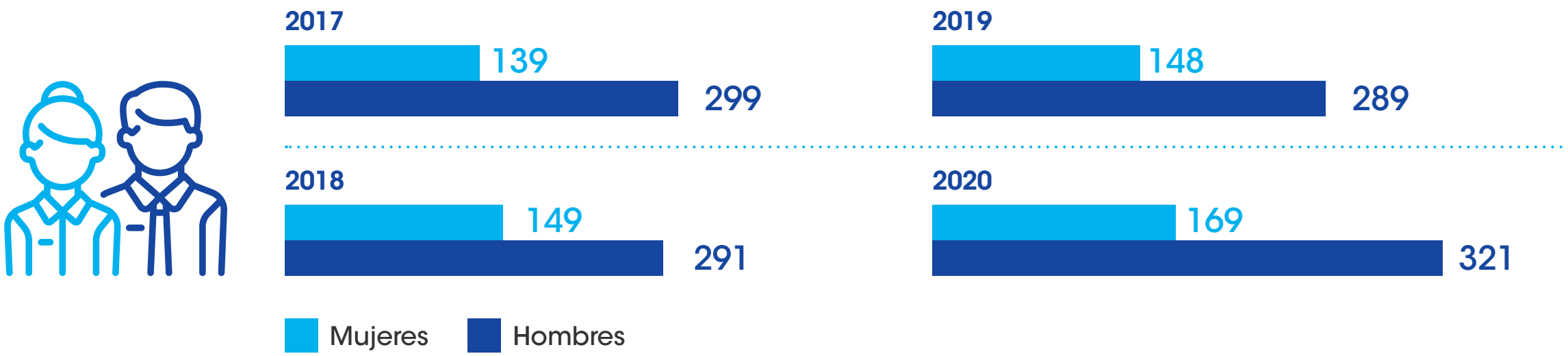
En el 2020, evaluamos el desempeño de la totalidad de colaboradores ingresaron hasta setiembre de 2019 y se mantuvieron durante el periodo de este año.



### Número y porcentaje de colaboradores evaluados por cargo 2017 - 2020 ›



### Número de colaboradores evaluados por sexo 2017 - 2020 ›





Rotación y nuevos ingresos

[GRI 401-1]

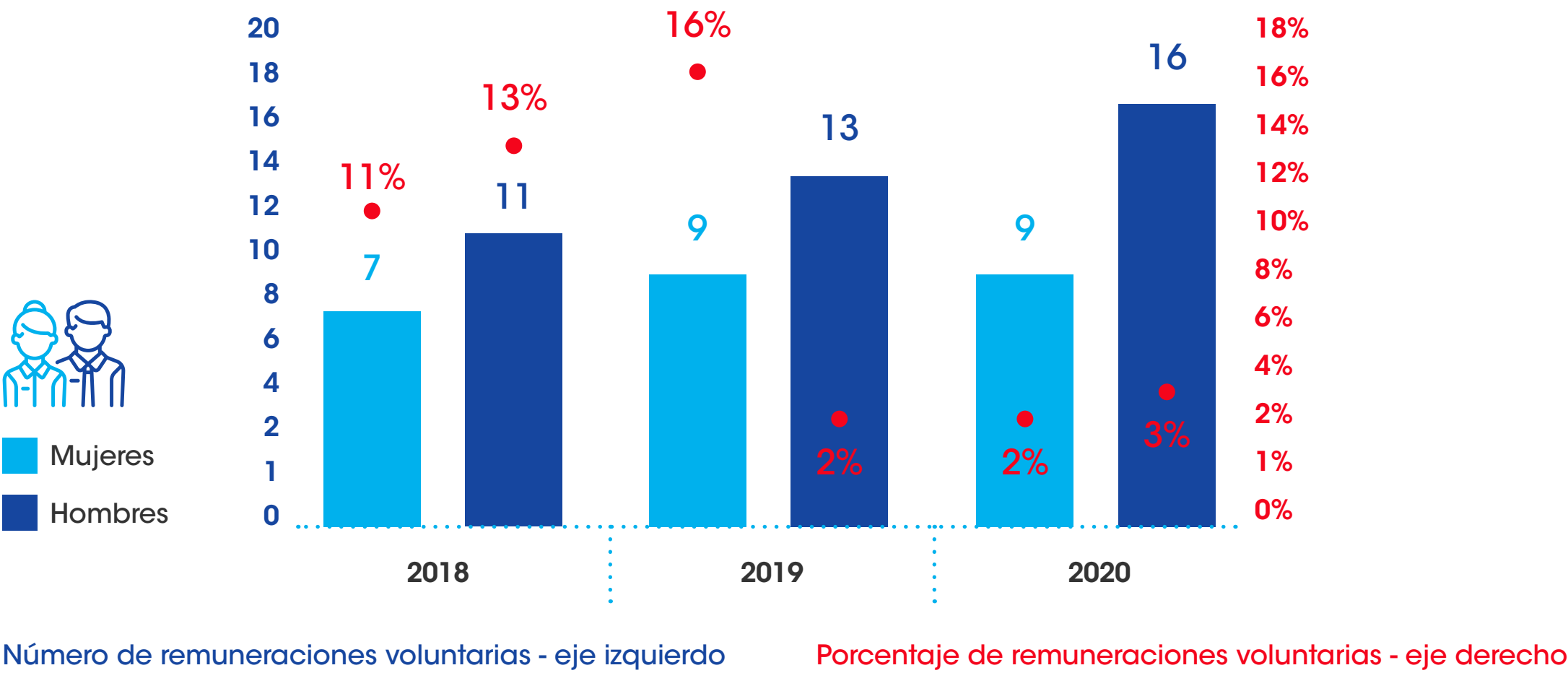
Dentro de nuestros indicadores de gestión en el 2020, medimos la tasa de rotación de nuestros colaboradores referida a aquellos que renuncian de manera voluntaria, con el propósito de mejorar nuestra gestión del talento y aumentar los índices de retención. Además, medimos la tasa de nuevos ingresos, como indicador del crecimiento en nuestro equipo y la gestión de atracción del talento.

En el 2020, la rotación del personal por renuncias voluntarias y el índice de nuevos ingresos se presentan a continuación:

Rotación por renuncias voluntarias 2018 - 2020 ›

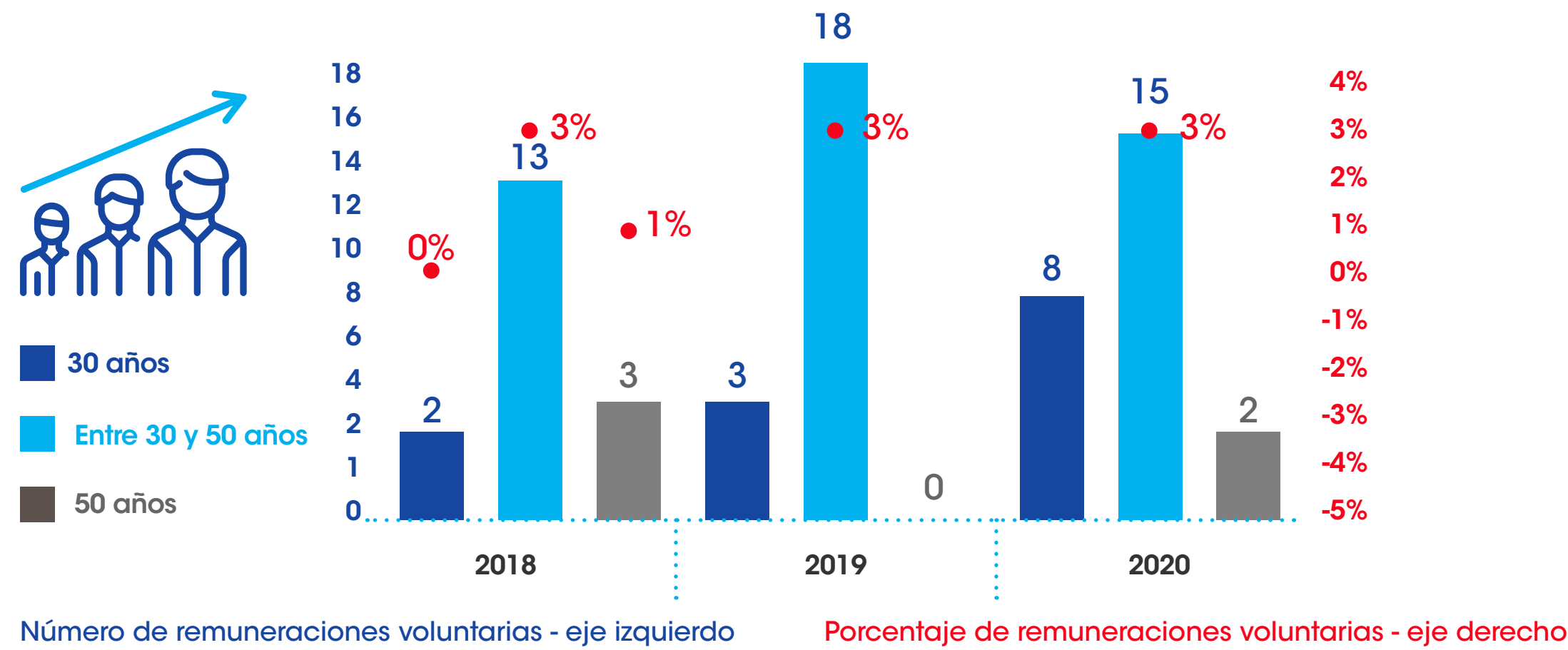
| DESCRIPCIÓN                        | 2018  |      | 2019  |      | 2020  |      |
|------------------------------------|-------|------|-------|------|-------|------|
|                                    | Cant. | %    | Cant. | %    | Cant. | %    |
| Rotación por renuncias voluntarias | 12    | 4.0% | 22    | 3.7% | 25    | 4.2% |
| Total de colaboradores             | 510   | -    | 604   | -    | 600   | -    |

Rotación por renuncias voluntarias por sexo 2018 - 2020 ›





Rotación por renunciaciones voluntarias por grupo etario 2018-2020 ›



Nuevos ingresos 2018 - 2020 ›

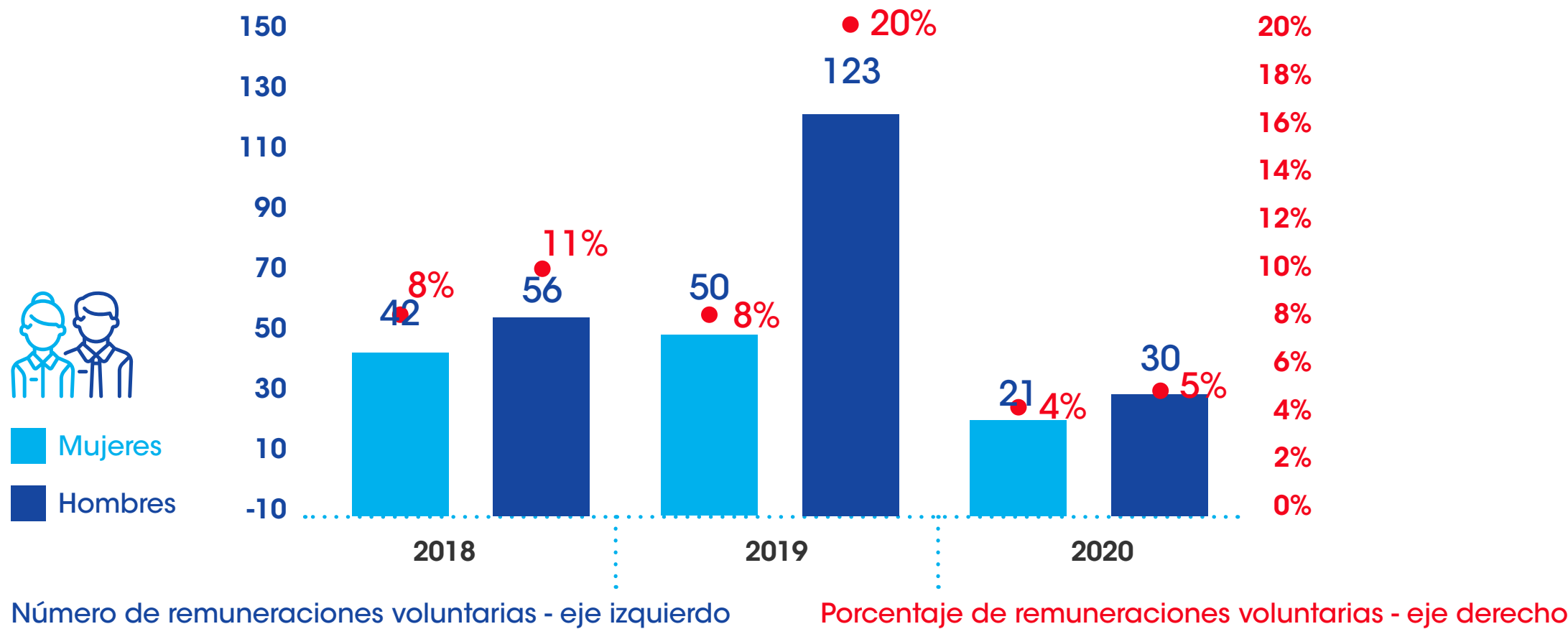
| DESCRIPCIÓN         | 2018  |       | 2019  |       | 2020  |      |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
|                     | Cant. | %     | Cant. | %     | Cant. | %    |
| Nuevos ingresos     | 98    | 19.0% | 173   | 28.8% | 51    | 8.5% |
| Total colaboradores | 510   | -     | 604   | -     | 600   | -    |



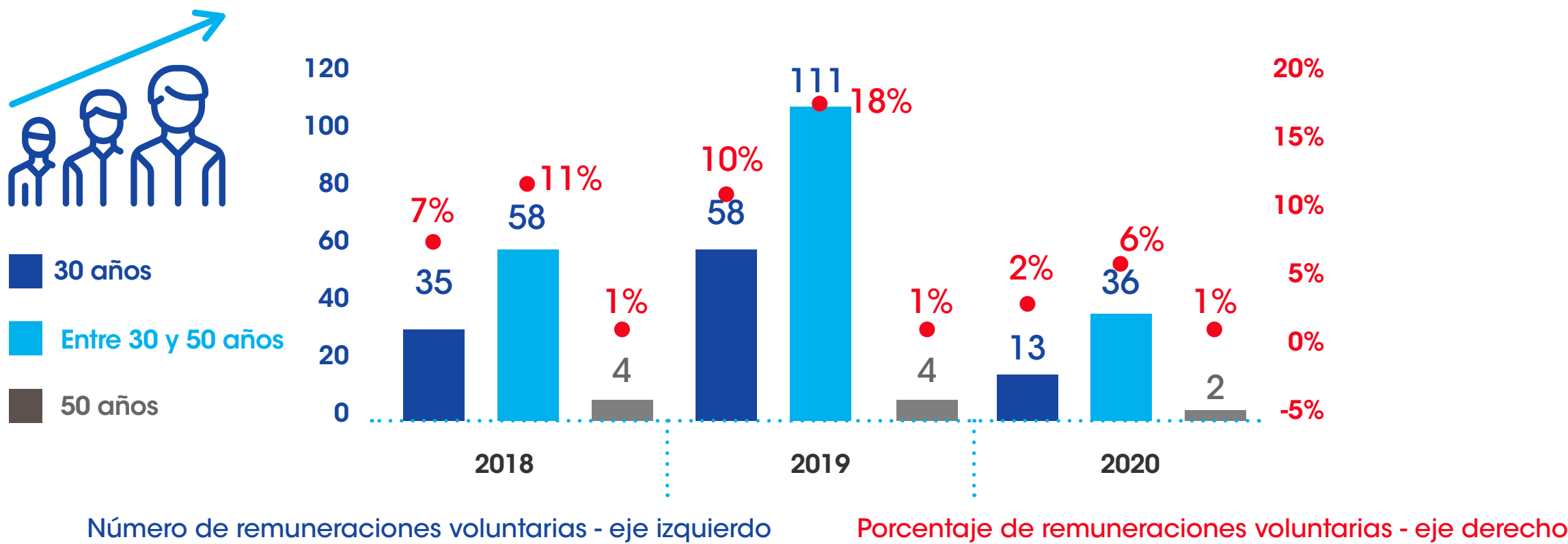




Rotación por renunciaciones voluntarias por grupo etario 2018-2020 ›



Nuevos ingresos por grupo etario 2018- 2020 ›





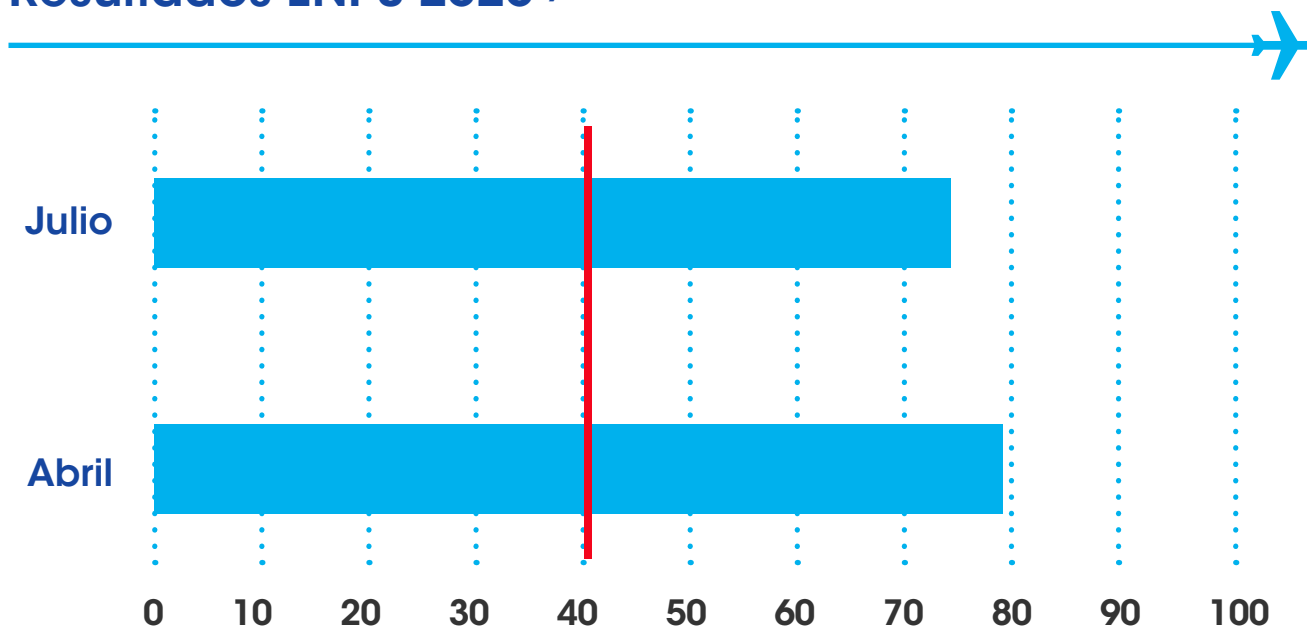
## Bienestar y cultura

Nos preocupa que nuestros colaboradores se sientan motivados y orgullosos de trabajar con nosotros, sobre todo porque bajo la coyuntura ha cambiado desde nuestros ámbitos de acción, incluso la forma en la que nos relacionamos.

Este año, elaboramos el Plan de *Engagement* con el objetivo de sostener y monitorear el compromiso de nuestros colaboradores en la empresa, para lo que utilizamos el indicador *Employee Net Promoter Score* (ENPS), el cual nos dio una referencia de la percepción del colaborador durante un año incierto y complejo.

Los resultados de satisfacción fueron los siguientes, tomando en cuenta que los resultados van desde -100 a +100 y resultados mayores a 40 son considerados excelentes:

### Resultados ENPS 2020 ›



Por otro lado, al ser una evaluación cada dos años, en el 2020, no se llevó a cabo el estudio de clima laboral de *Great Place To Work*.

Para el 2021, rediseñaremos nuestro modelo de gestión de personas, con énfasis en el desarrollo de beneficios que reflejen nuestro compromiso con la Diversidad e Inclusión; y replantearemos nuestros sistemas de gestión y evaluación del trabajo remoto para personal de turno administrativo y programas para el personal operativo. Todo ello, con el objetivo de llevar los perfiles de nuestros colaboradores al siguiente nivel.

Además, este año, realizamos diversas acciones para mejorar la experiencia de nuestros colaboradores durante la coyuntura de la COVID-19:

- **Charlas por Workplace con especialistas en temas de salud ocupacional, psicología ocupacional, psicología clínica, nutrición, medicina del deporte, seguros EPS y finanzas (AFP)**
- **Atención y soporte permanente a los casos COVID-19, en alianza con Clínica del Trabajador**
- **Servicio psicológico disponible para todos los colaboradores**
- **Programa "Junto a ti", dirigido a contactar y dar soporte a los colaboradores que continuaron atendiendo las operaciones en el aeropuerto**
- **Programa "Escuchándote", en el cual personal del área de Gestión y Desarrollo Humano monitoreaba el bienestar de los colaboradores**
- **Envío de sillas ergonómicas y equipos de cómputo a las casas de los colaboradores que hacen trabajo remoto**
- **Soporte personal y económico a colaboradores con familiares directos en estado grave o fallecimientos de los mismos. Este año, hemos otorgado 29 bonos por fallecimiento de familiar directo.**

Finalmente, realizamos nuestra "Gala de Reconocimiento" de manera virtual, en la que reconocimos a los colaboradores que destacaron en las categorías de mejor líder LAP, mejores áreas de servicio interno, entre otros.

Además, realizamos otras actividades en modalidad remota como la celebración del día del niño, la fiesta "Navidad Niño LAP" o el evento "Fin de año LAP Fest 2020".

## Reconocimientos

Asimismo, obtuvimos la Certificación ISO 4500, tras la adaptación de los requisitos del Sistema de Gestión de SSO, en base a dicha norma. Las principales mejoras fueron sobre la organización, liderazgo y participación de los empleados, planificación de seguridad y salud, soporte, operación y evaluación de desempeño.

## 3.4.3. Salud y seguridad en el trabajo

[GRI 103-1] [GRI 103-2] [GRI 103-3]

Contamos con una serie de medidas para la prevención de riesgos en seguridad y salud de nuestros colaboradores. Buscamos disminuir la probabilidad de accidentes en el lugar de trabajo y las enfermedades ocupacionales. Al mismo tiempo, sensibilizamos continuamente a nuestro personal en cuanto a la toma de conciencia de riesgos y reconocemos su participación en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional (SGSSO), el cual se alinea a normas nacionales e internacionales como la OSHAS 18001 y cuyo alcance se centra en los siguientes pilares:

- **Prevenir y reducir riesgos ocupacionales**
- **Garantizar la consulta y participación activa de los colaboradores y sus representantes en el SGSSO**
- **Promover entornos de trabajo saludables, así como los hábitos saludables de los colaboradores en el lugar de trabajo. Cumplir con los requisitos legales, los programas voluntarios, la negociación colectiva y otras prescripciones que suscriba la organización**
- **Involucrar a todas las partes interesadas (clientes, contratistas y subcontratistas) en la gestión preventiva**

### La pandemia de la COVID-19 nos exigió adaptarnos.

Este año, hemos establecido medidas preventivas, en base a las recomendaciones de organismos internacionales y del Gobierno peruano, que exigen el trabajo ágil y refuerzan nuestros canales y formas de comunicación con nuestros colaboradores directos y contratistas. Para ello, fue necesario modificar el Plan y Programa Anual de Salud y Seguridad en el Trabajo (SSO), aprobados para el 2020, a fin de priorizar la implementación de acciones y medidas de prevención frente a la COVID-19.



Entre las principales acciones implementadas destacan las siguientes:

- Aprobación del Plan de vigilancia, prevención y control de la COVID-19
- Ejecución de capacitaciones relacionadas a la prevención de la Covid-19 en el trabajo
- Definición del grupo de riesgo y aplicación de medidas sobre dicho grupo
- Establecimiento de trabajo remoto como primera opción para la continuación de labores, disponiendo únicamente del personal necesario para la operación del aeropuerto en las diferentes fases de reactivación económica
- Realización de pruebas de descarte mensuales para el personal activado en las distintas sedes (aeropuerto, campamento y WeWork)
- Implementación de pediluvios para la desinfección del calzado al ingreso al terminal y comedores, y dispensadores de alcohol en gel y paños
- Aprobación del Procedimiento de limpieza y desinfección de las áreas de trabajo
- Entrega de equipos de protección personal (EPP) a los colaboradores LAP: mascarillas quirúrgicas, mascarillas de tela, protector facial, alcohol en gel, instalación de acrílicos separadores en puestos de trabajo de atención al cliente, etc.
- Vigilancia médica ocupacional a los casos COVID-19 confirmados hasta su recuperación
- Instalación de señalética de sensibilización y uso obligatorio de EPP asociados al COVID-19 en diferentes áreas del aeropuerto
- Uso de ventiladores de inyección de aire fresco para ambientes de trabajo

La innovación y el uso de la tecnología jugaron un rol importante en la prevención, durante el estado de emergencia. Una de las acciones que se llevó a cabo fue la implementación de inspecciones SSO 100% digitales, la cual implicó la inclusión de formatos virtuales para ser revisados a tiempo real desde los distintos canales electrónicos de LAP.

### Accidentes en el trabajo y enfermedades ocupacionales

[GRI 403-2] [GRI 403-9] [GRI 403-10]

Durante el 2020, no se han reportado enfermedades profesionales. El riesgo por COVID-19 está controlado, mediante la entrega de los EPP a los colaboradores (mascarillas, caretas faciales, guantes, estaciones de alcohol en gel y recomendación del lavado permanente de manos), así como otras medidas de control como el distanciamiento social.

Asimismo, se realizaron 5 capacitaciones en materia de SSO, 2 inspecciones, 3 campañas de concientización en seguridad y salud ocupacional y un monitoreo ocupacional en nuestras operaciones.

| COMPONENTE  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020   |
|---|-------|-------|-------|--------|
| Días de ausentismo  | -     | -     | 5,509 | 20,891 |
| Tasas de enfermedades laborales                                     | 0     | 0     | 0     | 0      |
| Índice de severidad   | 250.2 | 148.5 | 28.82 | 18.22  |
| Índice de accidentabilidad  | 2.92  | 0.98  | 0.20  | 0.07   |
| Índice de frecuencia de accidentes totales                          | 11.7  | 7.68  | 7.01  | 3.64   |
| N° accidentes totales   | 13    | 9     | 9     | 4      |
| Leve  | 0     | 2     | 0     | 0      |
| Incapacitante (Descanso médico mayor a un día)                      | 13    | 7     | 9     | 4      |
| Índice de frecuencia de accidentes serios y graves                  | 11.7  | 5.98  | 7.01  | 3.64   |
| N° víctimas mortales  | 0     | 0     | 0     | 0      |
| % reducción de riesgos ocupacionales                                | 25.6% | 10.0% | 78.2% | 62.0%  |
| % horas hombre perdidas por accidentes o enfermedades ocupacionales |       |       |       | 20     |





Durante el 2020, los 4 accidentes de trabajo registrados sucedieron en el primer trimestre del año y antes de iniciar el estado de emergencia sanitaria. A partir del mes de abril, no se reportaron accidentes de trabajo, más sí se reportaron 2 incidentes (sin tiempo perdido).

Por otro lado, la significativa disminución en los índices, entre los años anteriores y el 2020, se debe, principalmente, a que un gran grupo de colaboradores pasó a realizar trabajo remoto, lo que disminuyó la frecuencia de exposición a los riesgos del centro de trabajo.

### Comité de seguridad y salud ocupacional

Cumpliendo con lo establecido por la Ley SST para empresas de más de 20 trabajadores, contamos con un Comité de Seguridad y Salud Ocupacional (COSSO), el cual está conformado por 5 miembros y se reúne 1 vez al mes.

En octubre de 2020, se llevaron a cabo las elecciones del COSSO para el periodo 2020 – 2022, cuyo proceso fue liderado por el Sindicato Único de Trabajadores de LAP (SUTRALAP) y se llevó a cabo mediante un proceso virtual con el apoyo de la empresa SGS del Perú. En las elecciones se logró una participación de 338 colaboradores, lo cual representa un 61.8% de los colaboradores de LAP.

Durante este año, la principal gestión del COSSO estuvo centrada en revisar, proponer y aprobar los lineamientos y medidas implementadas para la prevención de la COVID-19.

### 3.4.4. Protección del empleo

Una de nuestras prioridades, desde el inicio del estado de emergencia, fue la preservación del empleo. Para ello, fue necesaria la aplicación de medidas económicas que permitieran el manejo eficiente de los recursos reducidos a raíz de la pandemia de la COVID-19.

Buscamos cumplir con todo nuestro calendario de pagos, incluyendo CTS, gratificaciones y demás obligaciones laborales, objetivo que alcanzamos al 100%. Asimismo, brindamos asesoría permanente y constante a nuestros colaboradores en todo lo relacionado a compensaciones.

Además, dirigimos nuestros esfuerzos hacia acciones complementarias que nos permitieron la protección de casi la totalidad de los puestos de trabajo en la empresa. Entre estas acciones destacaron las siguientes:

- Fueron congeladas todas las contrataciones programadas para el resto del año.
- Postergamos el pago del bono de desempeño de gerentes programado para marzo 2020.
- Se negoció con el sindicato un nuevo convenio colectivo, el cual permitió dejar sin efecto el pago de algunos bonos pactados previos a la pandemia.
- A mediados de abril, otorgamos 30 días de vacaciones a todos los colaboradores considerados dentro de la población vulnerable y a quienes ocupaban los puestos desactivados.
- En mayo, suscribimos acuerdos de reducción de remuneración por 5 meses con colaboradores de turno administrativo. Los porcentajes fluctuaron entre 8% y 20% dependiendo del nivel jerárquico.
- Diseñamos el programa “Una pausa para retornar”, dirigido a los colaboradores en puestos desactivados y de grupo de riesgo. Este consistió en una licencia sin goce, pero con ciertos beneficios económicos durante los 4 meses que duraba el programa.
- Para este último trimestre, suscribimos acuerdos de renovación de reducción de jornada y calendarización de devolución de los turnos pagados y no trabajados.
- Para los colaboradores de turno administrativos, redujimos los saldos vacacionales, otorgando 15 días de vacaciones a todos y también 15 días de licencia sin goce. Solo 1 colaborador de toda la compañía, no aceptó los acuerdos propuestos.





“El golpe que generó la pandemia en el sector era visible en el aeropuerto. En nuestro caso, antes de tomar una decisión que afecte el empleo del equipo desarrollamos un conjunto de medidas laborales segmentadas por grupos y programadas en diferentes bloques.

El gran desafío fue llevarlas a los colaboradores y celebrar con ellos acuerdos cuya ejecución nos permitió enfrentar mejor la crisis.

Lo que se logró puso de manifiesto el compromiso y agradecimiento de nuestro equipo por la empresa.”

#### CARLOS GÓMEZ,

Gerente de Gestión y Desarrollo Humano



Por otro lado, fue necesaria la reformulación de nuestro programa de beneficios, principalmente, aquellos que impactaban de forma directa en temas presupuestales y de salud.

Sin embargo, hicimos nuestro mayor esfuerzo para mantener la motivación y comodidad de nuestros colaboradores, ofreciéndoles los siguientes beneficios:

#### BENEFICIOS FINACIEROS

- Buses de acercamiento
- Bono por fallecimiento de familiar

#### BENEFICIOS DE SSALUD Y BIENESTAR

- Seguro de atención médica
- Seguro Vida Grupo

#### BENEFICIOS DE TIEMPO LIBRE

- Viernes mediodía
- Medio día libre por cumpleaños
- Dos días libres por matrimonio
- Convenio de permiso de lactancia materna
- Licencia por duelo de familiar directo
- Canje de turnos

#### BENEFICIOS DE INTEGRACIÓN

- Fiestas de camaradería virtuales.
- Fiesta navideña del niño LAP (vía plataforma Zoom)



### 3.4.5. Derechos humanos y diversidad

#### Derechos humanos y diversidad

En LAP, estamos comprometidos con el cumplimiento de las normas nacionales aplicables, los estándares internacionalmente aceptados y principios relacionados con los derechos humanos: el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, las Convenciones de las Naciones Unidas y los Tratados de la Organización Internacional del Trabajo.

Estamos comprometidos con la protección de los derechos de todos nuestros colaboradores. En nuestro Reglamento Interno de Trabajo, establecemos tolerancia cero hacia cualquier situación de violencia, hostigamiento, trabajo forzoso o trabajo infantil. Además, nuestra cultura se rige bajo lineamientos basados en la igualdad de trato y la no discriminación, sea por sexo, grupo étnico, religión, opinión, idioma, orientación sexual, nacionalidad, clase social, color de piel, edad, actividades políticas, discapacidad, entre otros.

#### Promovemos la diversidad e inclusión

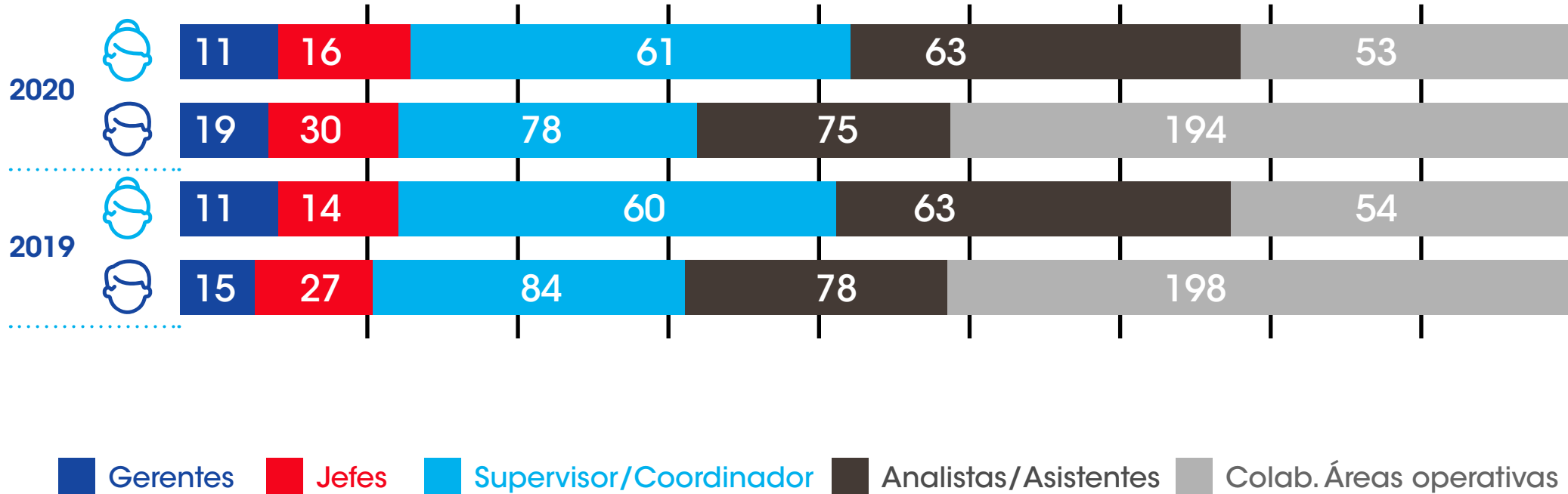
El Comité de Diversidad e Inclusión (D&I) se forma como una instancia para construir, difundir, promover y practicar iniciativas que nos permitan posicionar a LAP como un aeropuerto diverso e inclusivo de forma interna y externa.

Este año, destacan los siguientes logros:

- **Elaboración de la Política de Diversidad e Inclusión**
- **Representación en 1 foro diversidad e inclusión**
- **Análisis de casos de D&I en la operación**
- **Estrategia y plan anual de desarrollo de D&I en la cultura organizacional**
- **Inclusión de la agenda D&I en la estrategia corporativa**

En el 2021, buscaremos continuar con las acciones del comité, con acciones como el análisis y actualización de la política y estrategia salarial o la incorporación del lenguaje inclusivo en foros internos y externos. Además, impulsaremos la sensibilización al ecosistema aeroportuarios en gestión de la D&I.

#### Composición de nuestro equipo por cargo y género 2019 - 2020 ›



#### Miembros del Comité de D&I:

**Carlos Gomez** - Gerente de Gestión y Desarrollo Humano, **Arturo Vera** - Real Estate Manager, **Julissa Salavarría** - Gerente de Sostenibilidad, **Pamela Moreno** - Gerente de Operaciones Aeroportuarias, **Milagros Paredes** - Gerente Central de Desarrollo y Sostenibilidad, **Rocio Espinoza** - Gerente de Reputación, **Juan Salas** - Gerente de Seguridad, **Claudia Ramirez** - Gerente de Relaciones Laborales, **Adolfo Sotelo** - Gerente de Contraloría Financiera, **Paola Loayza** - Aviation Services Manager, **Catherine Pacheco** - Gerente Legal

#diversidad #inclusión #innovación



**Gracias por activarnos, inspirarnos y acompañarnos.**

**Comité de Diversidad e Inclusión**



### Libertad de asociación

[GRI 102-41]

En LAP, estamos comprometidos con la libertad de asociación colectiva y reconocemos el derecho de afiliación de todos nuestros colaboradores en cumplimiento con las leyes vigentes.

La gestión de las relaciones laborales en el contexto provocado por la COVID-19 fue dinámica y de constante actualización, asegurando la continuidad del negocio, sin descuidar la protección de seguridad y salud de los trabajadores.

A partir de la emergencia sanitaria, invitamos al Sindicato Único de Trabajadores a revisar el convenio colectivo pactado en junio de 2019, con una vigencia de un año, hasta el mes de abril de 2021, a fin de redefinir los acuerdos. Así, en mayo de 2020, se modificó el convenio, preservando el bienestar de los asociados.

| CONCEPTO                                       | Número | Porcentaje |
|--|--------|------------|
| Total de trabajadores                          | 600    | 100.0%     |
| Trabajadores no afiliados                      | 491    | 81.8%      |
| Trabajadores afiliados                         | 109    | 18.1%      |
| Trabajadores afiliados de turno operativo      | 103    | 17.2%      |
| Trabajadores afiliados de turno administrativo | 6      | 1.0%       |





### 3.5.

## COMPROMISO CON EL ENTORNO

Mantenemos relaciones positivas con las localidades del área de influencia, gestionando nuestros impactos sociales y ambientales de forma que podamos contribuir a su crecimiento de forma sostenida.

### 3.5.1. Desarrollo local y comunidades

[GRI 102-12]

Como empresa responsable, buscamos asegurar que nuestras operaciones y las actividades relacionadas al proyecto de ampliación se lleven a cabo de manera sostenible, responsable con el medio ambiente, transparente y que contribuya en el desarrollo de nuestros grupos de interés. Así, con nuestros programas vamos más allá del cumplimiento de la MEIA.

#### Área de influencia directa (AID)

Nuestra área de influencia directa está compuesta por 46 localidades ubicadas alrededor del AIJC, agrupado en 6 zonas: norte frente, norte colindante, centro, sur colindante, sur frente y oeste.

A partir de la emergencia de la COVID-19, replanteamos nuestra estrategia y mecanismos de intervención y relacionamiento con nuestras localidades vecinas.

Este año pusimos especial énfasis en mantener una comunicación frecuente y fluida, así como una interacción positiva entre representantes de LAP y los actores de nuestra AID. Además, priorizamos nuestra contribución a su desarrollo a partir de los programas establecidos en el Plan de Gestión Social (MEIA), basados en temas de salud, empleabilidad, asuntos ambientales, fortalecimiento de capacidades en emprendimiento, educación vial y ambiental.



Ingreso al TOP 100 de

## MERCO Responsabilidad Social y Gobierno Corporativo

en el Puesto 75



**+S/.190,000**

en donaciones directas  
e indirectas

Siete campañas  
de salud, con

**+70** voluntarios  
virtuales

**+8,000**

beneficiarios





## LOCALIDADES VECINAS

### ZONA NORTE COLINDANTE

- 1 Urb. Los Portales del Aeropuerto I Etapa
- 2 Urb. Los Portales del Aeropuerto II Etapa
- 3 Urb. Alameda Portuaria I Etapa
- 4 Urb. Aero Residencial Faucett
- 5 Asociación Residencial La Taboada
- 6 Urb. Alameda Portuaria II Etapa

### ZONA OESTE COLINDANTE

- 7 Junta Vecinal Los Ferroles
- 8 AA.HH. Daniel Alcides Carrión
- 9 AA.HH. Francisco Bolognesi
- 10 AA.HH. Tiwinza
- 11 AA.HH. Acapulco
- 12 AA.HH. Villa Mercedes
- 13 AA.HH. Juan Pablo II
- 14 AA.HH. Sarita Colonia

### ZONA SUR FRENTE

- 15 AA.HH. Gambeta Baja Oeste
- 16 AA.HH. Mariscal Ramón Castilla
- 17 AA.HH. Gambeta Baja Este
- 18 Agrupación Poblacional Max Newbauer
- 19 AA.HH. Andrés Avelino Cáceres
- 20 AA.HH. René Núñez del Prado
- 21 Urb. Popular Valentín Paniagua
- 22 Asociación de Viviendas Ongoy
- 23 AA.HH. 3 de Marzo
- 24 AA.HH. San Antonio
- 25 AA.HH. Santa Rosa
- 26 AA.HH. Todos Unidos
- 27 AA.HH. José Olaya
- 28 AA.HH. Manuel Dulanto

### ZONA SUR COLINDANTE

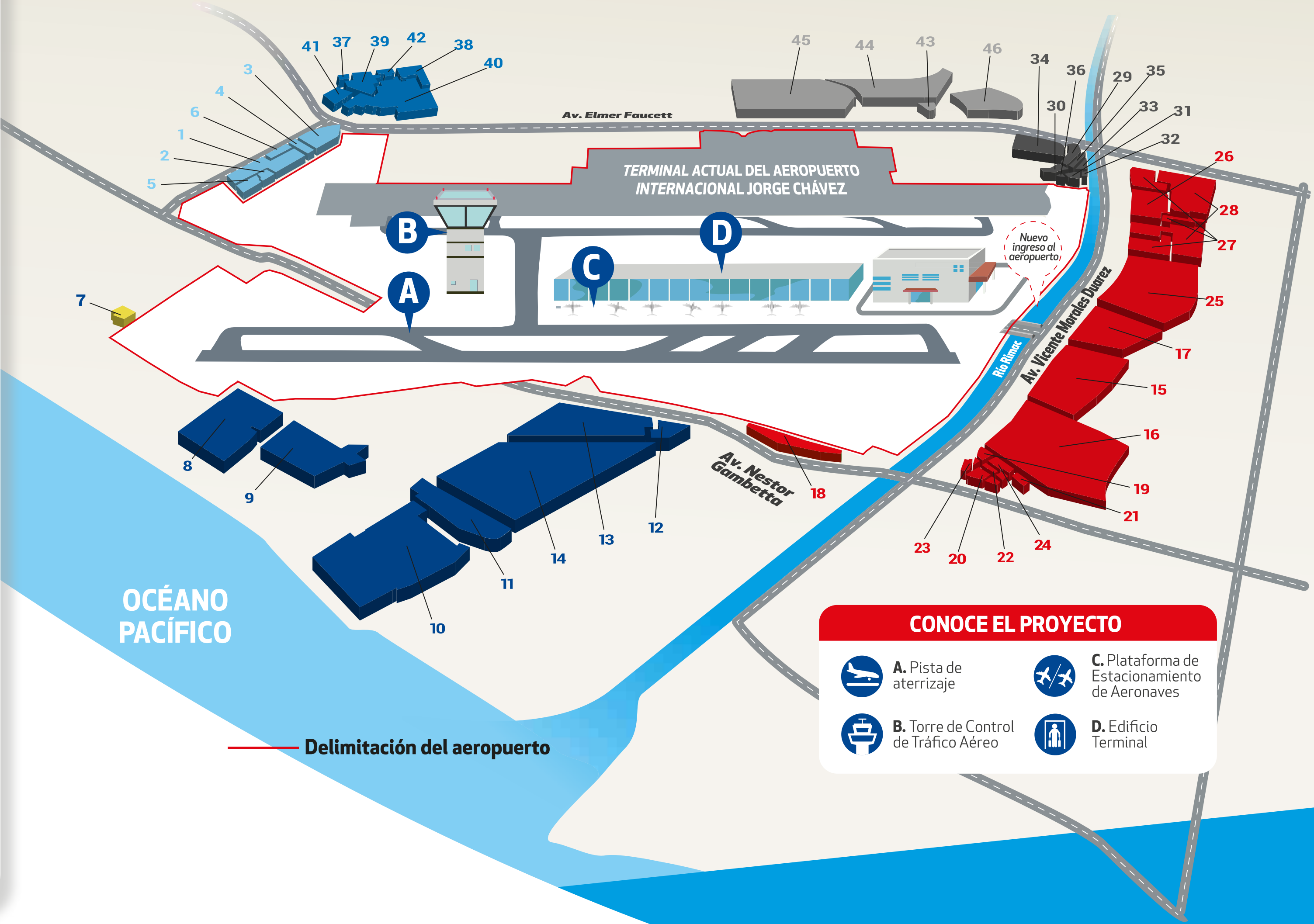
- 29 AA.HH. 25 de Febrero
- 30 AA.HH. 1° de Julio
- 31 AA.HH. El Progreso
- 32 AA.HH. Señor de Luren
- 33 AA.HH. Nueva Esperanza
- 34 AA.HH. 200 Millas
- 35 AA.HH. Hijos de Moradores 25 de febrero
- 36 AA.HH. El Buen Pastor

### ZONA NORTE FRENTE

- 37 Urb. Las Garzas
- 38 Urb. Los Lirios
- 39 Urb. La Quilla
- 40 Urb. Las Fresas
- 41 Urb. 7 de Agosto
- 42 Cooperativa 7 de Agosto II programa PNP

### ZONA CENTRO

- 43 AA.HH. Población Habitacional Grimanese
- 44 AA.HH. Bocanegra Sector IV
- 45 AA.HH. Bocanegra Sector V
- 46 AA.HH. Aeropuerto





### Gestión socialmente responsable

[GRI 201-1] [GRI 203-1] [GRI 413-1]

A pesar de las limitaciones del año, desarrollamos los diversos programas establecidos por la MEIA, los cuales responden a estudios realizados para el control y mitigación de impactos derivados del proyecto de ampliación y la operación del AIJC. Además, desarrollamos diversas iniciativas propias de LAP.

En el 2020, las 46 localidades, pertenecientes a nuestra Área de Influencia Directa (AID), participaron, por lo menos, en una iniciativa o programa social de LAP.



*"Uno de los principales retos durante la pandemia fue el mantener la cercanía con los grupos de interés y reformular los mecanismos de intervención de las iniciativas sociales con la ayuda de la tecnología."*

*"En esta ardua tarea de reinversión laboral, junto al equipo social, comprendimos que en estos tiempos difíciles es importante construir lazos de confianza y cooperación para alcanzar el desarrollo sostenible. De este modo, pudimos dar respuesta efectiva y oportuna a las necesidades, permanentes y nuevas, en las localidades de influencia directa"*

**Karin Bardales,**  
Promotora Social en LAP

### Programas sociales ejecutados en el 2020 ›



#### **SALUD EN CASA**

Atenciones médicas domiciliarias a nuestros vecinos más vulnerables ante la emergencia de la Covid-19

7 campañas

Más de 8,000 atenciones



#### **PROGRAMA SOMOS EMPRENDEDORES**

Talleres virtuales de diseño, estrategia y uso de herramientas tecnológicas para el emprendimiento

32 campañas

Más de 480 beneficiarios



#### **EDUCACIÓN AMBIENTAL Y VITAL**

Videos educativos de ciudadanía, de seguridad vial y conciencia ambiental

10 campañas

Más de 1000 escolares



#### **INICIATIVA COMPRA EN TU BARRIO**

Capacitación para el desempeño de vecinos como agentes de venta a domicilio y atención al cliente.

16 campañas

50 vecinos capacitados



#### **OTROS**

Capacitación en oficios

Vamos en Bici

Apoyo a iniciativas locales

60 vecinos capacitados

Más de 800 participantes



#### **CONTRATACIÓN DE BIENES Y SERVICIOS**

Capacitación virtual sobre formalización, estándares de calidad y el cumplimiento de la normativa laboral

Taller para potenciales proveedores

Más de 50 vecinos



#### **MONITOREO DE ASUNTOS AMBIENTALES**

Comité conformado por representantes de las localidades vecinas y encargado de dar seguimiento a los compromisos ambientales y sociales asumidos en la MEIA.

5 capacitaciones virtuales

4 monitoreos (1 presencial)



#### **CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE MITIGACIÓN DE RUIDO**

Conformamos un comité técnico, donde se establecerán mecanismos para mitigar el impacto sonoro de las operaciones del aeropuerto.

1 evento con entidades del estado y líneas aéreas



#### **FORMACIÓN DE BRIGADAS Y ACCIÓN FRENTE A TSUNAMIS**

En alianza con INDECI y la Municipalidad Provincial del Callao, implementaremos una ruta de evacuación y un sistema de alarmas para las localidades vecinas de la zona oeste en caso de terremoto o tsunami.



#### **PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

Atención y orientación a nuestros vecinos de AID en dudas o consultas sobre el proyecto de ampliación



## Voluntariado Corporativo

[GRI 404-2]

En el 2020, implementamos el programa de voluntariado corporativo, convocando a más de 70 voluntarios. Este estuvo enfocado en el desarrollo de herramientas de innovación, con el objetivo de identificar alternativas de generación de valor, fortaleciendo los lazos con el ecosistema aeroportuario y las localidades del AID.

- **Ideas ágiles:** como respuesta a la pandemia, buscamos promover ideas prácticas aplicables a poblaciones vulnerables ante la emergencia sanitaria. Fueron elegidas las iniciativas “Fortaleciendo el Aprendizaje Escolar”, llevadas a cabo con estudiantes de inicial, primaria y secundaria de la I.E. San Agustín de Hipona de Sarita Colonia; y, “Estamos Contigo”, iniciativa de acompañamiento a adultos mayores de centros del adulto mayor de Sarita Colonia y Gambetta.

- **Innovando para despegar:** generamos un concurso de innovación que promovió la ideación y ejecución de iniciativas sociales propuestas por voluntarios de empresas del ecosistema aeroportuario, dirigidas al aeropuerto o localidades vecinas. Fueron premiadas las iniciativas “Escuelap”, capacitación desde y para colaboradores del aeropuerto que dejaron de trabajar o estudiar durante la pandemia; y, “Dale alas a tus sueños”, orientación vocacional y mentoría a jóvenes en 4to y 5to de secundaria de la I.E. San Agustín de Hipona.

- **Emprendimiento:** voluntarios LAP facilitaron sesiones y mentorías virtuales inspiradoras, presentando la herramienta *elevator pitch* para los beneficiarios del grupo “Crece”, perteneciente al programa formativo de emprendedores de LAP. Así se contribuyó a la reactivación de los emprendimientos y negocios locales.

## Afiliaciones e iniciativas externas

[GRI 102-13] [GRI 102-12]

-Principios del Pacto Mundial – 2016

-Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN)- 2013

-Cámara de Comercio e Industria Peruano /Alemana- 2001

-Asociación peruana de recursos humanos – 2018

-ACI LAC- 2018

-IATA- Internacional Air Transport Association – 2018

-Center for Aviation (CAPA newsletter) – 2019

**Alianza con CAENE:** nos unimos a CAENE, con el objetivo de promover un aprendizaje práctico a través de la capacitación online y bajo la premisa de generar igualdad de oportunidades y conocimiento.

Nuestro gerente general participó en 2 foros empresariales, contribuyendo a la formación de más de 1,190 jóvenes. Asimismo, se involucraron otros 3 ejecutivos de LAP para dictar diversos seminarios, y 9 líderes capacitados en docencia para dictar cursos de sus áreas de especialidad, complementando la formación de jóvenes con menores oportunidades de desarrollo.

**Movimiento Empresarial Hombro a Hombro:** Nos sumamos a más de 70 empresas para unirnos a Hombro a Hombro en la entrega de alimentos, artículos de seguridad médica, higiene y limpieza a familias en todo en Perú.

**Distintivo Empresa Socialmente Responsable:** obtuvimos el Reconocimiento Empresa Socialmente Responsable en el marco de nuestra gestión 2019, otorgado por Perú 2021, por cuarto año consecutivo.

## 3.5.2. Alianzas colaborativas con el Estado y ecosistema aeroportuario

A partir del ejercicio participativo para la priorización de temas en sostenibilidad junto a miembros del ecosistema aeroportuario y, en alianza con Viva Air, impulsamos la creación de “Partners en Sostenibilidad”. Esta iniciativa reunió a 10 empresas base del ecosistema aeroportuario con el objetivo de generar sinergias e intercambiar conocimiento, estrategias y acciones con valor compartido en temas de sostenibilidad y responsabilidad social. El equipo es conformado por LAP, LATAM, Viva Air, Brit Shoop, Jc Decaux, Interbank, Limtek, Talma y Los Portales.

En conjunto, validamos las líneas de acciones de los integrantes, con el propósito de desarrollar iniciativas conjuntas. Este año, realizamos el primer encuentro sostenible interno llamado “Estrategias Empresariales Frente al COVID-19”, evento en el que se compartieron las principales

medidas implementadas por las empresas como parte de sus acciones en sostenibilidad, a fin de mantener los compromisos de su gestión durante la emergencia sanitaria de la COVID-19.

Contamos con las ponencias de las empresas LATAM, SECURITAS y Britt Shop, teniendo como invitado externo a Peru2021.



*“El ecosistema aeroportuario se ve fortalecido con iniciativas como Partners en Sostenibilidad y voluntariados sociales que tienen un impacto positivo en la comunidad, ya que fomentan valores y ayudan a comprometer más al colaborador aeroportuario con la gestión que se realiza en el día a día de la terminal.”*

*Desde mi perspectiva profesional, es un honor y sumamente reconfortante aportar con mi conocimiento y tener la oportunidad de potencializar la iniciativa desarrollada en el proyecto “Dale alas a tus sueños”. Considero que es una forma de construir una mejor sociedad y un mejor ecosistema aeroportuario. Agradezco a LAP por la oportunidad de poder ejecutar nuestro proyecto ”*

**Johan Castrillo,**  
Gerente de Operaciones Retal en Morpho



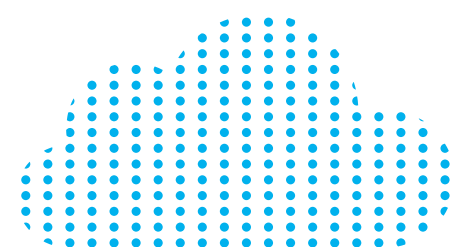
3.6.

## PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

En LAP, buscamos mantener una adecuada gestión de nuestros impactos ambientales, manteniendo una conducta responsable con el medio ambiente de forma transversal a todas nuestras actividades, y educando continuamente a nuestro personal en las buenas prácticas ambientales.

“

MANTENEMOS  
UNA CONDUCTA RESPONSABLE  
CON EL MEDIO AMBIENTE  
EDUCANDO CONTINUAMENTE A  
NUESTRO PERSONAL



## Comité Técnico para la Mitigación del Ruido de Aeronaves

## Obtención de la Airport Carbon Accreditation

Nivel 1



Tratamiento de  
**1.91 TN**  
de residuos  
biocontaminados

Adhesión al programa de  
**Huella de  
Carbono PERÚ**  
del MINAM





### 3.6.1. Gestión ambiental

Somos responsables de nuestras operaciones y conscientes del impacto ambiental que generamos a partir de ellas. Nuestra gestión ambiental, nos permite identificar oportunamente aspectos ambientales derivados de nuestras actividades y de terceros, con el fin de determinar medidas preventivas para la mitigación y contingencia.

Durante el 2020, tuvimos los siguientes 6 objetivos:

- **Gestionar la compensación del humedal en el Área de Conservación Regional Humedales de Ventanilla (ACRHV) de acuerdo a la MEIA**
- **Medir la huella de carbono corporativa correspondiente al año 2019**
- **Fomentar que las empresas usuarias del AIJC o que prestan servicio a LAP cumplan con los estándares aplicables al medio ambiente**
- **Mantener los estándares mensuales de consumo de agua y energía, menores a los valores “meta” establecidos internamente**
- **Gestionar la implementación del sistema de monitoreo continuo de ruido de aeronaves (Sistema GEMS), de acuerdo a la MEIA**
- **Gestionar de forma adecuada residuos biocontaminados en el contexto de la COVID-19**

Este año, no fue posible cumplir con algunas actividades que forman parte de nuestra estrategia de manejo ambiental, a razón de las restricciones y medidas de cuarentena, decretadas por el Estado peruano, como generar resultados a partir de los monitoreos ambientales y ejecutar campañas de sensibilizar de forma presencial.

#### Políticas y procedimientos

[GRI 102-11]

Contamos con una Política de Calidad, Responsabilidad Social y Ambiental, y una Política de Huella de Carbono, las cuales rigen nuestros principios y nuestra contribución al desarrollo sostenible.

También, existen requisitos legales ambientales que aplican a nuestras operaciones, los cuales monitoreamos atentamente para su óptimo cumplimiento. Además, desde el 2003, contamos con un Sistema de Gestión Ambiental certificado, bajo el estándar internacional ISO 14001:2015, el cual reafirma nuestro compromiso ambiental al identificar, prevenir y mitigar posibles impactos negativos.

Nuestra gestión ambiental está, principalmente, asociada a la normativa del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental – SEIA. En algunos casos, se rige bajo estándares del IFC y emplea, de forma referencial, estándares del Banco Mundial (BM) y la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Además, contamos con una serie de políticas de mantenimiento:

- **Política correctiva: acciones concretas al producirse una avería que afecte el funcionamiento de los equipos.**
- **Política preventiva: medidas de carácter técnico para el mantenimiento planificado de los sistemas.**
- **Política predictiva: detención de los defectos en etapas tempranas. Busca tomar medidas antes de que ocurran fallos en la operación.**

Con respecto a nuestros mecanismos de evaluación y mejora en la gestión ambiental, contamos con el establecimiento de objetivos ambientales a los cuales hacemos seguimiento constante para la identificación de oportunidades de mejora de acuerdo a los resultados obtenidos. Estos son evaluados a partir de inspecciones ambientales periódicas. Además, elaboramos Matrices de Aspectos Ambientales Significativos (IAAS) para el mapeo y actualización de nuestros impactos, procedimientos y controles.

Finalmente, contamos con el Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional (CASSO), cuyo objetivo es generar espacios con contratistas para absolver consultas e inquietudes en materia de ambiente y SSO, así como comunicar los lineamientos de LAP a dichas empresas. Este comité está conformado por representantes de LAP y 1 representante titular de cada contratista que ha superado los 3 meses de trabajo subcontratado por LAP, dentro del año y 1 representante suplente.

#### Conciencia ambiental

Este año, promovimos buenas prácticas ambientales en nuestros colaboradores, a través de 15 boletines informativos publicados en nuestra plataforma interna y campañas como “La Hora del Planeta”.

Por otra parte, a pesar de la paralización de actividades desde marzo, trabajamos junto a nuestros proveedores y contratistas activos para el cumplimiento de estándares de nuestro Reglamento Ambiental, manteniendo las inspecciones programadas.





### 3.6.2. Cambio climático y energía

#### Consumo energético [GRI 302-1] [GRI 302-2] [GRI 302-3]

Como parte de nuestras operaciones, gestionamos un consumo de energía eficiente, asegurando su disponibilidad y la confiabilidad de la infraestructura. Toda la energía eléctrica que utilizamos es suministrada por el concesionario eléctrico ENEL.

Nuestro consumo de energía eléctrica, para el año 2020, se vio afectado de forma significativa a raíz de la pandemia de la COVID-19. La gestión de encendido y apagado de equipos HVAC e iluminación, ocasionaron que el consumo de energía se reduzca en un 39.0%, en comparación al año 2019, con operaciones regulares.

Por otro lado, el indicador de consumo kwh/pax, que involucra la cantidad de pasajeros, disminuyó drásticamente durante el cierre de operaciones, manteniendo solamente un consumo de energía base de alrededor de 30.0% de los estimado.

La distorsión en este indicador se mantendrá hasta que se retomen valores similares de pasajeros.

#### Consumo de GLP

Respecto al consumo de GLP, en el año 2020, la reducción sustancial observada se debe, principalmente, debido a las restricciones operativas ocasionadas por la pandemia de la COVID-19, la que causó la inoperatividad de usuarios comerciales que utilizan cocinas a GLP. El consumo total ha sido el siguiente:

La distorsión en este indicador se mantendrá hasta que se retomen valores similares de pasajeros.

| COMPONENTE   | 2018          | 2019          | 2020          | META 2020     |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Cantidad de energía consumida (kwh) para la operación del aeropuerto, en oficinas y concesionarios | 36,755,291.40 | 39,381,355.00 | 24,995,442.13 | 24,500,772.61 |
| Total de energía consumo (HFP)   | 30,253,646.40 | 32,444,517.70 | 20,583,457.67 | 20,210,687.33 |
| Total de energía consumo (HP)  | 6,501,645.00  | 6,936,837.30  | 4,411,984.46  | 4,290,085.28  |
| Consumo total de energía por pasajero (kwh/pax)  | 1.66          | 1.67          | 3.56          |               |
| % de reducción / aumento en el consumo de energía por pasajero                                     |               | >0.6%         | >113.2%       |               |

\*Estos resultados incluyen consumos de campamento de LAP Proyecto, pues, actualmente, está conectado a una misma red. Este consumo es mínimo.

Este año, frente a una drástica disminución en el flujo de pasajeros, no es posible hacer una comparación con respecto a la meta propuesta ni a los resultados del 2019.

El consumo de energía se encuentra 1.0% por debajo de la meta proyectada para el año y el porcentaje por pasajero es considerablemente alto a razón de la emergencia sanitaria.

Esperamos que, el próximo año, los indicadores retomen, sin ser distorsionados, para seguir gestionando este asunto. Asimismo, este año, culminamos el proyecto de reemplazo de 4 equipos Rooftops, mejorando su eficiencia e incrementando el índice de disponibilidad.

Estos equipos permitieron un ahorro de energía de alrededor de 20.0%, entre los meses de enero y febrero del 2020, en comparación al 2019.

| COMPONENTE                             | 2018          | 2019          | 2020          | META 2020     |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Consumo total de combustible (Gln GLP) | 112,270.20    | 109,652.52    | 30,156.20     |               |
| Consumo total de electricidad (kwh)    | 36,755,291.40 | 39,381,355.00 | 19,984,530.47 | 24,500,772.61 |
| Consumo total de refrigeración (kwh)   | 13,267,924.00 | 13,668,943.00 | 6,918,439.00  | 8,584,669.00  |





### Huella de carbono corporativa

[GRI 303-4] [GRI 305-1] [GRI 305-2] [GRI 305-5]

En LAP, contamos con una Política de Huella de Carbono, que establece nuestro compromiso con la reducción de nuestras emisiones de GEI y la medición de nuestra huella de carbono corporativa.

Todos los años, realizamos dicha medición, siguiendo los principios de la norma ISO 10464-01 y el protocolo de GEI (GHG Protocol). Los cálculos los realizamos bajo las metodologías mencionadas, en las directrices para la elaboración de inventarios nacionales del Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC).

Nuestro cálculo de la Huella de Carbono Corporativa 2019, incluye los siguientes gases: dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>) y óxido Nitroso (N<sub>2</sub>O). Las tasas del Potencial del Calentamiento Global (PCG) fueron extraídas del Quinto Informe de Evaluación del IPCC (IPCC Fifth Assessment Report - AR5). También, aplicamos el enfoque de control operacional para delimitar la cuantificación de GEI.

En el 2020, realizamos la verificación de la tercera parte del cálculo de huella de carbono corporativa 2019, obteniéndose la conformidad de parte del equipo auditor de la empresa SGS. Como resultado, se obtuvo una huella de carbono de 5,653 tCO<sub>2</sub>e, correspondiendo el 12.6% a las emisiones del alcance 1, y 87.3% a las emisiones del alcance 2.

| COMPONENTE                                      | 2018     | 2019     |
|---|----------|----------|
| Total de Emisiones de GEI (tCO <sub>2</sub> eq) | 5,262    | 5,653    |
| Alcance 1 (tCO <sub>2</sub> eq)                 | 843.98   | 714.98   |
| Alcance 2 (tCO <sub>2</sub> eq)                 | 4,417.77 | 4,937.84 |

Respecto a emisiones biogénicas, generamos un total de 11.66 tCO<sub>2</sub>eq por combustión de biomasa del CO<sub>2</sub> total.

Se consideró al total de pasajeros registrados, durante el 2019, como parámetros específicos de la organización. Por su parte, la intensidad de las emisiones de GEI estimada para el 2019 fue de 0.0002393 tCO<sub>2</sub>eq/pax.

Para finalizar el proceso de medición de huella de carbono 2019, registramos nuestros resultados correspondientes al 2018 (año base) y 2019, en la plataforma "Huella de Carbono Perú" del Ministerio del Ambiente (MINAM), siendo reconocidos como una de las más 100 empresas que forman parte de este programa.

En enero de 2020, obtuvimos la *Airport Carbon Accreditation* (ACA) Nivel I, certificación que mapea la reducción, optimización y neutralización de las emisiones de carbono. Debido a la coyuntura, su vigencia se extendió hasta el 2022, la cual nos da tiempo para continuar mejorando nuestros procesos y aplicar al Nivel II.

### 3.6.3. Gestión del ruido

En el 2020, en el marco de los compromisos establecidos en la MEIA, llevamos a cabo la implementación del Sistema de Monitoreo del Ruido de Aeronaves (Sistema GEMS).

Este proyecto consiste en la implementación de 10 estaciones de monitoreo de ruido en las áreas de influencia directa e indirecta del AIJC, interconectándolas con un sistema de ubicación de aeronaves a tiempo real. Para este año, tenemos instaladas 2 estaciones GEMS de monitoreo de ruido dentro del aeropuerto y 1 fuera del aeropuerto, lo cual corresponde a la meta trazada para la fase II de la implementación del Sistema GEMS. Estas estaciones fueron integradas con los servidores de ruido de LAP con información de operaciones aeronáuticas.

Asimismo, iniciamos gestiones con las municipalidades del Callao y San Miguel para obtener las autorizaciones de instalación para las estaciones restantes en áreas públicas de dichos distritos, así como la búsqueda de potenciales predios para instalación de estaciones en áreas privadas.

Como parte de la MEIA, LAP se comprometió a promover la conformación de un Comité Técnico de Ruido para la Mitigación de Ruido de Aeronaves, el cual se logró constituir en 30 de julio 2020, y se encuentra integrado por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC), el Gobierno Regional del Callao





(GORE), la Municipalidad del Callao, la Dirección General de Asuntos Ambientales (DGAAM) del MTC, la DGAC, el MINAM, las aerolíneas Aeroméxico, Aerolíneas Argentinas, Air Canada, LATAM, Sky Airlines, Plus Ultra, Spirit Airlines, Interjet, Jetblue, Atsa, Avior Airlines, Iberia, Aerolíneas Vive Perú, Viva Air/Colombia.

El objetivo de este comité es abordar de manera colaborativa, proactiva y netamente técnica la gestión del ruido generado por las aeronaves y proponer medidas o recomendaciones que contribuyan a la mitigación de este, en favor de una convivencia armónica con el entorno.

Todos los miembros que integran el comité reconocen que de forma aislada no se podría alcanzar un equilibrio entre el desarrollo de la industria y su entorno. Es por ello, que todos los miembros se han comprometido a realizar acciones conjuntas, para que desde sus competencias se pueda abordar y establecer medidas efectivas.

### 3.6.4. Calidad de aire

Durante el 2020, realizamos el monitoreo de calidad de aire según los compromisos de la MEIA, es decir, con una frecuencia trimestral para la etapa de construcción.

Asimismo, aplicamos las medidas de prevención y mitigación de impactos en la calidad del aire que se encuentran establecidas en la Estrategia de Manejo Ambiental de la MEIA. Cabe mencionar que el equipo ambiental de LAP Proyecto lidera el monitoreo y seguimiento de los resultados obtenidos para calidad de aire.

Los resultados obtenidos en estos monitoreos son reportados a la DGAAM en los informes de cumplimiento de compromisos ambientales. Monitoreamos los parámetros de acuerdo a los Estándares de Calidad Ambiental para Aire (ECA - Aire) referenciales, establecidos por el MINAM .

Durante el 2020, la calidad del aire se mantuvo dentro de los parámetros establecidos, con excepción del último trimestre, donde una de las cuatro estaciones monitoreadas presentó concentraciones de material particulado superiores a los ECA en mención. Las causas de esta medición están relacionadas con tráfico vehicular, actividades industriales aledaños a la estación. Los resultados del monitoreo

continuo demuestran que, en condiciones regulares, la calidad del aire se encuentra dentro de las concentraciones establecidas en los ECA. En la siguiente tabla, se muestran los resultados promedio de cada parámetro de Calidad de Aire por estación de monitoreo, obtenidos durante el 2020:

| PARÁMETROS          | PM-10  | PM-2.5 | BENCENO | DIOXIDO DE AZUFRE | DIOXIDO DE NITROGENO | MONOXIDO DE CARBONO | OZONO | SULFURO DE HIDRÓGENO | PLOMO |
|---------------------|--------|--------|---------|-------------------|----------------------|---------------------|-------|----------------------|-------|
| ESTAC. DE MONITOREO |        |        |         |                   |                      |                     |       |                      |       |
| Estación AIR-2      | 34.96  | 16.24  | 0.89    | 12.02             | 19.40                | 2262.34             | 25.16 | 13.69                | 0.02  |
| Estación AIR-5      | 57.07  | 20.37  | 0.89    | 12.94             | 30.15                | 2524.66             | 21.65 | 16.09                | 0.03  |
| Estación AIR-6      | 102.23 | 71.14  | 0.89    | 18.53             | 15.28                | 2521.84             | 24.33 | 31.42                | 0.07  |
| Estación AIR-7      | 44.18  | 19.43  | 0.89    | 8.37              | 13.37                | 3002.69             | 21.07 | 11.56                | 0.01  |
| ECA                 | 100    | 50     | 2       | 250               | 200                  | 10 000              | 100   | 150                  | 1.5   |
| Unidades            | µg/m3  | µg/m3  | µg/m3   | µg/m3             | µg/m3                | µg/m3               | µg/m3 | µg/m3                | µg/m3 |

Por otro lado, dentro de las principales innovaciones, destacamos la instalación de dispositivos de purificación de aire mediante oxidación fotocatalítica en los ductos de los 25 equipos Rooftops que suministran aire acondicionado al terminal de pasajeros. Asimismo, en los ascensores del edificio central, fueron instalados purificadores con tecnología UV-C y filtro especial que desinfecta el aire y lo devuelve purificado al medio ambiente, realizando ciclos de purificación de aire de forma automática y garantizando una acción de limpieza completa.





### 3.6.5. Gestión de residuos

[GRI 301-1] [GRI 306-2] [GRI 306-4]

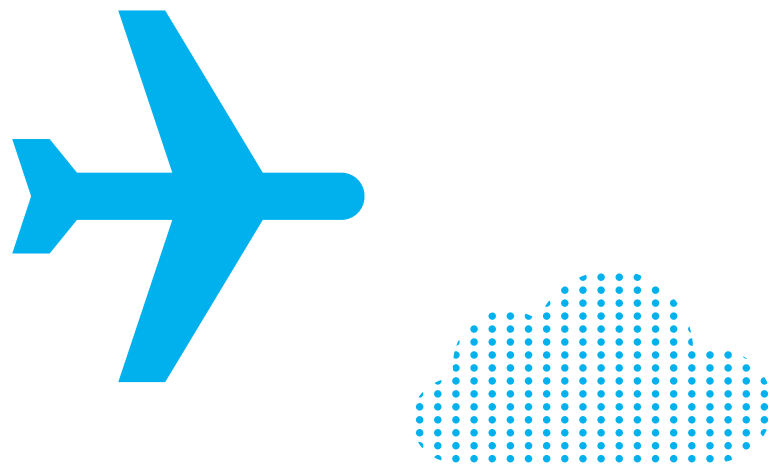
Uno de los aspectos prioritarios de nuestra gestión ambiental es el manejo adecuado de residuos potencialmente peligrosos y no peligrosos, evitando riesgos para la seguridad sanitaria de nuestros clientes y visitantes. En LAP, esta gestión se basa en nuestros instructivos y reglamentos alineados a la Ley General de Residuos (Decreto legislativo N°1278) y su reglamento (Decreto Supremo N°014-2017-MINAM)

Este año tuvimos como objetivo mantener e incentivar actividades de segregación y reciclaje, dentro del aeródromo y mantener el porcentaje de reciclaje de residuos comunes cercano al 15.0%.

A razón de las restricciones gubernamentales, obtuvimos una tasa promedio anual de reciclaje de 14.8% respecto del total de residuos comunes

“

EN NUESTRA GESTIÓN  
AMBIENTAL ES PRIMORDIAL  
EL MANEJO ADECUADO  
DE RESIDUOS POTENCIALMENTE  
PELIGROSOS  
Y NO PELIGROSOS



| TIPO DE RESIDUO                    | DEFINICIÓN   | TRATAMIENTO   |
|------------------------------------|--|---|
| Residuos potencialmente peligrosos | Residuos provenientes de los vuelos internacionales (potencialmente biocontaminados).  | Su tratamiento es realizado en el autoclave. Estos residuos pueden contener patógenos que afecten la seguridad sanitaria y trasladar potenciales enfermedades a la población. Para su adecuada disposición, son esterilizados y trasladados al relleno sanitario. |
| Residuos peligrosos                | Residuos tóxicos, corrosivos, reactivos, inflamables, explosivos, radioactivos e infecciosos como los materiales contaminados con hidrocarburos, aceite vegetal usado, grasa de trampa de cocina, combustible usado entre otros. | Son almacenados temporalmente en el bloque sanitario bajo condiciones seguras y medidas preventivas. Posteriormente, son transportados a un relleno de seguridad.   |
| Residuos no peligrosos             | Residuos del aeropuerto como plástico, papel, vidrio, entre otros. Por sus características, pueden ser destinados a reciclaje o no.  | Se segregan en el bloque sanitario considerando su el material del que están hechos. Aquellos que puedan ser reciclados, son enviados a una planta de reciclaje y el resto es transportado a rellenos sanitarios autorizados.                                     |





En el contexto de la COVID-19, para la etapa de generación y correcta segregación en fuente de residuos biocontaminados, se instalaron tachos exclusivos siguiendo la normativa del Ministerio de Salud (MINSA).

Respecto a la recolección y transporte, se generaron rutas exclusivas para el recojo de estos residuos, evitando de esta forma la contaminación cruzada. Finalmente, el tratamiento se realizó en nuestro equipo autoclave. Fueron tratados un total de 1.91 toneladas de residuos biocontaminados, generados en el terminal, previo a su disposición final en rellenos autorizados por el MINAM.

Además, optimizamos las rutas interna y externa de recolección de residuos sólidos del terminal, y colocamos tachos para residuos biocontaminados en diferentes partes del aeropuerto.

En cuanto a los residuos peligrosos, fueron manejados de acuerdo a la normativa vigente y transportados por una Empresa Operadora de Residuos Sólidos (EO-RS) autorizada por el MINAM. En el 2020, la EO-RS transportó un total de 163.42 toneladas de residuos peligrosos y fueron tratados 242.90 toneladas. Por otro lado, 22.19 toneladas de los residuos peligrosos totales fueron reutilizados.

Con respecto a los residuos comunes, de un total de 1106.47 toneladas, 161.11 correspondieron a aerolíneas, 10.43 a instituciones públicas, 253.17 a LAP y 681.79 a concesionarios.

Métodos de eliminación de residuos

| MÉTODOS DE ELIMINACIÓN | PESO TOTAL DE RESIDUOS PELIGROSOS (TON) | PESO TOTAL DE RESIDUOS NO PELIGROSOS (TON) |
|------------------------|---|--|
| Reutilización          | 22.91                                   | N.A.                                       |
| Reciclaje              | N.A.                                    | 163.42                                     |
| Vertedero              | 141.06                                  | 1185.96                                    |

Generación total de residuos (ton)

| TIPO DE RESIDUO           |                | 2018     | 2019     | 2020     |
|---------------------------|----------------|----------|----------|----------|
| No peligroso              | No recuperable | 2,798.37 | 2,800.18 | 943.06   |
|                           | Recuperable    | 465.34   | 546.05   | 163.42   |
| Peligrosos                |                | 1,443.73 | 1,297.18 | 404.41   |
| Potencialmente peligrosos |                |          |          | 2.46     |
| TOTAL                     |                | 4,707.44 | 4,643.41 | 1,513.35 |

1,513.35  
TONELADAS

de generación  
de residuos en el  
2020

En el año 2020, existió una reducción del 72% de residuos totales generados en el AIJC, en comparación con la misma fecha en el año 2019. Esto se debió a la restricción de vuelos nacionales e internacionales, producto de la emergencia sanitaria, ocasionando un flujo bajo de pasajeros y el cierre temporal de establecimientos

comerciales en el terminal. Sin embargo, hemos continuado brindando el servicio de gestión de residuos ininterrumpidamente, fortaleciendo las actividades de segregación y reciclaje de residuos comunes, a pesar de la pandemia.





### 3.6.6. Agua y biodiversidad

#### Consumo de agua

[GRI 301-1]

Nuestro abastecimiento proviene de agua subterránea de 2 pozos profundos con funcionamiento alternado. El volumen de consumo de los tres últimos años del aeropuerto se muestra a continuación:

|  | 2018    | 2019    | 2020    |
|--|---------|---------|---------|
| Cantidad de agua consumida per cápita (en litros o m3/pax) | 30.24   | 30.57   | 47.09   |
| Cantidad total de agua consumida (en m3)                   | 669.217 | 722.248 | 326.274 |



A partir de la emergencia de la COVID-19, se implementó la inspección, evaluación y apagado de todos los sistemas del terminal de pasajeros que no serían utilizados durante el cierre de operaciones.

Para el año 2020, el indicador de consumo litro/pax, se vio afectado de forma negativa por el cierre de operaciones. Esto debido a que involucra la cantidad de pasajeros, la cual disminuyó drásticamente durante los primeros meses de pandemia, manteniendo un consumo base de agua de alrededor del 25%. Por ello, este año, consideramos como indicador el ratio consumo real mes (m3)/consumo de agua planificado por mes (m3):

|                                 | AEROPUERTO ABIERTO |        | RESTRICCIONES GUBERNAMENTALES |        |        |        |        | APERTURA GRADUAL DEL AEROPUERTO |        |        |        |        |
|---------------------------------|--------------------|--------|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|---------------------------------|--------|--------|--------|--------|
|                                 | JAN                | FEB    | MAR                           | ABR    | MAY    | JUN    | JUL    | AGO                             | SET    | OCT    | NOV    | DIC    |
| Consumo de agua Proyectado (m³) | 66,561             | 60,516 | 56,830                        | 58,979 | 61,172 | 57,598 | 59,022 | 22,278                          | 28,625 | 28,308 | 29,359 | 32,458 |
| Consumo de agua Real (m³)       | 57,781             | 55,327 | 44,461                        | 15,902 | 13,988 | 14,172 | 18,721 | 20,081                          | 18,236 | 22,554 | 24,929 | 28,717 |
| Ratio <1                        | 0.87               | 0.91   | 0.78                          | 0.27   | 0.23   | 0.25   | 0.32   | 0.90                            | 0.64   | 0.80   | 0.85   | 0.88   |

Ratio = consumo de agua total real (m3)/ consumo de agua planificado (m3)

#### Biodiversidad

En el marco de nuestra gestión ambiental, consideramos los impactos hacia la biodiversidad producto de las operaciones del AIJC dentro de nuestra área de concesión.

#### Compensación ambiental del humedal

Desde las operaciones lideramos la ejecución del Plan de Compensación Ambiental (PCA). Este proyecto contempla restaurar 69.1 hectáreas en el Área de Conservación Regional Humedales de Ventanilla. Para llevarlo adelante, en febrero, suscribimos el "Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional", junto al Gobierno Regional del Callao.

La Fase I incluye el desarrollo de la ingeniería conceptual, la ingeniería básica y la elaboración de documentos de procura para la Fase II del proceso de compensación, para lo cual nos basamos tanto en la legislación ambiental vigente como en las normas del IFC. Comenzamos la Fase I en noviembre de 2020 y se concluirá, de acuerdo a la planificación, en mayo de 2022.

La Fase II involucrará la ingeniería de detalle y ejecutar el PCA, el cual involucra la restauración – construcción, conservación, monitoreo del humedal, entre otros.



3.7.

# PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL AIJC

Continuamos trabajando para brindar al Perú infraestructura de calidad, que brinde posicionamiento internacional y nos establezca como el *hub* de la región.

**100%** del Lado Aire  
en ejecución

Obtención del  
**Premio Antonio  
Brack Egg**

**15,000**  
**Trabajadores**  
en terreno directos  
e indirectos



## 3.7.1. El Proyecto de Ampliación

El Proyecto de Ampliación del AIJC es uno de los principales motores de la reactivación económica del país ante la coyuntura actual.

A la fecha, el Proyecto se encuentra estructurado de la siguiente manera:

| COMPONENTE  | PAQUETE                | DESCRIPCIÓN   |
|-------------|------------------------|---|
| Lado Aire   | Trabajos preparatorios | Trabajos previos para la preparación de los paquetes de trabajo                   |
|             | Paquete 1 (WP1)        | Limpieza, desbroce, rescate biológico y demoliciones                              |
|             | Paquete 2.1 (WP2.1)    | Ejecución de la nueva torre de control, base de rescate y otros edificios         |
| Lado Tierra | Paquete 2.2 (WP2.2)    | Construcción de la segunda pista de aterrizaje y despegue, calles de rodaje       |
|             | Paquete 3 (WP3)        | Construcción del nuevo terminal, plataformas de estacionamiento y rutas de acceso |
|             | Paquete 4 (WP4)        | Línea de utilización eléctrica 60 KV y Subestación Provisional 60/20kV            |

\*En la tabla se recogen los paquetes principales, no obstante, el proyecto cuenta con contratos menores complementarios.



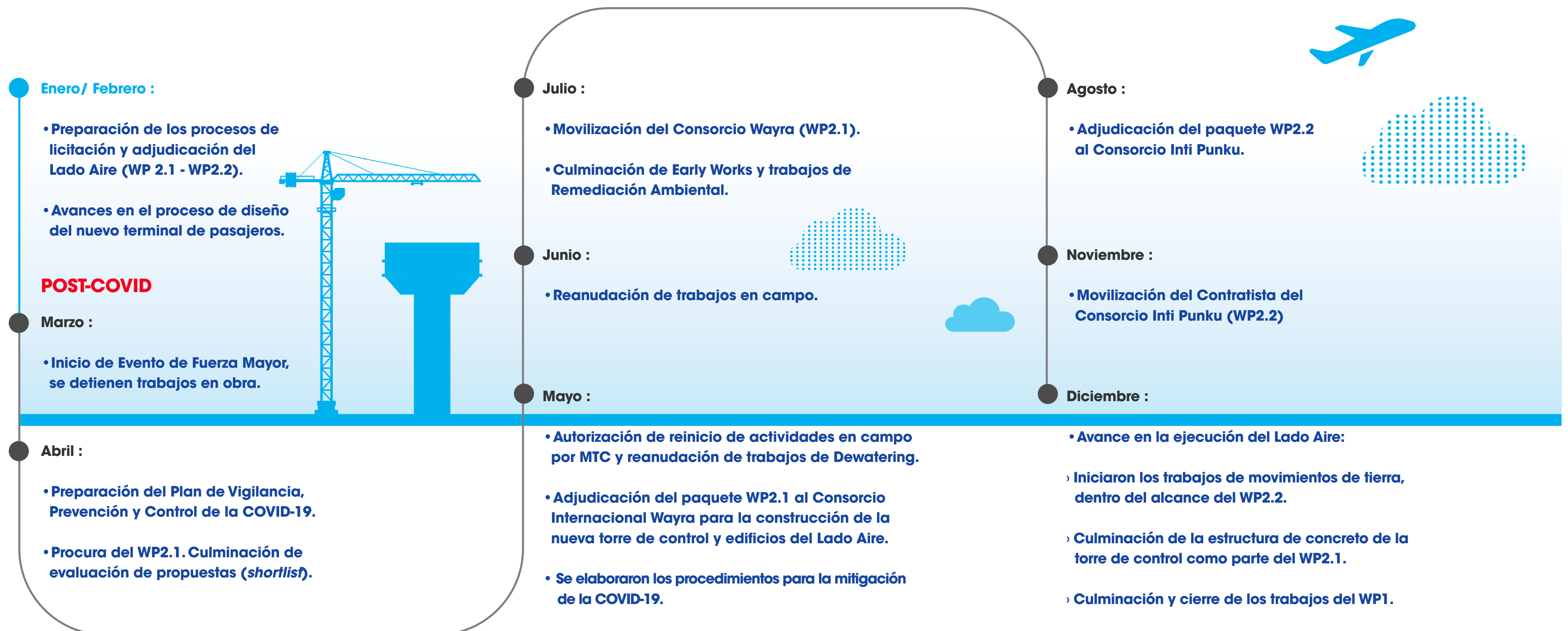
Las actividades de ejecución, en campo del Proyecto de Ampliación del AIJC, se interrumpieron debido al estado de emergencia nacional, configurando un Evento de Fuerza Mayor (EFM) de acuerdo al Contrato de Concesión.

Este EFM ha tenido diversos impactos en el proyecto: la suspensión de actividades en terreno, el incremento de pólizas de seguro, los casos de personal contagiado con COVID-19 y, las complicaciones

en la movilización de equipos en el terreno. Sin embargo, pese a la coyuntura, se mantuvo el trabajo constante en los procesos de licitación de paquetes y la estrategia del terminal.

Durante el año, nos enfocamos en culminar los trabajos preparatorios (*early works*), finalizar el diseño y los procesos de adjudicación del Lado Aire, adaptar el diseño del Lado Tierra a las nuevas necesidades del sector y, culminar la remediación de pasivos ambientales.

PESE A LA COYUNTURA  
SE MANTUVO EL TRABAJO  
CONSTANTE EN LOS PROCESOS  
DE LICITACIÓN





## Estos fueron los principales logros del proyecto en el 2020



La gestión de calidad en el proyecto se encuentra alineada a las normas ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 e ISO 45001:2018, cuya conformidad se evaluó en el 2020, a través de 31 auditorías internas a las distintas áreas (grupos funcionales) del proyecto.

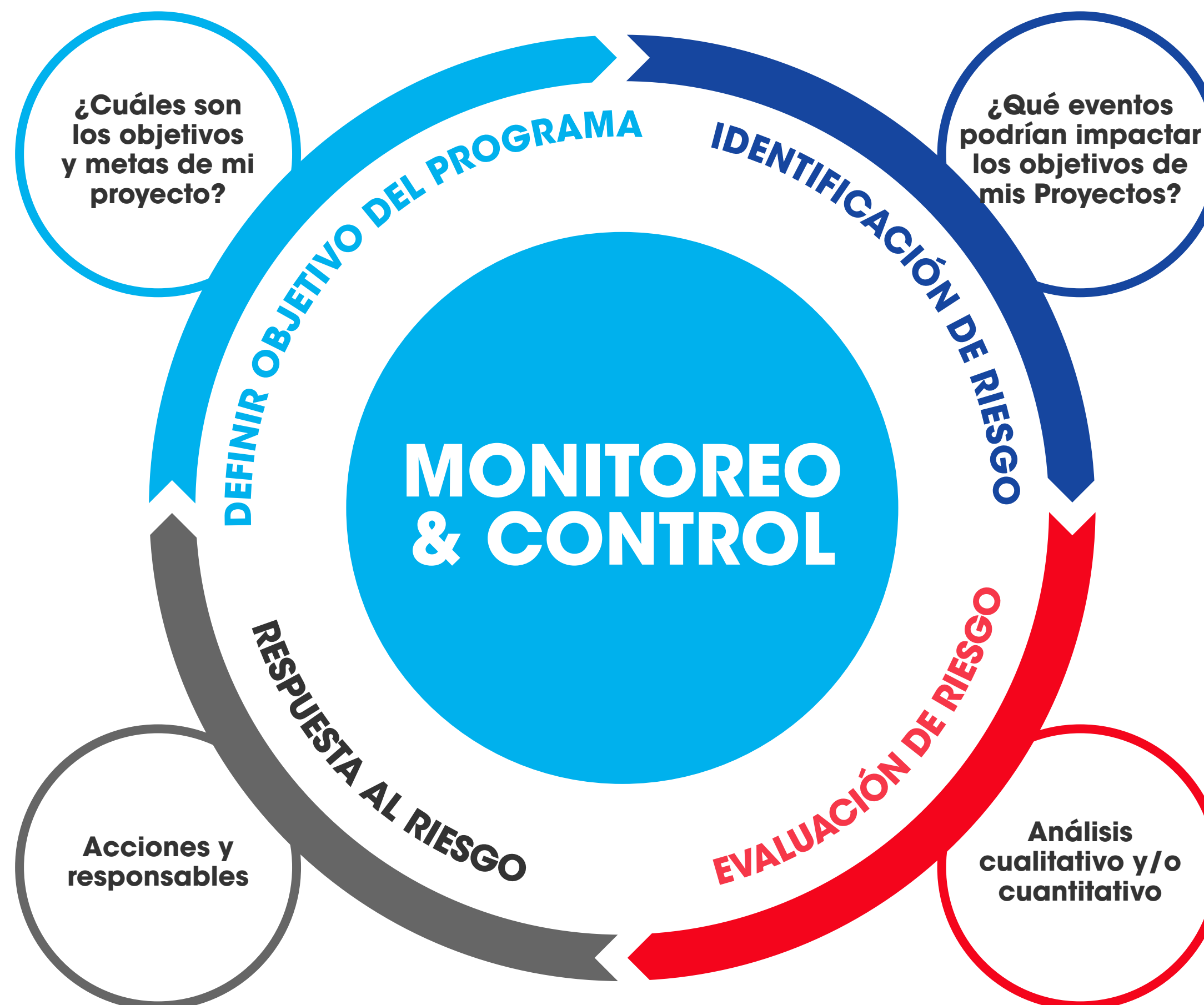
- Culminación de *Early Works*
- Culminación de diseño Lado Aire (nueva torre y segunda pista, entre otros)
- Adjudicación al 100% del Lado Aire
- Se culminó con éxito el Paquete de Trabajo N°1, a cargo de consorcio Nuevo Limatambo
- Optimización de diseño Lado Tierra para adecuarlo al nuevo contexto de la aviación post COVID-19
- Implementación del Sistema de Gestión Ambiental basado en los requisitos del IFC y la ISO 14001
- Culminación de la remediación de 294 pasivos ambientales, identificando esta actividad como buenas prácticas para el sector público.
- Ejecución del rescate biológico de fauna silvestre, trasladando a las especies en peligro a los Humedales de Ventanilla
- Implementación del Plan de Monitoreo Arqueológico en coordinación con el Ministerio de Cultura
- Instalación de la Cantera Santa Rosa, que permite procesar material rocoso que posteriormente será utilizado en el WP2.2 para la construcción de la nueva pista de aterrizaje
- Habilitación de la ruta de evacuación para los vecinos de las localidades vecinas: Daniel Alcides Carrión y Francisco Bolognesi
- Implementación del Comité de Monitoreo Ambiental con la participación de los vecinos del AID





### 3.7.2. Gestión de riesgos

La gestión de riesgos del proyecto involucra tanto a colaboradores como a las empresas contratistas de los grandes paquetes. Durante el periodo 2020, ejecutamos más de 20 talleres de actualización de riesgos con los Gerentes de Programas de Lado Tierra, Lado Aire y con los propietarios de riesgos. En los talleres se revisaron y actualizaron los riesgos, se realizó el monitoreo de planes de acción y se llevó a cabo el primer taller *Quantitative Cost Risk Analysis (QCRA)*, con el objetivo de validar el estimado de *Landside*.

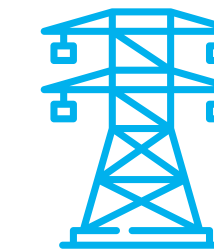


### 3.7.3. Planeamiento para el diseño del nuevo terminal

#### Redes y Servicios

Durante el 2020, se definieron los requerimientos de diseño que servirán de guía para la definición y ejecución del nuevo terminal. La distribución de servicios que alimentará el nuevo terminal está centralizada en una edificación denominada *Utilities Farm*, que a su vez se compone de instalaciones mecánicas, sanitarias, eléctricas y de comunicaciones.

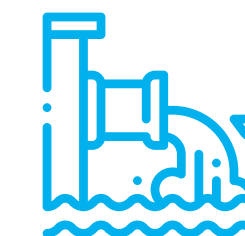
Por su parte, la infraestructura del Proyecto evalúa contar con las siguientes medidas de eficiencia en el diseño para el uso de recursos:



Sistemas de consumo de energía del Edificio Terminal, bajo el estándar **ASHRAE 90.1**, que establece las mejores prácticas de eficiencia energética en envolvente del edificio, equipo de aire acondicionado, equipos eléctricos, iluminación, eficiencia de motores, entre otros.



Uso de equipos de ahorro de agua en los servicios higiénicos del edificio terminal.



Nueva planta de tratamiento de aguas residuales domésticas y no domésticas para el tratamiento de los efluentes del Edificio Terminal, *Utilities Farm*, Edificio del Lado Aire y plataforma de estacionamiento de aeronaves.



Suministro de la demanda de agua a partir de pozos de agua subterránea, que no incrementen el estrés hídrico de las localidades vecinas.



### Otras consideraciones en el marco de la sostenibilidad

- La fachada del edificio se diseñará para cumplir con los requisitos de seguridad ante las condiciones climáticas de la zona: protección ante el clima, rendimiento térmico, de humedad y acústico. Además, teniendo en cuenta las consideraciones de seguridad, protección, resistencia a daños accidentales y actos vandálicos.
- En cuanto a accesibilidad, todos los edificios considerarán las diversas necesidades de personas con discapacidad y movilidad reducida, no solo a nivel de la planificación física de espacios, sino también los sistemas y la información, como FIDS (Flight Information Display Systems) de audio, señales en braille para las personas con discapacidad visual, entre otros.
- El proyecto contará con una plataforma de integración de sistemas de buses a través de todo el campus, denominado *Enterprise Service Bus* (ESB), que permitirá el intercambio de información entre diferentes grupos de sistemas de forma estandarizada. Este sistema será implementado previamente por LAP en el actual aeropuerto.

### 3.7.4. Desafíos de la gestión ambiental

Cumplimos con los compromisos para la etapa de construcción establecidos en el Instrumento de Gestión Ambiental, aprobado por la autoridad nacional del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (SENACE), el cumplimiento de la legislación nacional aplicables en materia ambiental y de las Normas de Desempeño de IFC, el cumplimiento de las licencias y permisos ambientales requeridos para el Proyecto y, los requerimientos de la autoridad ambiental de la DGAAM, MTC y de OSITRAN. El estado de emergencia también tuvo impactos en la gestión ambiental, principalmente, en relación con el manejo de residuos biocontaminados, cambios en el cronograma de rescate biológico, paralización del monitoreo arqueológico, precisiones y cambios al Instrumento de Gestión Ambiental.

Durante el año, implementamos y mantuvimos medidas de control ambiental en todas las actividades de construcción a fin de prevenir, controlar, mitigar y corregir los posibles impactos adversos generados en el desarrollo de las actividades. Los programas fueron los siguientes:

1

Medidas preventivas, correctivas y de mitigación para la protección del medio ambiente y el adecuado manejo ambiental, como inspecciones programadas, el Programa de Manejo de Residuos Sólidos, el Programa de efluentes, el Programa de Manejo de Emisiones Atmosféricas, entre otros.

2

Manejo ambiental de áreas auxiliares y depósito de material excedente para el control ambiental durante el depósito de desmonte. Se mejoraron módulos temporales para oficinas; se realizó el abastecimiento de agua, a través de bidones y cajas; y, se implementaron puntos de acopio para residuos sólidos, etc.

3

Manejo del recurso hídrico para el control y monitoreo de la cantidad de agua empleada para riego de accesos y humedecimiento del material a ser transportado.

4

Manejo de emisiones atmosféricas y ruido, a través de la dispersión de material particulado derivado del paso de vehículos, señales de reducción de velocidad,

5

inspecciones de todos los equipos, maquinarias y vehículos, entre otras medidas. Manejo de flora silvestre, a través del inventario de árboles y arbustos. Además, se ha retirado los restos de plantas de un aproximado de 1.1 millones de metros cuadrados de área y, a su vez, se han acopiado 2.1 millones de toneladas de material orgánico en el Depósito de Material Orgánico (DMO).

6

Manejo de fauna silvestre, como el ahuyentamiento de aves y el rescate biológico de herpetofauna, liberando 124 individuos rescatados de la especie *Sternocercus Modestus* en el Área de Conservación Regional de los Humedales de Ventanilla.

7

Ejecución del Plan de Monitoreo Arqueológico como parte de los compromisos asumidos con el Ministerio de Cultura, identificando 5 hallazgos fortuitos de evidencias arqueológicas. También, se sensibilizó y capacitó de forma permanente al personal LAP y al de las empresas contratistas en cuanto a los procedimientos a seguir.

Para alcanzar la ejecución de todos estos programas, fue clave lograr que nuestros colaboradores y contratistas interiorizaran una cultura de protección y cuidado del patrimonio. Ellos son nuestros aliados en la conservación ambiental y del patrimonio cultural.





## Premio ANTONIO BRACK EGG 2020

Este año, conseguimos el reconocimiento Antonio Brack EGG, gracias a los grandes esfuerzos de nuestra gestión ambiental. Postulamos dos proyectos a las categorías de Perú Limpio y Perú Natural.

### Gestión de Pasivos Ambientales del Proyecto de Ampliación del AIJCh:

Buscamos minimizar los impactos ambientales negativos ocasionados por los pasivos ambientales que afectaron a los terrenos del Proyecto de Ampliación del AIJCh, los cuales fueron generados por las actividades informales pasadas. La remediación de los pasivos contribuyó a la mejora significativa de la calidad ambiental de la zona impactada, beneficiando también a la salud y bienestar de la comunidad colindante, lo que dio paso a ejecución de las obras para la ampliación del principal terminal aéreo del país.

Los aspectos más resaltantes de la remediación fueron:

- **Recuperación del material para reúso en los terrenos, alargando su vida útil.**
- **Los terrenos quedaron saneados y sin contaminación, aportando en la mejora de la calidad ambiental.**
- **La incorporación de la mano de obra local.**
- **Trabajo colaborativo entre la autoridad ambiental y LAP.**



“

FUIMOS RECONOCIDO CON  
EL PREMIO NACIONAL AMBIENTAL  
**ANTONIO BRACK EGG**



### 3.7.5. El equipo del proyecto

A medida que se reanudaban las actividades del proyecto, continuó la búsqueda de profesionales y contratación de nuevo personal.

En el 2020, se dieron 26 nuevas contrataciones para LAP Proyecto. En total, la ejecución de las obras empleó cerca de 1500 trabajadores a través de contratistas y personal propio, trabajando en turnos de día y noche.

Los trabajadores participaron de las capacitaciones implementadas a nivel transversal, ya que una formación acotada al proyecto no pudo darse frente a las urgencias de la coyuntura. Se implementó un nuevo espacio llamado “*Project Talks*”, poniendo a disposición de todo LAP contenidos impartidos por expertos del equipo de Proyecto. En total, realizamos 6 charlas sobre el Proyecto de Ampliación.

La gestión de Seguridad y Salud Ocupacional del equipo sufrió cambios radicales, poniendo foco en brindar condiciones seguras para evitar contagios de COVID-19, así como establecer una adecuada vigilancia médica a los casos positivos. Estos mecanismos se detallaron en el Plan de Vigilancia, Prevención y Control de la COVID-19 en el trabajo.

“

NUESTROS TRABAJADORES  
PARTICIPARON DE  
LAS CAPACITACIONES  
IMPLEMENTADAS A NIVEL  
TRANSVERSAL







# 04

## ALINEAMIENTO A ESTÁNDARES





#### 4.1.

## ACERCA DEL REPORTE

[GRI 301-1]

El presente documento es la Memoria Integrada 2020 de Lima Airport Partners S.R.L. En este se presenta nuestro desempeño, durante el periodo comprendido entre el 1 de enero y 31 de diciembre de 2020, en materia económica, social y ambiental. Nuestro informe recoge los principales logros, compromisos y avances con el fin de dar a conocer a nuestros grupos de interés las acciones de LAP a lo largo del año. La información financiera, aquí presentada, sigue los mismos lineamientos en plazo y cobertura.

Este informe ha sido elaborado de conformidad con los Estándares del Global Reporting Initiative (GRI), en su opción esencial. Reportamos aquellos asuntos más relevantes para la gestión sostenible de nuestra organización. Del mismo modo, incorporamos y ratificamos nuestro compromiso por el cumplimiento de los diez principios del Pacto Global, los cuales incorporan temas de derechos humanos, condiciones laborales, medio ambiente y lucha contra la corrupción.



4.2.

# SOSTENIBILIDAD CORPORATIVA

[GRI 102-42] [GRI 102-43] [GRI 102-44] [GRI 102-47] [GRI 102-49]

## Materialidad

La elaboración de este informe parte de la definición de los temas más importantes para nuestra gestión en los ámbitos sociales, ambientales y de gobernanza. A inicios del 2020, realizamos un nuevo análisis de materialidad de contempló 2 dimensiones:

• Relevancia interna (importancia para la empresa)

Identificamos un listado inicial de asuntos de sostenibilidad relevantes a partir de la revisión de estándares de la industria y de empresas líderes y referentes. Este fue valorado a través de un panel colaborativo con 24 líderes LAP y entrevistas con los directivos de LAP, identificando su impacto.

• Relevancia externa (grupos de interés)

Recogimos información directamente de nuestros principales *stakeholders*, incluyendo a 43 actores y desarrollando 4 paneles y valorando con ellos los asuntos de la lista.

A partir de estas dos dimensiones, realizamos la priorización de asuntos en una matriz de dispersión, con los siguientes resultados:

### Matriz de materialidad de Lima Airport Partners





Ante la coyuntura de la COVID-19, hubo que considerar el impacto de la pandemia sobre los temas materiales. A partir de este análisis, dos nuevos temas pasaron a ser considerados materiales: Rentabilidad y Relacionamiento con los grupos de interés, y se incluyó en el análisis el tema de Gestión de Residuos.

Es a partir de esta lista final de temas que elaboramos esta Memoria Integrada 2020, exponiendo nuestra gestión corporativa a lo largo del año.



Temas materiales de Lima Airport Partners

| ASUNTO ASG                              | DIMENSIÓN | DESCRIPCIÓN  | COBERTURA <sup>11</sup>  |
|---|-----------|--|--|
| 1 4. Experiencia del pasajero y cliente | Económica | Lograr la excelencia en la experiencia de los pasajeros y usuarios.  | Interna y externa: sobre la gestión, operación y mantenimiento de la infraestructura, así como de las empresas que brindan servicios al pasajero.  |
| 2 2. Ética y cumplimiento               | Económica | La empresa previene a todo nivel y actúa frente a riesgos de corrupción (corrupción, soborno, conflicto de interés y otros relacionados), así como cumple irrestrictamente la ley y normativa aplicable. | Interna y externa: sobre la gestión de la empresa; como de las normas de cumplimiento de los consorcios o proveedores del proyecto y contratistas de la operación actual.                          |
| 3 11. Security                          | Social    | Asegurar al aeropuerto frente a actos de interferencia ilícita.  | Interna y externa: sobre la gestión, operación y mantenimiento de la infraestructura, así como de las entidades que velan por su seguridad.  |
| 4 9. Safety                             | Social    | Proteger la operación del aeropuerto, al prevenir los incidentes y accidentes derivados de la operación, incluyendo la actuación frente a emergencias, rescates y desastres naturales.                   | Interna y externa: sobre la gestión, operación y mantenimiento de la infraestructura, así como de las empresas que operan en el aeropuerto.  |
| 5 10. Salud ocupacional                 | Social    | Proteger a las personas que laboran en el aeropuerto, al prevenir incidentes y accidentes ocupacionales.   | Interna y externa: sobre la gestión, operación y mantenimiento de la infraestructura, así como de las empresas de la comunidad aeroportuaria.  |
| 6 3. Innovación y uso de tecnologías    | Económica | Utilizar la tecnología para asegurar procesos más eficientes y seguros en el terminal actual y futuro.   | Interna y externa: sobre la gestión y operación de la infraestructura y los servicios a clientes, pasajeros y miembros de la comunidad aeropuerto, sobre todo en el proceso de flujo del pasajero. |

<sup>11</sup> Se define una cobertura interna, cuando el impacto se produce al interior de la organización y su gestión tiene alcance a su negocio. Se define cobertura externa, cuando el impacto se produce fuera de la organización e implica a otros actores fuera del alcance del negocio.



| ESTÁNDAR GRI                          | CONTENIDO   | NÚMERO DE PÁGINA                                      | OMISIÓN                              |
|---------------------------------------|---|---|--------------------------------------|
| Contenidos Generales                  |   |   |                                      |
| GRI 102: Contenidos<br>Generales 2016 | 102-1: Nombre de la organización  | Sección: Sobre la empresa                             | NO                                   |
|                                       | 102-2: Actividades, marcas, productos y servicios                             | Sección: Sobre la empresa; Nuestra propuesta de valor | NO                                   |
|                                       | 102-3: Ubicación de la sede   | Sección: Sobre la empresa                             | NO                                   |
|                                       | 102-4: Ubicación de las operaciones   | Sección: Sobre la empresa / Acerca del reporte        | NO                                   |
|                                       | 102-5: Propiedad y forma jurídica   | Sección: Sobre la empresa                             | Sociedad de Responsabilidad Limitada |
|                                       | 102-6: Mercados servidos  | Sección: Sobre la empresa                             | NO                                   |
|                                       | 102-7: Tamaño de la organización  | Sección: Nuestro equipo / Nuestra propuesta de valor  | NO                                   |
|                                       | 102-8: Información sobre empleados y otros trabajadores                       | Sección: Nuestro equipo                               | NO                                   |
|                                       | 102-9: Cadena de suministro   | Sección: Cadena de suministro responsable             | NO                                   |
|                                       | 102-10: Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro   | No han existido cambios en el periodo del reporte     | NO                                   |
|                                       | 102-11: Principio o enfoque de precaución                                     | Sección: Gestión ambiental                            | NO                                   |
|                                       | 102-12: Iniciativas externas  | Sección: Desarrollo local y comunidades               | NO                                   |
|                                       | 102-13: Afiliación a asociaciones   | Sección: Desarrollo local y comunidades               | NO                                   |
|                                       | 102-14: Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones | Sección: Mensaje del gerente general                  | NO                                   |
|                                       | 102-16: Valores, principios, Estándares y normas de conducta                  | Sección: Sobre la empresa; Ética y cumplimiento       | NO                                   |
|                                       | 102-18: Estructura de gobernanza  | Sección: Buen gobierno corporativo                    | Comités Responsables de temas ESG    |
|                                       | 102-40: Lista de grupos de interés  | Sección: Gestión de la sostenibilidad                 | NO                                   |
|                                       | 102-41: Acuerdos de negociación colectiva                                     | Sección: Derechos humanos y diversidad                | NO                                   |



| ESTÁNDAR GRI                          | CONTENIDO   | NÚMERO DE PÁGINA  | OMISIÓN |
|---------------------------------------|---|---|---------|
| GRI 102: Contenidos<br>Generales 2016 | 102-42: Identificación y selección de grupos de interés                             | Sección: Gestión de la sostenibilidad / Sostenibilidad corporativa  | NO      |
|                                       | 102-43: Enfoque para la participación de los grupos de interés                      | Sección: Gestión de la sostenibilidad / Sostenibilidad corporativa  | NO      |
|                                       | 102-44: Temas y preocupaciones clave mencionados                                    | Sección: Gestión de la sostenibilidad / Sostenibilidad corporativa  | NO      |
|                                       | 102-45: Entidades incluidas en los estados financieros consolidados                 | Sección: Sobre la empresa   | NO      |
|                                       | 102-46: Definición de los contenidos de los reportes y las coberturas del tema      | Sección: Acerca del reporte   | NO      |
|                                       | 102-47: Lista de temas materiales   | Sección: Sostenibilidad corporativa   | NO      |
|                                       | 102-48: Re expresión de la información  | Sección: Nuestra propuesta de valor   | NO      |
|                                       | 102-49: Cambios en la elaboración de reportes                                       | Sección: Gestión de la sostenibilidad / Sostenibilidad corporativa  | NO      |
|                                       | 102-50: Periodo objeto del reporte  | 2020  | NO      |
|                                       | 102-51: Fecha del último reporte  | 2019  | NO      |
|                                       | 102-52: Ciclo de elaboración de informes  | Anual   | NO      |
|                                       | 102- 53: Punto de contacto para preguntas sobre el informe                          | Anna Sanchez <a href="mailto:ansachez@lima-airport.com">ansachez@lima-airport.com</a>                         | NO      |
|                                       | 102-54: Declaración de elaboración de informe de conformidad con los Estándares GRI | Este informe se ha elaborado de conformidad con la opción Esencial de los Estándares GRI / Acerca del reporte | NO      |
|                                       | 102-55: Índice de contenidos GRI  | Sección: Índice de contenidos GRI   | NO      |
|                                       | 102-56: Verificación externa  | No contamos con políticas que soliciten la verificación externa del informe.                                  | NO      |



| ESTÁNDAR GRI                                      | CONTENIDO   | NÚMERO DE PÁGINA   | OMISIÓN |
|---|---|--|---------|
| TEMAS MATERIALES / INNOVACIÓN Y USO DE TECNOLOGÍA |   |  |         |
| GRI 103: Enfoque de gestión 2016                  | 103-1: Explicación del tema material y su cobertura   | Sección: Transformación digital                                      | NO      |
|   | 103-2: El enfoque de gestión y sus componentes  | Sección: Transformación digital                                      | NO      |
|   | 103-3: Evaluación del enfoque de gestión  | Sección: Transformación digital                                      | NO      |
| EXPERIENCIA DEL PASAJERO Y CLIENTES               |   |  |         |
| GRI 103: Enfoque de gestión 2016                  | 103-1: Explicación del tema material y su cobertura   | Sección: Servicios de excelencia                                     | NO      |
|   | 103-2: El enfoque de gestión y sus componentes  | Sección: Servicios de excelencia                                     | NO      |
|   | 103-3: Evaluación del enfoque de gestión  | Sección: Servicios de excelencia                                     | NO      |
| GRI 416: Salud y seguridad de los clientes 2016   | 416-1: Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos o servicios    | Sección: Operaciones Seguras y Responsables / Educación y ciudadanía | NO      |
| GRI 417: Marketing y etiquetado 2016              | 417-2: Casos de incumplimiento relacionados con la información y el etiquetado de productos y servicios | Sección: Reclamos  | NO      |
| RELACIONAMIENTO CON GRUPOS DE INTERÉS             |   |  |         |
| GRI 103: Enfoque de gestión 2016                  | 103-1: Explicación del tema material y su cobertura   | Sección: Gestión de la sostenibilidad                                | NO      |
|   | 103-2: El enfoque de gestión y sus componentes  | Sección: Gestión de la sostenibilidad                                | NO      |
|   | 103-3: Evaluación del enfoque de gestión  | Sección: Gestión de la sostenibilidad                                | NO      |



| ESTÁNDAR GRI                                  | CONTENIDO   | NÚMERO DE PÁGINA                                   | OMISIÓN |
|---|---|--|---------|
| ÉTICA Y CUMPLIMIENTO                          |   |  |         |
| GRI 103: Enfoque de gestión 2016              | 103-1: Explicación del tema material y su cobertura   | Sección: Ética y cumplimiento                      | NO      |
|   | 103-2: El enfoque de gestión y sus componentes  | Sección: Ética y cumplimiento                      | NO      |
|   | 103-3: Evaluación del enfoque de gestión  | Sección: Ética y cumplimiento                      | NO      |
| GRI 205: Anticorrupción 2016                  | 205-2: Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción   | Sección: Ética y cumplimiento                      | NO      |
| GRI 205: Anticorrupción 2016                  | 205-3: Casos de corrupción firmados y medidas tomadas   | Sección: Ética y cumplimiento                      | NO      |
| GRI 307: Cumplimiento ambiental 2016          | 307-1: Incumplimiento de la legislación y la normativa legal  | No se reportaron                                   | NO      |
| GRI 419: Cumplimiento socioeconómico 2016     | 419-1: Incumplimiento de leyes y normativas en los ámbitos social y económico   | No se reportaron                                   | NO      |
| RENTABILIDAD                                  |   |  |         |
| GRI 103: Enfoque de gestión 2016              | 103-1: Explicación del tema material y su cobertura   | Sección: Rentabilidad                              | NO      |
|   | 103-2: El enfoque de gestión y sus componentes  | Sección: Rentabilidad                              | NO      |
|   | 103-3: Evaluación del enfoque de gestión  | Sección: Rentabilidad                              | NO      |
| GRI 201: Desempeño económico 2016             | 201-1: Valor económico directo generado y distribuido   | Sección: Nuestra propuesta de valor / Rentabilidad | NO      |
| GRI Sectorial: Operadores de Aeropuertos 2014 | AO1: Número total anual de pasajeros, desagregado por pasajeros de vuelos internacionales - nacionales y por pasajeros de origen y destino      | Sección: Pasajeros y acompañantes                  | NO      |
|   | AO2: Número total anual de movimientos de aeronaves día y noche, desagregado por pasajero comercial, carga, vuelos generales y aviación estatal | Sección: Aerolíneas                                | NO      |
|   | AO3: Cantidad total de carga en toneladas   | Sección: Aerolíneas                                | NO      |



| ESTÁNDAR GRI                                  | CONTENIDO  | NÚMERO DE PÁGINA                                    | OMISIÓN |
|---|--|---|---------|
| SAFETY  |  |   |         |
| GRI 103: Enfoque de gestión 2016              | 103-1: Explicación del tema material y su cobertura  | Sección: Safety                                     | NO      |
|   | 103-2: El enfoque de gestión y sus componentes   | Sección: Safety                                     | NO      |
|   | 103-3: Evaluación del enfoque de gestión   | Sección: Safety                                     | NO      |
| GRI Sectorial: Operadores de Aeropuertos 2014 | AO9: Número total anual de impactos de vida silvestre por 10,000 aeronaves movimientos               | Sección: Safety (Peligro aviario y fauna silvestre) | NO      |
| GRI 304: Biodiversidad 2016                   | 304-2: Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios en la biodiversidad | Sección: Safety (Peligro aviario y fauna silvestre) | NO      |
| SECURITY                                      |  |   |         |
| GRI 103: Enfoque de gestión 2016              | 103-1: Explicación del tema material y su cobertura  | Sección: Security                                   | NO      |
|   | 103-2: El enfoque de gestión y sus componentes   | Sección: Security                                   | NO      |
|   | 103-3: Evaluación del enfoque de gestión   | Sección: Security                                   | NO      |
| SALUD Y SEGURIDAD OCUPACIONAL                 |  |   |         |
| GRI 103: Enfoque de gestión 2016              | 103-1: Explicación del tema material y su cobertura  | Sección: Salud y seguridad en el trabajo            | NO      |
|   | 103-2: El enfoque de gestión y sus componentes   | Sección: Salud y seguridad en el trabajo            | NO      |
|   | 103-3: Evaluación del enfoque de gestión   | Sección: Salud y seguridad en el trabajo            | NO      |
| GRI 403: Salud y seguridad en el trabajo 2018 | 403-2: Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes               | Sección: Salud y seguridad en el trabajo            | NO      |
|   | 403-9: Lesiones por accidente laboral  | Sección: Salud y seguridad en el trabajo            | NO      |
|   | 403-10: Dolencias y enfermedades laborales   | Sección: Salud y seguridad en el trabajo            | NO      |



| ESTÁNDAR GRI         | CONTENIDO  | NÚMERO DE PÁGINA   | OMISIÓN                                   |
|----------------------|--|--|---|
| TABLA COMPLEMENTARIA |  |  |   |
| 204-1                | Proporción de gasto en proveedores locales   | Número de proveedores totales, locales e internacionales   | Sección: Cadena de suministro responsable |
| 308-1                | Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con los criterios ambientales | Número y porcentaje de proveedores evaluados / homologación SSOMA  | Sección: Cadena de suministro responsable |
| 414-1                | Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales                 | Porcentaje de proveedores que aprobó la verificación SSOMA   | Sección: Cadena de suministro responsable |
| 404-1                | Media de horas de formación al año por empleado  | Número de horas promedio de capacitación por colaborador LAP por género y categoría laboral  | Sección: Talento LAP                      |
| 404-3                | Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional           | Número y porcentaje de personas evaluadas en su desempeño por categoría laboral  | Sección: Talento LAP                      |
| 404-3                | Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional           | Número y porcentaje de personas evaluadas en su desempeño por categoría laboral  | Sección: Talento LAP                      |
| 401-1                | Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal  | Número y tasa de nuevas contrataciones y rotación de empleados durante el periodo objeto del informe, por grupo de edad, sexo y región | Sección: Talento LAP                      |
| 203-1                | Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados   | Monto de donaciones realizadas   | Sección: Desarrollo local y comunidades   |
| 413-1                | Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo      | Porcentaje de localidades alcanzadas por programas de desarrollo   | Sección: Desarrollo local y comunidades   |
| 404-2                | Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición                   | Número de colaboradores que participan del voluntariado corporativo  | Sección: Desarrollo local y comunidades   |
| 302-1                | Consumo energético dentro de la organización   | Cantidad de energía consumida (kwh) para la operación del aeropuerto, en oficinas y concesionarios                                     | Sección: Cambio climático y energía       |
| 302-1                | Consumo energético dentro de la organización   | Consumo total de energía por pasajero (kwh/pax)  | Sección: Cambio climático y energía       |
| 302-4                | Reducción del consumo energético   | Porcentaje de reducción / aumento en el consumo de energía por pasajero  | Sección: Cambio climático y energía       |



| ESTÁNDAR GRI         | CONTENIDO   | NÚMERO DE PÁGINA  | OMISIÓN                             |
|----------------------|---|---|-------------------------------------|
| TABLA COMPLEMENTARIA |   |   |                                     |
| 305-1                | Emisiones directas de GEI (alcance 1)   | Total de emisiones de GEI (tnCO2e) alcance 1  | Sección: Cambio climático y energía |
| 305-2                | Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)  | Total de emisiones de GEI (tnCO2e) alcance 2  | Sección: Cambio climático y energía |
| 305-5                | Reducción de las emisiones de GEI   | Porcentaje de reducción anual de la huella de carbono                               | Sección: Cambio climático y energía |
| AO5                  | Niveles de calidad del aire ambiente según las concentraciones de contaminantes en microgramos por metro cúbico (µg/m3) o partes por millón (ppm) por regimen regulador | Calidad del aire local  | Sección: Calidad de aire            |
| 305-7                | Óxidos de nitrógeno (NOX), óxidos de azufre (SOX) y otras emisiones significativas al aire  | Medición total de NOx, SOx, PM10, PM2.5 y otros                                     | Sección: Calidad de aire            |
| 306-2                | Residuos por tipo y método de eliminación   | Cantidad de residuos peligrosos por tipo de tratamiento (incluidos biocontaminados) | Sección: Gestión de residuos        |
| 303-5 (2018)         | Extracción de agua  | Cantidad de agua consumida per cápita (en litros o m3 por pasajero)                 | Sección: Agua y biodiversidad       |
| 303-5 (2018)         | Consumo de agua   | Cantidad total de agua consumida (en m3)  | Sección: Agua y biodiversidad       |



4.2.

# CUMPLIMIENTO DE LOS PRINCIPIOS DEL PACTO GLOBAL

| PRINCIPIOS       |  | DESCRIPCIÓN Y REFERENCIA EN EL DOCUMENTO  |
|------------------|--|---|
| DERECHOS HUMANOS | <p><b>Principio 1</b></p> <p>“Las empresas deben apoyar y respetar la protección de los derechos humanos fundamentales, reconocidos internacionalmente, dentro de su ámbito de influencia”</p> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Durante el 2020, en Lima Airport Partners buscamos que todas las operaciones suscriban las disposiciones de salud decretadas por el Estado. Establecimos una serie de medidas preventivas que priorizaron la salud y seguridad de nuestros clientes, pasajeros y visitantes. Ver: Operaciones Seguras y Responsables</li><li>• En LAP buscamos brindar a nuestros trabajadores calidad de vida y condiciones de trabajo dignas. El 100% de nuestros trabajadores trabaja jornada completa. Ver: Nuestro equipo</li><li>• Utilizamos herramientas digitales para ofrecer charlas para el cuidado de la salud mental y física, medicina del deporte, entre otros. Ver: Talento LAP</li><li>• Modificamos el Plan y Programa Anual de Salud y Seguridad en el Trabajo (SSO), durante el año, a fin de priorizar la implementación de acciones y medidas de prevención frente al COVID-19. Ver: Salud y seguridad en el trabajo</li></ul> |
|                  | <p><b>Principio 2</b></p> <p>“Las empresas deben asegurarse de que sus empresas no son cómplices en la vulneración de los Derechos Humanos”</p>  | <ul style="list-style-type: none"><li>• En LAP contamos con un Código de Ética que promueve el respeto por los derechos humanos y un canal de denuncias que se encuentra a disposición. Ver: Ética y cumplimiento</li></ul>   |



|                  | PRINCIPIOS  | DESCRIPCIÓN Y REFERENCIA EN EL DOCUMENTO  |
|------------------|---|---|
| NORMAS LABORALES | <b>Principio 3</b><br>“Las empresas deben apoyar la libertad de afiliación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva” | <ul style="list-style-type: none"><li>• Los colaboradores tienen la libre elección de formar y afiliarse al Sindicato Único de Trabajadores Aeroportuarios de Lima Airport Partners (SUTRALAP). Ver: Derechos humanos y diversidad</li><li>• Las negociaciones con el sindicato se mantuvieron dinámicas incluso en el contexto provocado por la COVID-19. Ver: Salud y seguridad en el trabajo</li></ul>   |
|                  | <b>Principio 4</b><br>“Las empresas deben apoyar la eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción”                     | <ul style="list-style-type: none"><li>• En LAP rechazamos cualquier forma de trabajo forzoso, o trabajo infantil estableciendo mecanismo de control, desde nuestro Reglamento Interno de Trabajo. Ver: Derechos humanos y diversidad</li><li>• Establecimiento de trabajo remoto como primera opción para la continuidad de labores, disponiendo solo del personal necesario para la operación del aeropuerto. Ver: Operaciones Seguras y Responsables</li></ul>  |
|                  | <b>Principio 5</b><br>“Las empresas deben apoyar la erradicación del trabajo infantil”  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Tenemos un fuerte compromiso contra el trabajo infantil, el cual se ve reflejado en nuestro Reglamento de Trabajo Interno. Ver: Derechos humanos y diversidad</li></ul>   |
|                  | <b>Principio 6</b><br>“Las empresas deben apoyar la abolición de las prácticas de discriminación en el empleo y la ocupación”                   | <ul style="list-style-type: none"><li>• Desde el 2020, contamos con un Comité de Diversidad &amp; Inclusión que elaboró nuestra Política de D&amp;I para continuar construyendo un aeropuerto diverso e inclusivo. Ver: Derechos humanos y diversidad</li><li>• En nuestro Reglamento de Trabajo Interno, estipulamos normas en temas de igualdad de empleo y beneficios, tales como: asignación, descanso semanal, jornada laboral, días de enfermedad, subsidio, participación de utilidades, etc. Ver: Salud y seguridad en el trabajo</li></ul> |
| MEDIO AMBIENTE   | <b>Principio 7</b><br>“Las empresas deberán mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente”                                     | <ul style="list-style-type: none"><li>• Conseguimos el reconocimiento Antonio Brack EGG gracias a los esfuerzos de nuestra gestión ambiental en minimizar los impactos ambientales negativos ocasionados por pasivos ambientales. Ver: Cambio climático y energía</li><li>• Contamos con una Política de Calidad, Responsabilidad Social y Ambiental, que reafirma nuestro compromiso ambiental. Ver: Gestión ambiental</li></ul>   |



| PRINCIPIOS     |  | DESCRIPCIÓN Y REFERENCIA EN EL DOCUMENTO   |
|----------------|--|--|
|                |  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Buscamos enfrentar retos ambientales y el cambio climático, a través de un sistema integrado de gestión ambiental, alineando todos nuestros proyectos a la prevención, identificación y mitigación de impactos ambientales. Ver: Cambio climático y energía</li></ul>  |
|                | <b>Principio 8</b><br>“Las empresas deben fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental”                | <ul style="list-style-type: none"><li>• Promovemos buenas prácticas ambientales en nuestros colaboradores a través de campañas y comunicaciones interna. Ver: Gestión ambiental</li></ul>  |
|                |  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Formamos a nuestros contratistas y concesionarios en temas ambientales, trabajando en conjunto para el cumplimiento de estándares de nuestro Reglamento Ambiental. Ver: Gestión ambiental</li></ul>  |
|                | <b>Principio 9</b><br>“Las empresas deben favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medioambiente” | <ul style="list-style-type: none"><li>• Desde LAP buscamos incorporar en todas nuestras operaciones mejoras tecnológicas que mitiguen los impactos ambientales (consumo energético, consumo de agua, emisión de gases). Ver: Protección del medio ambiente</li></ul>   |
| ANTICORRUPCIÓN | <b>Principio 10</b><br>“Las empresas deben trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas extorsión y soborno”         | <ul style="list-style-type: none"><li>• Contamos con un Código de Ética en el Negocio que establece principios a los cuales se alinea la gestión del negocio: nuestros principios de actuación, previniendo entre otras cosas, cualquier acto ilícito de soborno o corrupción. Ver: Ética y cumplimiento</li><li>• En el 2020, se fortaleció la gestión de riesgos y se implementaron procesos de debida diligencia a proveedores, clientes y colaboradores. Ver: Ética y cumplimiento</li><li>• Además, contamos con un canal de denuncias anónimo y un área de Risk &amp; Compliance. Durante el año, el 100% de denuncias fueron atendidas. Ver: Ética y cumplimiento</li></ul> |





Más información en:  
[www.lima-airport.com](http://www.lima-airport.com)

Síguenos en:

 **Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

 **Aeropuerto Jorge Chávez**

 **Lima Airport Partners SRL**

 **Aeropuerto Jorge Chávez**



**LAP**  
**LIMA AIRPORT**  
**PARTNERS**