



 **LAP**  
LIMA  
AIRPORT PARTNERS  
**MEMORIA  
ANUAL**

# 1

## COMUNIDAD LAP

|   |    |
|---|----|
| Mensaje del Presidente del Comité Ejecutivo | 3  |
| Quiénes somos: Visión, misión y valores     | 5  |
| Socios de LAP                               | 6  |
| Nuestro equipo humano                       | 8  |
| Motor de empleo                             | 10 |

# 2

## LAP EN CIFRAS

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| Infraestructura 2001-2013        | 11 |
| Misión cumplida                  | 12 |
| Inversiones                      | 15 |
| Transferencias al Estado Peruano | 16 |
| Desempeño Económico              | 18 |

# 3

## DESARROLLO SOSTENIBLE

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| Panorama del turismo en 2013          | 20 |
| La industria aérea                    | 24 |
| Desarrollo aeroportuario en la región | 26 |
| Una ubicación estratégica             | 29 |

# 4

## SERVICIOS OPTIMIZADOS

|  |    |
|--|----|
| Nuestras operaciones aéreas            | 31 |
| Nuestros destinos y frecuencias        | 36 |
| Desarrollo de negocios no aeronáuticos | 39 |

# 5

## CONFIANZA Y COMPROMISO

|   |    |
|---|----|
| Un Aeropuerto altamente seguro y eficiente        | 41 |
| Seguimos siendo los mejores                       | 42 |
| Cuidando el medio ambiente                        | 43 |
| Apoyo a la comunidad                              | 44 |
| Un Aeropuerto más grande, para un Perú más grande | 45 |



## Mensaje del Presidente del Comité Ejecutivo

Quiénes somos: Visión, misión y valores

Socios de LAP

Nuestro equipo humano

Motor de empleo

El año 2013 trajo grandes retos para el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh), los cuales hemos podido superar no solo gracias a una gestión adecuada de nuestros recursos, sino también al esfuerzo y dedicación de cada uno de los colaboradores de Lima Airport Partners (LAP) y de los miembros de la comunidad aeroportuaria.

Durante el ejercicio de esta gestión, el número de pasajeros que transitó por el AIJCh fue de 14,908,772, es decir, 11,8% mayor que el año anterior (en 2012 se registraron 13,330,290 pasajeros). Este crecimiento se explica por las diversas acciones llevadas a cabo para continuar brindando un excelente servicio a los usuarios y pasajeros de nuestro terminal aéreo, y así mantener los altos estándares que nos han permitido alcanzar premios a nivel internacional durante los últimos años.

Asimismo, en 2013 iniciamos nuestro Proyecto de ampliaciones dentro del Aeropuerto. Ahora contamos con 15 nuevas salas de embarque remotas, tanto en el espigón internacional como en el nacional, que mejorarán el servicio y la comodidad que ofrecemos a los pasajeros.

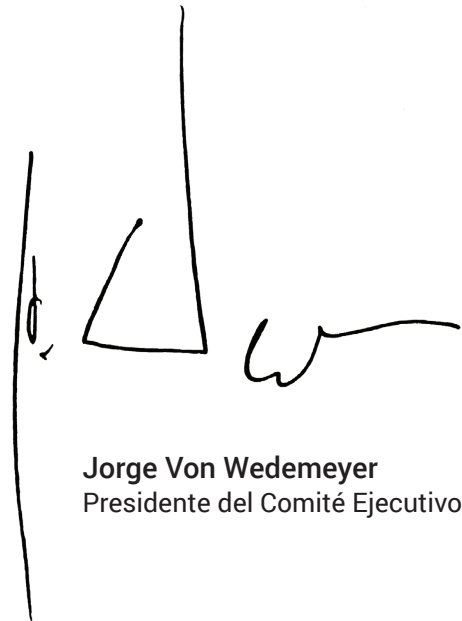
Es importante destacar que en 2013 el Estado Peruano hizo entrega parcial de los terrenos ubicados en el lado oeste del terminal existente y, gracias a esto, en julio se pudo dar inicio a las obras de movimiento de tierras para el acondicionamiento de la franja perimetral del Aeropuerto, finalizando el año con la construcción de un cerco perimétrico de aproximadamente 5 km. Esta operación marca un hito en el gran Proyecto de Ampliación del AIJCh.

Por otro lado, en 2013 nos propusimos crear una marca comercial que llevara a nuestro Aeropuerto a un nivel superior, comparable con la oferta comercial de los mejores del mundo. Es así que en mayo de 2013 nació "Enjoy, Shop & Fly", con el objetivo de que la experiencia de compra de los pasajeros y usuarios dentro de nuestro terminal aéreo sea atractiva y placentera.

Todo el año estuvo lleno de desafíos, y con profundo orgullo podemos decir que fueron superados, para beneficio y satisfacción de todos los usuarios y pasajeros. Como muestra de ello, fuimos elegidos nuevamente, y por quinto año consecutivo, Mejor Aeropuerto de Sudamérica y Aeropuerto Líder de Sudamérica por *Skytrax Research* y *World Travel Awards*, respectivamente.

Respecto de la planificación para 2014, tenemos previsto iniciar el proceso de diseño de la nueva infraestructura del Aeropuerto en su conjunto, para lo cual estamos aprovechando la experiencia de Fraport, nuestro accionista mayoritario, como operador de aeropuertos de clase mundial. Asimismo, contrataremos a una empresa con experiencia internacional, que será la encargada de la revisión de las ideas y proyectos elaborados; y la entrega final del diseño del nuevo Aeropuerto. Posteriormente, se pondrá en licitación la ingeniería y construcción del nuevo terminal aéreo y todos los sistemas que lo componen.

Con un camino de grandes retos por delante y seguros de la calidad y eficiencia de nuestro trabajo, quiero animar a todos los colaboradores de LAP, así como a cada uno de los miembros de la comunidad aeroportuaria –aerolíneas, entidades del Estado, concesionarios comerciales y proveedores de servicios relacionados– a mantener el compromiso que tenemos de consolidar a nuestro AIJCh como el Aeropuerto que el Perú merece.



**Jorge Von Wedemeyer**  
Presidente del Comité Ejecutivo



Mensaje del Presidente del Comité Ejecutivo

**Quiénes somos: Visión, misión y valores**

Socios de LAP

Nuestro equipo humano

Motor de empleo

### **VISIÓN**

Somos una empresa de servicios aeronáuticos y comerciales altamente eficiente y segura, líder en la región, que desarrolla actividades en consistencia con sus valores y en armonía con su entorno.

### **MISIÓN**

Gestionamos un aeropuerto seguro y eficiente sobre la base de un grupo humano profesional y técnico altamente comprometido con la eficiencia, la excelencia y la ética, satisfaciendo y excediendo las expectativas de nuestros usuarios (pasajeros, aerolíneas y concesionarios), y creando valor de manera sostenible para el beneficio de nuestros inversionistas, de la comunidad y del país en general, dentro del marco legal y de los compromisos asumidos con el Estado Peruano.

### **VALORES**

#### *Ética*

Actuamos siempre correctamente y honramos nuestros compromisos. La integridad personal y profesional, honestidad, transparencia y sentido de justicia son valores fundamentales de nuestra filosofía.

#### *Excelencia*

Nuestro trabajo diario refleja los más altos estándares de calidad y compromiso. Somos lo que hacemos y estamos comprometidos con una filosofía de mejora continua en el cumplimiento de nuestras obligaciones. Esto se traduce en elevados niveles de servicio, no solo hacia nuestros clientes y usuarios, sino también hacia nuestros colegas.

#### *Eficiencia*

Creemos que todos podemos y deseamos contribuir con el éxito y la sostenibilidad de nuestra empresa, mejorando la productividad y buscando soluciones para reducir los costos sin afectar los niveles de calidad del servicio.

#### *Respeto*

Tratamos a los demás como deseamos ser tratados: con respeto, confianza y dignidad.

#### *Responsabilidad*

Somos conscientes de nuestra responsabilidad hacia la sociedad, la economía del país y el medioambiente.

# 1

Mensaje del Presidente del Comité Ejecutivo

Quiénes somos: Visión, misión y valores

**Socios de LAP**

Nuestro equipo humano

Motor de empleo

Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) es la empresa formada por el consorcio ganador de la licitación pública internacional que se adjudicó la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh), en cumplimiento con los requisitos establecidos en el contrato firmado con el Estado Peruano.

El mencionado consorcio se encontraba conformado por el operador alemán de aeropuertos Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (en ese entonces denominado Flughafen Frankfurt/Main AG), que contaba con el 42,75% de participación; por Bechtel Enterprises Services Ltd. (en ese entonces Bechtel Enterprises International, Ltd.), parte del conglomerado Bechtel, un grupo empresarial norteamericano originalmente dedicado a la construcción, que contaba con el mismo porcentaje de participación; y por Cosapi S.A., compañía constructora peruana, con un 14,5% de participación.

## **2000**

Se adjudica la buena pro al consorcio Frankfurt-Bechtel-Cosapi el 15 de noviembre de 2000.

## **2001**

El contrato de concesión entre el nuevo operador y el Estado Peruano fue suscrito el 14 de febrero de 2001. En diciembre del mismo año, Bechtel Enterprises Services Ltd. transfiere su participación en LAP a Alterra Lima Holdings Ltd., subsidiaria de Alterra-Partners, empresa operadora de aeropuertos de la que eran accionistas Bechtel y Singapore Changi Airport Enterprise Pte. Ltd. (SCAE), siendo esta última la operadora del Aeropuerto de Singapur.

## **2003**

En setiembre de 2003, Cosapi vende su participación en LAP a Alterra Lima Holdings Ltd. Desde ese momento, la composición societaria de LAP queda establecida de la siguiente manera: Alterra Lima Holdings Ltd. con 57,25% y Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide con 42,75%.

## **2007**

En agosto de 2007, Fraport AG adquiere Alterra Lima Holdings y se convierte temporalmente en el único propietario de LAP.

## **2008**

En mayo de 2008, la Corporación Financiera Internacional (IFC, por sus siglas en inglés), miembro del grupo del Banco Mundial y del Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI, se incorpora como socio de LAP. A partir de esa fecha, la composición societaria de LAP se distribuye así: Fraport AG con 70,01% del capital social; la Corporación Financiera Internacional con 19,99% y el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales con 10%.

## **Líder**

Fraport AG es una de las empresas líderes en la industria aeroportuaria mundial. En el Aeropuerto de Frankfurt opera uno de los más importantes hubs de transporte aéreo y, como proveedor de servicios integrales, está presente en gran cantidad de países del mundo, entre ellos Rusia, Egipto, Bulgaria, Turquía, China e India, entre otros.

## **30 años**

De conformidad con lo señalado en el Contrato de Concesión, el Estado Peruano le ha otorgado a LAP el encargo para la construcción, mejora, conservación y explotación del AIJCh por un plazo de 30 años.

# 1

Mensaje del Presidente del Comité Ejecutivo  
Quiénes somos: Visión, misión y valores  
Socios de LAP  
**Nuestro equipo humano**  
Motor de empleo

**JUAN JOSÉ SALMÓN**

Gerente General

**SABINE TRENK**

Gerente Central de Operaciones

**GUSTAVO MORALES VALENTÍN**

Gerente Central Comercial

**MILAGROS NORIEGA**

Gerente Central de Administración y Finanzas

**BABETT STAPEL**

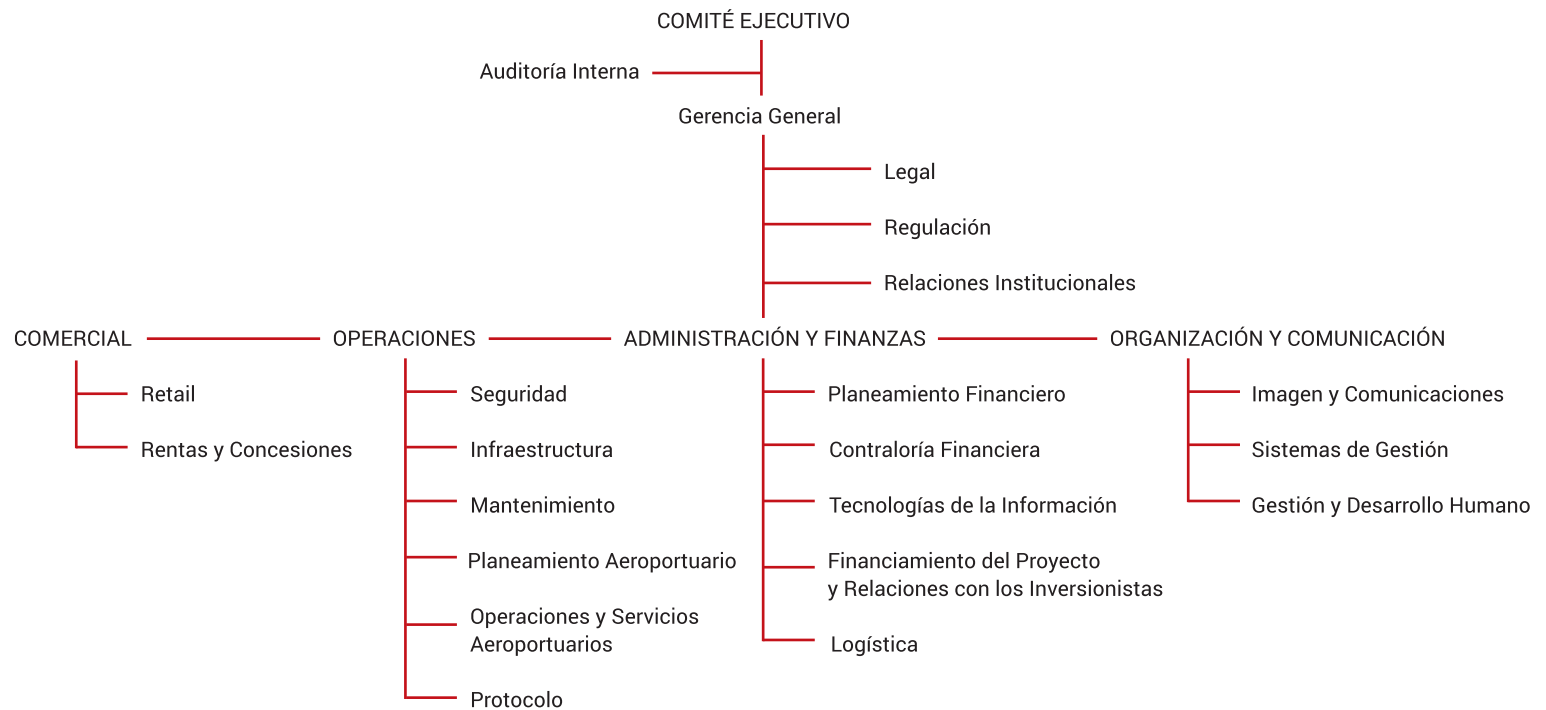
Gerente Central de Organización y Comunicación



# 1

Mensaje del Presidente del Comité Ejecutivo  
Quiénes somos: Visión, misión y valores  
Socios de LAP  
**Nuestro equipo humano**  
Motor de empleo

## Organigrama General



# 1

Mensaje del Presidente del Comité Ejecutivo  
Quiénes somos: Visión, misión y valores  
Socios de LAP  
Nuestro equipo humano  
**Motor de empleo**

## Número de trabajadores

| <i>AÑO</i> | <i>LAP</i> | <i>OUTSOURCING</i> | <i>TOTAL</i> |
|------------|------------|--------------------|--------------|
| 2001       | 218        | 435                | 653          |
| 2002       | 276        | 461                | 737          |
| 2003       | 294        | 379                | 673          |
| 2004       | 285        | 371                | 656          |
| 2005       | 319        | 366                | 685          |
| 2006       | 330        | 377                | 707          |
| 2007       | 449        | 352                | 801          |
| 2008       | 473        | 373                | 846          |
| 2009       | 483        | 437                | 920          |
| 2010       | 533        | 441                | 974          |
| 2011       | 503        | 484                | 987          |
| 2012       | 524        | 539                | 1063         |
| 2013       | 405        | 670                | 1075         |

# 2

## Infraestructura 2001 - 2013

Misión cumplida

Inversiones

Transferencias al Estado Peruano

Desempeño económico

Desde el año 2001, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez ha experimentado importantes cambios en infraestructura, los cuales lo han convertido en un Aeropuerto seguro, moderno y eficiente.

|   | 2001                   | 2013                   |
|---|------------------------|------------------------|
| Área del terminal   | 39,467 m <sup>2</sup>  | 86,194 m <sup>2</sup>  |
| Área de plataforma  | 165,000 m <sup>2</sup> | 373,792 m <sup>2</sup> |
| Número de posiciones de estacionamiento de aeronaves            | 18                     | 51                     |
| Número de puentes de abordaje                                   | 0                      | 19                     |
| Número de fajas de recojo de equipaje de vuelos internacionales | 3                      | 6                      |
| Posiciones de Migraciones en Llegadas Internacionales           | 12                     | 30                     |
| Posiciones de Migraciones en Salidas Internacionales            | 12                     | 16                     |
| Perú Plaza  | No existía             | 3,846 m <sup>2</sup>   |
| Millones de metros cuadrados entregados en área de concesión    |                        | 6,20                   |
| Número de concesionarios comerciales                            |                        | 55                     |
| Número de locales comerciales                                   |                        | 98                     |
| Metros de longitud de pista de aterrizaje                       |                        | 3,507                  |

# 2

Infraestructura 2001 - 2013

Misión cumplida

Inversiones

Transferencias al Estado Peruano

Desempeño económico

## OBRAS DEL PERÍODO INICIAL TERMINADAS

El 14 de febrero de 2001, LAP asumió la concesión del AIJCh por un plazo de 30 años, estableciéndose en el Contrato de Concesión el encargo de LAP de dedicarse a la construcción, mejora y explotación del Aeropuerto.

Al asumir en ese año la concesión, los 40 años de ausencia de inversión para su mantenimiento y modernización reflejaban el estado en el que se encontraba el AIJCh. Dada esta situación, el Estado Peruano estableció que en un lapso de ocho años se procediera a realizar una fuerte inversión en infraestructura y equipos. Esta primera etapa es la que se conoce como el "Período Inicial".

Desde ese momento, LAP comienza una era de transformación, empezando por la renovación de las estructuras más profundas: las instalaciones eléctricas, sanitarias y de comunicaciones, así como de los equipos mecánicos (fajas para equipaje, ascensores, escaleras mecánicas, etc.). Para ello era necesario preparar el Aeropuerto existente para que pudiera soportar la gran transformación que vendría más adelante. Es importante mencionar que, en paralelo, debíamos ir corrigiendo todos los riesgos para la seguridad operacional, garantizando la seguridad de las instalaciones, reforzando y construyendo el cerco perimétrico del Aeropuerto en un área de aproximadamente 4,100 m<sup>2</sup>. Como parte de esta necesidad, entre otras medidas, limpiamos la Plataforma de escombros y basura, para minimizar el riesgo del peligro aviario o de fauna en general; y retiramos todos los acabados de asbesto, utilizando para ello las más avanzadas tecnologías ambientales.

El renombrado arquitecto peruano, Bernardo Fort Brescia, estuvo a cargo del diseño del nuevo Aeropuerto. Fort tuvo como inspiración los colores del desierto costero peruano, que utilizó en columnas, muros y pisos interiores. También usó las formas trapezoidales del período incaico como referencia para los muros cortinas (mamparas) y porcelanatos del piso, entre otros detalles. Así, la riqueza de la cultura peruana ha quedado reflejada en todo su esplendor en los acabados, colores y disposición de ciertos elementos, lo cual da a nuestro primer Aeropuerto la identidad de la que todos los peruanos nos sentimos orgullosos.

Las dos etapas consideradas para culminar el "Período Inicial" del proyecto de modernización se cumplieron en los plazos establecidos: la primera en diciembre de 2004 y la segunda en diciembre de 2008.

En enero de 2005 se inauguró la primera fase de ampliación del Aeropuerto, la misma que, entre muchas otras obras, incluyó:

- La ampliación del terminal de pasajeros. En 2001 tenía 39,467 m<sup>2</sup>, y ya en 2005 había alcanzado los 65,528 m<sup>2</sup>.
- La instalación de siete puentes de abordaje.
- La construcción de una nueva zona de embarque nacional e internacional (espigones).
- Una nueva zona comercial llamada Perú Plaza, de 5,500 m<sup>2</sup>.
- El edificio de carga, que posteriormente dio lugar al Centro de Carga y Correo Aéreo de LAP, y que hoy tiene una capacidad instalada de 8,000 toneladas en 24 horas.
- La subestación eléctrica 60/10KV, con 12 MVA de potencia, incluida la línea de transmisión de 60 KV.
- Cuatro cisternas de agua, dos de ellas de 500 metros cúbicos de capacidad, y las otras dos de 1,500 metros cúbicos de capacidad.
- Nuevas oficinas y mayores espacios para las entidades del Estado que operan en el Aeropuerto.

En enero de 2009 fue inaugurada la segunda fase de ampliación, la misma que incluyó:

- La ampliación del Espigón Internacional en 8,850 m<sup>2</sup>, la construcción de siete nuevas salas de espera, la colocación de siete puentes de embarque adicionales, y la habilitación de cuatro nuevos concesionarios comerciales.
- La expansión del Espigón Central en 5,301 m<sup>2</sup>. Allí se ampliaron las áreas de Migraciones y se colocaron seis nuevas posiciones de control para la llegada y cuatro nuevas posiciones de control para la salida de pasajeros. Se reconfiguró la zona de control de seguridad y se inauguraron cinco nuevos establecimientos comerciales.
- La ampliación del Espigón Nacional en 4,146 m<sup>2</sup>. Allí se construyeron cinco nuevas salas de espera, se instalaron cinco nuevos puentes de embarque.

- La remodelación interna de la Torre Central y el reforzamiento del terminal para hacerlo completamente antisísmico.
- La ampliación de la Plataforma Sur en 12,000 m<sup>2</sup>.
- La habilitación de una nueva calle de salida para que las aeronaves de carga particular accedan con mayor rapidez a sus posiciones de estacionamiento en la zona sur del Aeropuerto.

En enero de 2009, con la presencia del ex Presidente de la República, doctor Alan García Pérez, y del Presidente del Comité Ejecutivo de Fraport, accionista principal de LAP, doctor Stefan Schulte, se inauguraron las obras correspondientes a la segunda fase de ampliación del AIJCh. De esta manera, LAP cumplió con todo lo estipulado por el Estado Peruano en el Contrato de Concesión para el “Período Inicial 2001-2008”.

# 2

Infraestructura 2001 - 2013  
Misión cumplida  
**Inversiones**  
Transferencias al Estado Peruano  
Desempeño económico

|      |            |
|------|------------|
| 2001 | 10,908,000 |
| 2002 | 11,313,000 |
| 2003 | 58,357,000 |
| 2004 | 72,771,000 |
| 2005 | 17,896,257 |
| 2006 | 24,862,229 |
| 2007 | 17,512,500 |
| 2008 | 43,823,856 |
| 2009 | 8,727,385  |
| 2010 | 6,326,270  |
| 2011 | 18,525,442 |
| 2012 | 14,443,972 |
| 2013 | 18,852,831 |

**TOTAL**  
**US\$ 324,319,741**

Las inversiones de LAP al cierre de 2013 ascendieron a 324,319,741 de dólares. Con una inversión total de 18,852,831 dólares, se ejecutaron los siguientes proyectos: cerco perimétrico en los terrenos de expansión (fase 1); ampliación de las salas remotas nacionales e internacionales; remodelación de la torre central (piso 1 y 9); confiabilidad del sistema eléctrico (etapa 1 – baja tensión); y ampliación y mejoras en la playa de estacionamiento, entre otros.

# 2

Infraestructura 2001 - 2013  
Misión cumplida  
Inversiones  
**Transferencias al Estado Peruano**  
Desempeño económico

Entre 2001 y 2013, LAP ha entregado al Estado Peruano 1,234,183 millones de dólares por concepto de retribución, tributos y transferencias a entidades estatales.

Un dato importante es que la retribución mencionada equivale al 46,51% del total de los ingresos brutos de LAP, siendo que por cada dólar facturado deben transferirse 46,50 centavos al Estado Peruano, independientemente de si la cobranza se haya efectuado o no. Por su lado, el Estado destina una parte importante de estos fondos para subsidiar aeropuertos en otras regiones del país.

Por otro lado, es transferido a Córpac S.A. el 50% de lo facturado por el servicio de aterrizaje y despegue en el Aeropuerto, así como el 20% de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) para vuelos internacionales. Adicionalmente, LAP paga el 1% de sus ingresos brutos al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) por concepto de tasa regulatoria.



# 2

Infraestructura 2001 - 2013  
 Misión cumplida  
 Inversiones  
 Transferencias al Estado Peruano  
 Desempeño económico

| TRANSFERENCIAS<br>AL ESTADO PERUANO        | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009           | 2010           | 2011           | 2012           | 2013           | Total US\$       |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| Retribución al Estado 46,51%               | 19,027        | 24,440        | 26,590        | 29,700        | 35,517        | 38,135        | 46,954        | 54,038        | 60,760         | 68,912         | 81,808         | 93,670         | 104,460        | <b>684,011</b>   |
| Retribución a Córpac S.A.                  | 9,343         | 10,933        | 11,658        | 12,889        | 14,985        | 16,292        | 18,750        | 20,497        | 22,013         | 24,262         | 26,515         | 28,872         | 31,865         | <b>248,974</b>   |
| 50% Aterrizaje y despegue                  | 5,254         | 6,092         | 6,168         | 6,751         | 8,090         | 8,696         | 9,598         | 10,463        | 11,419         | 13,002         | 14,261         | 15,388         | 16,897         | <b>132,089</b>   |
| 20% TUUA Internacional                     | 4,079         | 4,841         | 5,490         | 6,138         | 6,895         | 7,596         | 9,152         | 10,034        | 10,594         | 11,260         | 12,254         | 13,484         | 14,968         | <b>116,785</b>   |
| Tasa Regulatoria                           | 492           | 644           | 691           | 774           | 912           | 998           | 1,202         | 1,373         | 1,543          | 1,746          | 2,033          | 2,312          | 2,583          | <b>17,303</b>    |
| Transferencias según Contrato de Concesión | 28,662        | 36,017        | 38,939        | 43,363        | 51,414        | 55,425        | 66,906        | 75,908        | 84,316         | 94,920         | 110,356        | 124,854        | 138,908        | <b>950,188</b>   |
| Transferencias por Impuestos               | 7,507         | 7,449         | 10,088        | 4,682         | 6,802         | 13,579        | 20,532        | 18,721        | 26,345         | 35,946         | 36,413         | 46,767         | 49,164         | <b>283,995</b>   |
| <b>Total de transferencias</b>             | <b>36,369</b> | <b>43,466</b> | <b>49,027</b> | <b>48,045</b> | <b>58,216</b> | <b>69,004</b> | <b>87,438</b> | <b>94,629</b> | <b>110,661</b> | <b>130,866</b> | <b>146,769</b> | <b>171,621</b> | <b>188,072</b> | <b>1,234,183</b> |

# 2

Infraestructura 2001 - 2013  
Misión cumplida  
Inversiones  
Transferencias al Estado Peruano  
Desempeño económico

El tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez continuó creciendo durante el año 2013, habiéndose registrado un total de 14,908,772 pasajeros, lo que representa un 11,8% de crecimiento respecto al año anterior. Segmentándolo, podemos ver que el número de pasajeros de salida internacionales aumentó en 11%, el de pasajeros de salida nacionales en 14,9% y el de pasajeros de transferencia en 2,6%.

En cuanto a los ingresos brutos, éstos alcanzaron los 257,3 millones de dólares, 11,3% más respecto al año anterior. Este crecimiento fue impulsado por el buen desempeño del tráfico de aeronaves y pasajeros –principalmente de salidas nacionales–, así como por los ingresos comerciales, que demostraron su dinamismo con un crecimiento de 10,2%.

El crecimiento en el tráfico de pasajeros, aeronaves y carga, así como el ajuste en las tarifas de los servicios regulados por RPI-X, generaron de manera conjunta un incremento en los ingresos aeronáuticos de 11,7%, los cuales representaron el 73% de los ingresos totales.

Por su parte, los ingresos por concepto de Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) crecieron un 14,6%, mientras que los ingresos por aterrizaje y despegue se incrementaron en un 9,8%. En paralelo, los ingresos por estacionamiento de aeronaves y por servicios en rampa aumentaron 14,5% y un 8,7%, respectivamente.

Los ingresos por carga aumentaron en 3,4% y los ingresos por peaje de combustible registraron un aumento de 2,2%, éste último impulsado por un incremento del 4,6% en el volumen de galones de combustible despachados. A su vez, el ingreso por el uso de Puentes de Embarque (PLBs) aumentó en 17,0%.

Durante el año 2013 los ingresos comerciales aumentaron en 10,2%, representando el 27% del total de los ingresos. Los ingresos por la Playa de Estacionamiento vehicular tuvieron un crecimiento de 13,8%, los de Duty Free de 6,3% y los de Comidas & Bebidas de 18,8%.

El EBITDA registrado en 2013 alcanzó los 78,03 millones de dólares, lo que significa un incremento del 15% con respecto al año anterior. Por su lado, la Utilidad Neta del año ascendió a 39,75 millones de dólares (12,7% mayor a la registrada en 2012).

El Flujo de Caja Operativo generado por la empresa ascendió a 67,48 millones de dólares en 2013. Durante el ejercicio de este año, LAP realizó desembolsos por 22,94 millones de dólares para el pago del servicio de la deuda de las Notas 2007-1.

RESULTADOS FINANCIEROS

| (Millones de dólares)        | 2013          | vs. % 2012  | 2012          | vs. % 2011  |
|------------------------------|---------------|-------------|---------------|-------------|
| (+) Ingresos aeronáuticos    | <b>187.91</b> | <b>11.8</b> | <b>168.12</b> | <b>13.6</b> |
| TUUA                         | 106.62        | 14.5        | 93.08         | 16.3        |
| Aterrizaje y despegue        | 33.81         | 9.8         | 30.78         | 8.1         |
| Estacionamiento de aeronaves | 2.88          | 14.7        | 2.51          | 12.6        |
| Servicios de rampa           | 5.97          | 8.7         | 5.49          | 9.8         |
| Puente de embarque           | 11.86         | 17.0        | 10.14         | 29.2        |
| Carga                        | 6.59          | 3.3         | 6.38          | 6.5         |
| Peaje de combustible         | 20.18         | 2.2         | 19.74         | 7.3         |
| (+) Ingresos comerciales     | <b>67.04</b>  | <b>10.6</b> | <b>60.63</b>  | <b>14.6</b> |
| (+) Otros ingresos           | 2.39          | -2.4        | 2.45          | 5.9         |
| <b>Ingresos brutos</b>       | <b>257.34</b> | <b>11.3</b> | <b>231.20</b> | <b>13.8</b> |
| (-) Corpac y Retribución     | -136.33       | 11.3        | -122.54       | 13.1        |
| <b>Ingresos netos</b>        | <b>121.01</b> | <b>11.4</b> | <b>108.66</b> | <b>14.6</b> |
| (-) Gastos operativos        | -43.00        | 5.4         | -40.81        | 10.6        |
| <b>EBITDA</b>                | <b>78.03</b>  | <b>15.0</b> | <b>67.85</b>  | <b>17.1</b> |
| <b>Utilidad Neta</b>         | <b>39.75</b>  | <b>12.7</b> | <b>35.28</b>  | <b>25.4</b> |

# 3

## Panorama del turismo en 2013

La industria aérea

Desarrollo aeroportuario en la región

Una ubicación estratégica

Según el último “Barómetro OMT del Turismo Mundial”, elaborado por la Organización Mundial de Turismo (OMT)<sup>1</sup>, las llegadas de turistas internacionales crecieron un 5% durante 2013, hasta alcanzar un total de 1,087 millones (52 millones de turistas internacionales más que el año anterior). A pesar de las dificultades económicas que el mundo ha experimentado, los resultados del turismo internacional estuvieron muy por encima de las expectativas.

De acuerdo con lo señalado por la OMT<sup>2</sup>, el sector turístico ha demostrado una notable capacidad de adaptación a las condiciones cambiantes de los mercados, así como para impulsar el crecimiento y creación de empleos en todo el mundo, a pesar de los persistentes retos económicos y geopolíticos. Por ello, el turismo ha sido considerado como uno de los pocos sectores que han aportado noticias positivas a muchas economías. Según el Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC)<sup>3</sup>, para 2013 se espera que la contribución total del turismo al PBI mundial sea 9,4%, llegando a casi 266 millones de puestos de trabajo.

Analizando los resultados por región, la demanda del turismo internacional fue mayor para los destinos del Asia-Pacífico (6,0%), África (5,6%) y Europa (5,4%); las subregiones que más destacaron fueron el Sureste Asiático (10,0%), Europa Central y del Este (6,9%), Europa Meridional y Mediterránea (6,1%) y el Norte de África (6,2%).

<sup>1</sup> Fuente: <http://media.unwto.org/es/press-release/2014-01-20/el-turismo-internacional-supera-las-expectativas-con-52-millones-llegadas-a>

<sup>2</sup> Fuente: <http://media.unwto.org/es/press-release/2014-01-20/el-turismo-internacional-supera-las-expectativas-con-52-millones-llegadas-a>

<sup>3</sup> Fuente: [http://www.wttc.org/site\\_media/uploads/downloads/world2013\\_1.pdf](http://www.wttc.org/site_media/uploads/downloads/world2013_1.pdf)

<sup>4</sup> Fuente: <http://media.unwto.org/es/press-release/2014-01-20/el-turismo-internacional-supera-las-expectativas-con-52-millones-llegadas-a>

## VARIACIÓN % DE TURISTAS INTERNACIONALES

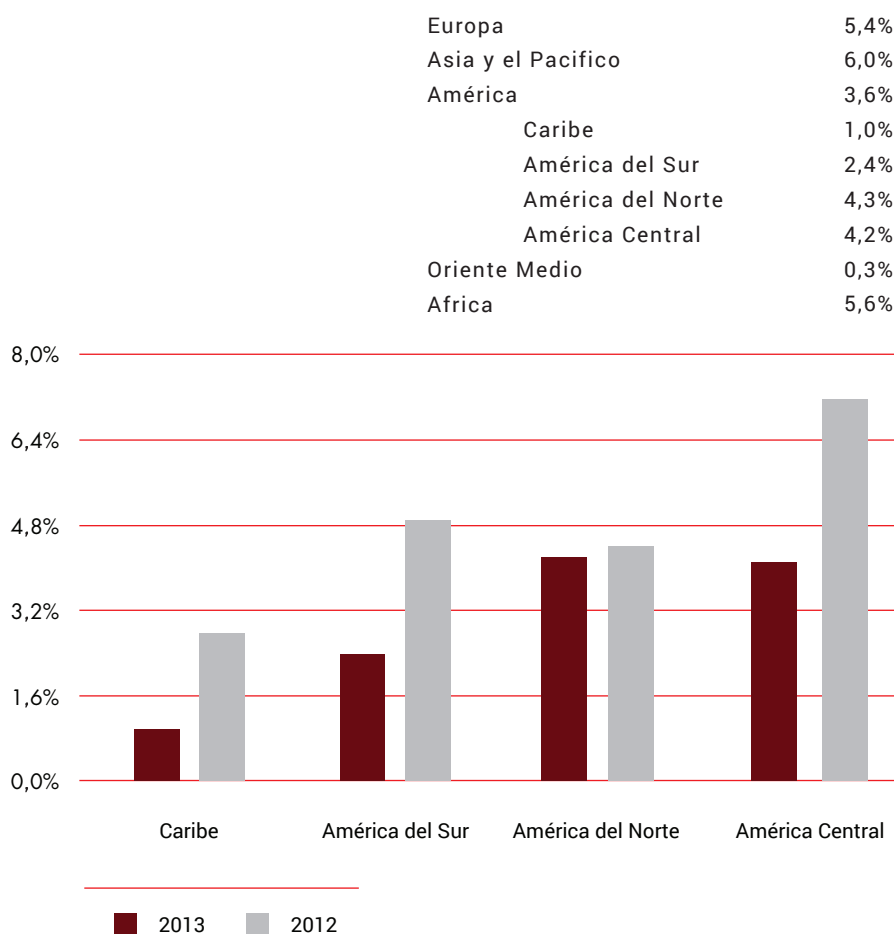


Gráfico elaborado por LAP  
 Fuente: [http://dtxq4w60xpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/unwto\\_barom14\\_01\\_jan\\_statistical\\_annex\\_en\\_web\\_new.pdf](http://dtxq4w60xpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/unwto_barom14_01_jan_statistical_annex_en_web_new.pdf)

La OMT prevé que las llegadas de turistas internacionales se incrementen entre 4,0% y 4,5% en 2014<sup>4</sup>, superando nuevamente las previsiones a largo plazo, que anticipaban un 3,8% anual entre 2010 y 2020. El Índice de Confianza de la OMT, basado en comentarios recibidos de más de 300 expertos de todo el mundo, confirma esta visión general, con proyecciones para 2014 superiores a las de años anteriores. Por región, las perspectivas para 2014 son mejores para el Asia-Pacífico (entre 5% y 6%) y África (entre 4% y 6%), seguidas por Europa y las Américas (entre 3% y 4% en ambos casos). En el Oriente Medio las perspectivas (entre 0% y 5%) son positivas, aunque inestables.

A pesar de las dificultades económicas globales, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) estima que, al cierre de 2013, el Perú registró el ingreso de aproximadamente 3,2 millones de turistas extranjeros (11,2% más que el año anterior). Los resultados por región son: América del Sur 14,5%, América del Norte 9,0% y Europa 4,4%<sup>5</sup>. En conjunto estas tres regiones representan más del 90% del turismo internacional en el Perú. El 57,4% de los turistas extranjeros que llegan al Perú provienen principalmente de la región de América del Sur. De estos, casi el 50% arriban de Chile, la principal fuente de turistas internacionales (1,5 veces al número de turistas procedentes de América del Norte y 1,7 veces al número de turistas europeos). La Sociedad de Comercio Exterior del Perú (ComexPerú) explica que el boom gastronómico y la generación de la Marca País influyeron positivamente para atraer a los visitantes chilenos<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Fuente: <http://www.mincetur.gob.pe/newweb/Default.aspx?tabid=3459>

<sup>6</sup> Fuente: <http://gestion.pe/economia/chile-procede-mayor-numero-turistas-extranjeros-que-ingresan-al-peru-2087283>

Asimismo, MINCETUR proyecta que el turismo receptivo en el Perú crecerá entre 13% y 14% en 2014, lo que implica la llegada de 3,6 millones de visitantes, quienes generarán divisas por 4,000 millones de dólares<sup>7</sup>. Es importante señalar que el factor que impulsa el crecimiento del turismo receptivo es la imagen positiva que el Perú proyecta como destino de inversiones y negocios.

Machu Picchu (Cusco), una de las Siete Nuevas Maravillas del Mundo, continúa consolidándose como uno de los principales atractivos turísticos del Perú. Como muestra de ello, en 2013 fue premiado como “el atractivo preferido por los turistas” en los *Traveler’s Choice Awards 2013*<sup>8</sup>, otorgados por la conocida página de viajes *Trip Advisor*. Según las cifras de MINCETUR para 2013, Machu Picchu recibió aproximadamente 1,177,308 turistas, es decir, un crecimiento del 6% respecto del periodo anterior (1,114,434 turistas)<sup>9</sup>. El 68% del total de arribos correspondió a turistas extranjeros y el 32% restante a nacionales.

En el marco de la campaña “Vive los carnavales, celebra el Perú”, MINCETUR y la Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo (PROMPERU) gestionaron de manera conjunta con el sector privado diversas ofertas de viaje por carnavales para 2014, ofreciendo descuentos de hasta 50% en viajes hacia destinos como Cajamarca, Ucayali, Ayacucho, Ancash y La Libertad, entre otros, con el objetivo de promocionar los viajes al interior del país a través de su plataforma de viajes “¿Y tú que planes?”<sup>10</sup>.

La Sociedad de Hoteles del Perú (SHP) presentó la campaña “Las estrellas a tu alcance” para 2014<sup>11</sup>. Con esta iniciativa se busca promocionar los hoteles asociados en temporadas bajas, con el objetivo de repotenciar el turismo interno por medio de tarifas promocionales.

<sup>7</sup> Fuente: <http://gestion.pe/economia/turismo-receptivo-generara-ingresos-us-4000-millones-2014-2084912>

<sup>8</sup> Fuente: <http://elcomercio.pe/vamos/noticias/machu-picchu-atractivo-preferido-viajeros-segun-tripadvisor-noticia-1595336>

<sup>9</sup> Fuente: <http://www.mincetur.gob.pe/newweb/Default.aspx?tabid=3459>

<sup>10</sup> Fuente: <http://gestion.pe/economia/promperu-y-sector-privado-se-unen-promover-carnavales-peruanos-2087910>

<sup>11</sup> Fuente: <http://infoturperu.com.pe/noticias-del-dia/15880-shp-lanza-campana-con-tarifas-hoteleras-promocionales-para-cusco>

Según la encuesta realizada a los miembros de la Asociación de Operadores Turísticos de los Estados Unidos (USTOA)<sup>12</sup>, el Perú pasó de ser considerado uno de los “principales destinos emergentes” de 2013 a uno de los destinos favoritos para la industria turística norteamericana, posicionándose como el tercer destino turístico más popular para 2014. En el primer lugar se encuentra Italia y en el segundo el Reino Unido. Por otro lado, Estados Unidos es el segundo país del mundo que más turistas emite hacia el Perú. Según las cifras de MINCETUR en 2013, ingresaron aproximadamente 437,328 turistas provenientes de los Estados Unidos (9,0% más que el año anterior)<sup>13</sup>.

El rol del Estado Peruano es imprescindible para impulsar la inversión pública y privada que brinde la infraestructura adecuada para el desarrollo del turismo. Durante los últimos años, el buen desempeño del sector ha reflejado el potencial que tiene el Perú en cuanto a sus ofertas turísticas y la importancia de garantizar al turista seguridad y servicios de calidad, así como de continuar con un agresivo plan de promoción de los diversos atractivos turísticos existentes en todo el país.

<sup>12</sup> Fuente: <http://gestion.pe/tendencias/peru-tercer-destino-mas-popular-2014-industria-turistica-eeuu-2087139>

<sup>13</sup> Fuente: <http://www.mincetur.gob.pe/newweb/Default.aspx?tabid=3459>

# 3

Panorama del turismo en 2013  
La industria aérea  
Desarrollo aeroportuario en la región  
Una ubicación estratégica

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) <sup>14</sup> mostró que el tráfico de pasajeros para 2013 (medidos en RPK – Revenue Passenger Kilometers) registró un incremento de 5,2% a nivel mundial (internacional 5,4%, nacional 4,9%) y alcanzó un factor de ocupación de 80% (0,4 puntos porcentuales más que en 2012). Los resultados por región fueron: África (5,2%), Asia-Pacífico (7,1%), Europa (3,8%), Latinoamérica (6,3%), Oriente Medio (11,4%) y Norteamérica (2,3%). A pesar del difícil entorno económico de 2013, se pudo percibir un crecimiento saludable en la demanda. Para el consejero delegado de IATA, Tony Tyler, el desempeño en 2013 demuestra el creciente y esencial papel que la conectividad aérea juega en el mundo. Asimismo, el factor de ocupación de 80% refleja el elevado nivel de eficiencia de las aerolíneas.

En general, la industria se mueve en la dirección correcta: los precios del combustible para la aviación siguen siendo altos, pero por debajo del pico máximo alcanzado en 2012; la demanda de pasajeros se expande a un ritmo del 5% y 6%, en línea con la tendencia histórica; y la eficiencia adquirida por las fusiones y los *joint ventures* proporcionan valor tanto a los pasajeros como a los socios de la industria. Todos estos factores fortalecen las estimaciones de IATA, que señalaron que para 2013 el sector de transporte aéreo obtendría un beneficio neto de 12,900 millones de dólares; y que este aumentará hasta 19,700 millones de dólares en 2014 <sup>15</sup>.

Analizando la región de América Latina <sup>16</sup>, el tráfico internacional de pasajeros registró un crecimiento de 8,1% en 2013. Esta tasa de crecimiento estuvo ligeramente por debajo del 8,4% registrado en 2012, pero fue el segundo desempeño más fuerte después del Oriente Medio, como resultado de una saludable expansión económica en países como Colombia, Perú y Chile. La capacidad subió un 7,4% interanual, provocando un incremento en el factor de ocupación hasta el 79% (1,3 puntos porcentuales más que en 2012). La industria aérea de la región espera duplicar en tan solo un año su beneficio neto, de 700 millones de dólares en 2013 a 1,500 millones en 2014. Sin embargo, IATA advierte que muchas aerolíneas latinoamericanas sufren la falta de infraestructuras adaptadas al ritmo de crecimiento de la demanda. En esta situación, mientras países como Chile, que se esfuerzan en desarrollar un marco de política que favorezca la expansión de las aerolíneas y el crecimiento económico, otros implementan políticas contraproducentes. Por ejemplo, México ha implementado un impuesto sobre el combustible, el cual incrementa el principal costo de la industria y contraviene los acuerdos globales. En Brasil, los precios de paridad de importación (PPI) de combustible para la aviación tienen un efecto similar. Asimismo, Venezuela, sigue bloqueando la repatriación de 2,600 millones de dólares en efectivo de la industria <sup>17</sup>.

<sup>14</sup> Fuente: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2014-02-06-01.aspx>

<sup>15</sup> Fuente: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2013-12-12-01.aspx>

<sup>16</sup> Fuente: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2014-02-06-01.aspx>

<sup>17</sup> Fuente: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2013-12-12-01.aspx>



En cuanto al tráfico de transporte aéreo de mercancías, IATA mostró un incremento moderado de 1,4% (medido en FTK – Freight Tonne Kilometers) en 2013<sup>18</sup>. Durante la primera mitad del año, los mercados de carga presentaron resultados de bajo rendimiento. Sin embargo, en la última mitad de 2013 los volúmenes de carga aérea experimentaron una trayectoria de crecimiento sostenido. A excepción del Asia-Pacífico (-1,0%) y Norteamérica (-0,4%), el resto de regiones presentaron incrementos: África 1,0%, Europa 1,8% y el Medio Oriente 12,8%. En particular, América Latina fue la región que registró la segunda mejor tasa de crecimiento de transporte de carga aérea (2,4%). Este ritmo de crecimiento fue más lento que en 2012, debido en gran medida a la desaceleración económica del Brasil. Sin embargo, ha habido signos de un constante crecimiento desde el tercer trimestre de 2013<sup>19</sup>.

Sobre la economía mundial, se espera que el PBI aumente 2,7% en 2014, como consecuencia de una tendencia general de mejora en las economías desarrolladas (en particular Estados Unidos). Sin embargo, en los países BRIC (Brasil, Rusia, India y China) se estima que el crecimiento continúe siendo poco alentador en 2014<sup>20</sup>. Bajo este escenario, IATA prevé un crecimiento de 6,0% en la demanda de pasajeros en 2014, alcanzando un total de 3,300 millones de pasajeros. Por el lado de la demanda de mercancías, se espera que las aerolíneas transporten 52,5 millones de toneladas en 2014 (un crecimiento de 2,0%)<sup>21</sup>.

<sup>18</sup> Fuente: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2014-02-05-01.aspx>  
<sup>19</sup> Fuente: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2014-02-05-01.aspx>  
<sup>20</sup> Fuente: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2013-12-12-01.aspx>  
<sup>21</sup> Fuente: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2013-12-12-01.aspx>

# 3

Panorama del turismo en 2013  
La industria aérea  
**Desarrollo aeroportuario en la región**  
Una ubicación estratégica

En los últimos años, la industria aérea latinoamericana ha alcanzado niveles sorprendentes de crecimiento. Sin embargo, durante el décimo foro de Líderes 2013 de Aerolíneas de la Asociación Latinoamericana y el Caribe de Transporte Aéreo (ALTA)<sup>22</sup>, los participantes coincidieron en que la industria enfrentará muchos retos en el futuro, en relación con las brechas de infraestructura, la mala interpretación y aplicación incoherente de normas antimonopolio, el enfoque desequilibrado en las legislaciones de los derechos de los consumidores, retrasos de Inmigración y Aduanas, la falta de comprensión de los gobiernos en cuanto a los beneficios económicos generados por la aviación, la planeación de infraestructura de aviación a corto plazo, la escasez de trabajadores calificados y la percepción general de que la industria de la aviación es una fuente de ingresos incondicional.

Sobre la infraestructura de América Latina, según el informe “Cerrando la Brecha de Infraestructura” de BNamericas<sup>23</sup>, la región debería invertir anualmente entre el 5% y 7% del PBI regional para reducir su brecha en infraestructura. Hoy esas inversiones no superan el 3%.

Sin embargo, en 2014 y durante los próximos años se espera que en Brasil, México, Colombia, Perú y Chile se produzca un notable aumento en la construcción y desarrollo de la infraestructura de transportes (vías, ferrovías, puertos y aeropuertos) si se mantiene el ritmo de crecimiento económico y se cumplen los cronogramas y objetivos de los millonarios programas de inversión en marcha.

Asimismo, Brasil, con dos importantes eventos deportivos como la Copa Mundial de 2014 y los Juegos Olímpicos de 2016, está en la búsqueda de inversionistas internacionales para su cartera de concesiones de infraestructura de 240,000 millones de dólares.

Según el Informe de Competitividad Global 2013-2014 del Foro Económico Mundial<sup>24</sup>, considerando una puntuación de 0 a 7, los países que destacan en infraestructura aeroportuaria en América Latina son: Panamá (puesto 5/puntuación 6,3), Chile (puesto 46/puntuación 5,2), Costa Rica (puesto 57/puntuación 4,8), México (puesto 64/puntuación 4,7), Ecuador (puesto 70/puntuación 4,5), Uruguay (puesto 81/puntuación 4,3), Perú (puesto 85/puntuación 4,2), Colombia (puesto 96/puntuación 4,0), Argentina (puesto 111/puntuación 3,6) y Brasil (puesto 123/puntuación 3,3).

Dadas las perspectivas positivas en la región, se requiere para los próximos años que los aeropuertos en América Latina cuenten con una infraestructura adecuada para atender de manera oportuna y con un servicio de calidad la creciente demanda.

<sup>22</sup> Fuente: <http://www.caribbeannewsdigital.com/noticia/foro-de-aerolineas-de-latinoamerica-y-el-caribe-destaca-buen-clima-para-el-sector-en-la-regi>

<sup>23</sup> Fuente: <http://www.bnamericas.com/is/infraestructura/>

<sup>24</sup> Fuente: [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GlobalCompetitivenessReport\\_2013-14.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2013-14.pdf)

Así, el desarrollo aeroportuario en la región se presenta de la siguiente manera:

### **Brasil**

En noviembre de 2013 el Gobierno Federal subastó por 9,471,8 millones de dólares (3,5 veces superior a lo esperado) las concesiones para operar los aeropuertos internacionales Galeão (Río de Janeiro) y Confins (Belo Horizonte), el segundo y el quinto de mayor movimiento en el país<sup>25</sup>. La operación del aeropuerto Galeão por 25 años se adjudicó a un consorcio liderado por la constructora brasileña Odebrecht (60%), cuyo operador es la singapurense Changi (40%). Los derechos para operar por 30 años el aeropuerto de Belo Horizonte fueron adquiridos por el consorcio liderado por la concesionaria brasileña CCR (75%), con la participación de los operadores de los aeropuertos de Zúrich (24%) y Múnich (1%). Con la privatización de sus principales aeropuertos, Brasil se propone atraer inversiones para el sector y mejorar el transporte aéreo para enfrentar el Mundial de Fútbol de 2014 y los Juegos Olímpicos de Río de Janeiro en 2016.

### **Colombia**

Luego de que el consorcio OPAIN iniciara el proceso de ampliación y modernización del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), recibió 21 intenciones de empresas interesadas en participar en el proceso para modernizar los aeropuertos de Barranquilla, Neiva, Armenia y Popayán. El proceso de asociaciones público-privadas (APP) se divide en dos paquetes: el primero corresponde a la modernización del aeropuerto Ernesto Cortissoz (Barranquilla), en el cual se deben hacer inversiones por 132,4 millones de dólares; en el segundo se incluyen los aeródromos Benito Salas (Neiva), El Edén (Armenia) y el Guillermo León Valencia (Popayán), en los que se invertirán 132,4 millones de dólares<sup>26</sup>.

### **Panamá**

El gobierno invertirá 877,7 millones de dólares en la construcción, ampliación y modernización de sus aeropuertos, incluidos el de Tocumen, con el objetivo de convertir al país en el principal puerto de acceso y tránsito del continente a través del llamado "hub de las Américas"<sup>27</sup>. Actualmente se desarrolla el muelle sur, que se espera inicie sus operaciones en 2014. Con una inversión de 674 millones de dólares, se estima que elevará al menos a 18 millones de pasajeros la capacidad de Tocumen. Asimismo, en la costa atlántica panameña se construye, con una inversión de 58,3 millones de dólares, el nuevo aeropuerto Enrique Jiménez, que servirá a la ciudad de Colón, donde se encuentra la Zona Libre más importante del continente y la segunda más grande del mundo después de Hong Kong.

<sup>25</sup> Fuente: [http://www.hosteltur.com.uy/115480\\_brasil-recibe-us-94718-millones-concesion-dos-aeropuertos.html](http://www.hosteltur.com.uy/115480_brasil-recibe-us-94718-millones-concesion-dos-aeropuertos.html)

<sup>26</sup> Fuente: <http://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/mas-de-veinte-empresas-interesadas-en-participar-en-la-modernizacion-de-aeropuer>

<sup>27</sup> Fuente: [http://www.telemetro.com/nacionales/Panam%C3%A1-invierte-mdd-infraestructura-aeroportuaria\\_0\\_603539688.html](http://www.telemetro.com/nacionales/Panam%C3%A1-invierte-mdd-infraestructura-aeroportuaria_0_603539688.html)

## **Chile**

Se están realizando las obras de la primera fase del “Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez”, las cuales tienen un 50% de avance<sup>28</sup>. Este proyecto incluye siete obras que van a permitir aumentar la capacidad del aeropuerto (nuevo embarque internacional remoto, ampliación sector SAG-Aduana, ampliación del sector de llegadas nacionales, aumento de la capacidad en el control de emigraciones por parte de la Policía Internacional, aumento de la capacidad en el control inmigración, ampliación del sector de embarque nacional, mejoramiento del sistema de manejo de equipaje). Dentro de la fase 1 se construirán 7,700 m<sup>2</sup> de nueva infraestructura y más de 21,500 m<sup>2</sup> en el área de congestión, con una inversión de 70 millones de dólares.

## **Ecuador**

Luego que el nuevo Aeropuerto Internacional de Quito “Mariscal Antonio José de Sucre” comenzara sus operaciones en 2013, se dio inicio a los trabajos de construcción de la segunda fase del aeropuerto, con un costo aproximado de 15 millones de dólares, financiados totalmente por la Corporación Quiport. La segunda fase del terminal de pasajeros permitirá ampliar las áreas de pre-embarque en un 70% y la capacidad de pasajeros en hora pico se incrementará en un 51%<sup>29</sup>.

## **México**

La construcción del nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), se convertirá en el proyecto crucial debido a que la capacidad del actual aeropuerto Benito Juárez ha alcanzado su límite. Su construcción se realizará en la zona aledaña al actual aeropuerto. Para ello se contará con más de 12 mil hectáreas, donde se construirán las nuevas pistas. Se proyecta invertir 6 mil millones de dólares en la primera etapa, que permitirá dar servicio a 120 millones de pasajeros, posicionando a este terminal a la altura de los aeropuertos de Washington, París y Nueva York<sup>30</sup>.

<sup>28</sup> Fuente: <http://www.aeropuertosiago.cl/noticias-y-novedades/index.php>

<sup>29</sup> Fuente: <http://www.aeropuertoquito.aero/quiport/en/sala-de-prensa/5-noticias-institucionales-aeropuerto-mariscal-sucre/140-inician-los-trabajos-de-la-fase-2a-del-aeropuerto-mariscal-sucre.html>

<sup>30</sup> Fuente: <http://www.excelsior.com.mx/nacional/2014/01/30/941286>

# 3

Panorama del turismo en 2013  
La industria aérea  
Desarrollo aeroportuario en la región  
Una ubicación estratégica

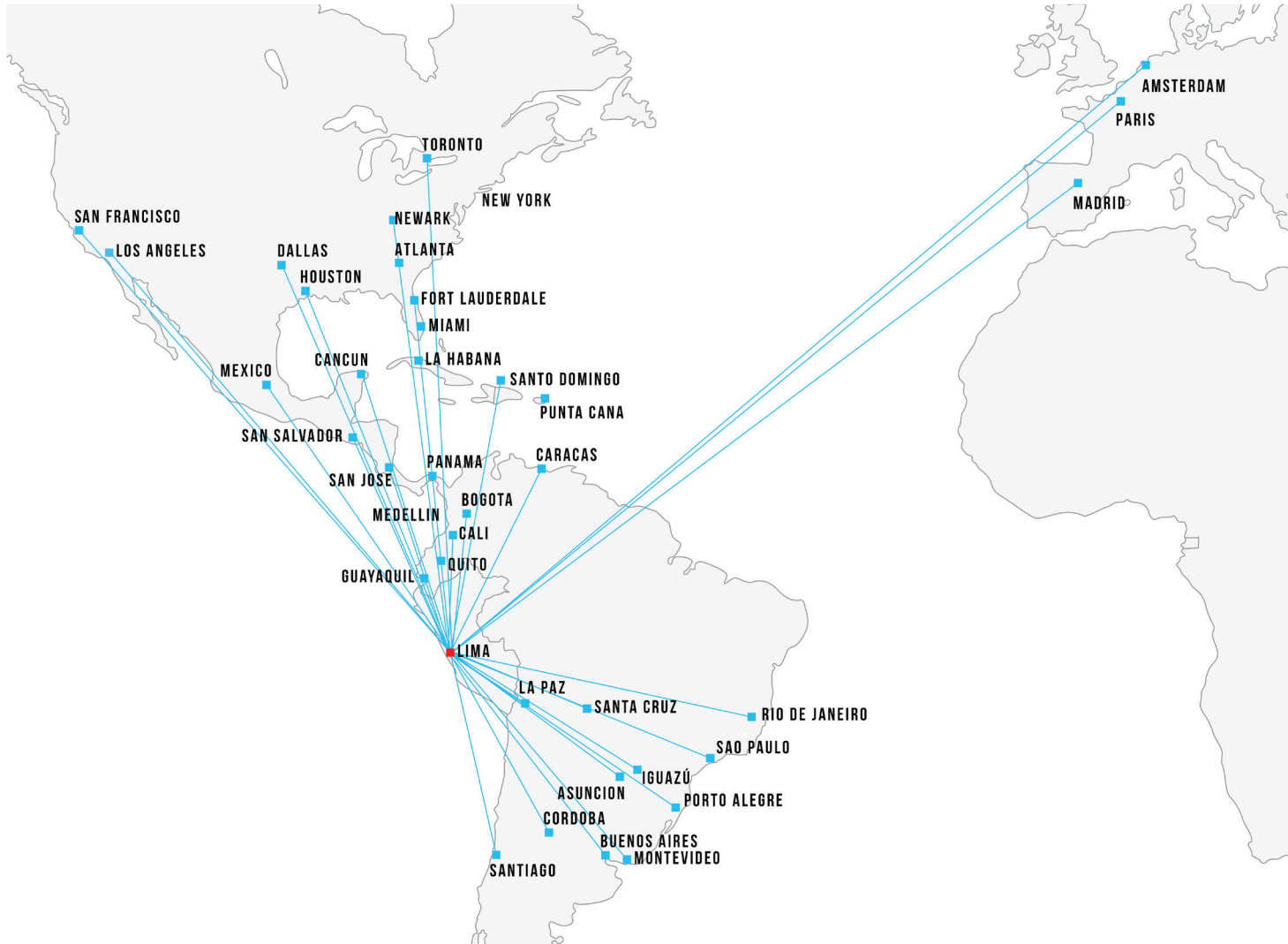
La estratégica ubicación del Perú en la costa central-occidental de Sudamérica nos permite contar con grandes perspectivas de desarrollo para la distribución de productos de importación y salida de exportaciones. El primer terminal aéreo del Perú, por su parte, se ubica en la Provincia Constitucional del Callao, el principal eje marítimo-aéreo del país.

Esta privilegiada localización convierte al AIJCh en un punto vital de interconexión para los pasajeros de la región. Muestra de ello es que LAN y TACA, dos importantes aerolíneas extranjeras, han establecido en el AIJCh su centro de interconexión (hub). Aquí algunas de sus ventajas:

- Es el principal punto de entrada al país y, por lo tanto, un elemento esencial para la promoción de la imagen que se proyecta de la ciudad de Lima y del Perú.
- Conecta al Perú con el resto del mundo y a Lima con otras ciudades y regiones del país.
- El AIJCh es el eje articulador de todo el sistema de carga nacional, siendo Lima la capital y la ciudad más importante del Perú.

# 3

Panomara del turismo en 2013  
La industria aérea  
Desarrollo aeroportuario en la región  
Una ubicación estratégica



# 4

Nuestras operaciones aéreas  
Nuestros destinos y frecuencias  
Desarrollo de negocios no aeronáuticos

## AEROLÍNEAS

### AEROLÍNEAS INTERNACIONALES

Aerolíneas Argentinas  
Aeroméxico  
Air Canada  
Air Europa  
Air France  
American Airlines  
Avianca  
United Airlines  
Copa Airlines  
Delta  
Iberia  
KLM  
Grupo LAN  
Grupo TACA  
Spirit Airlines  
Sky Airlines  
TAM  
Jet Blue  
Tame

### AEROLÍNEAS NACIONALES

Lan Perú  
Taca Perú  
LC Perú  
Peruvian Airlines  
Star Perú

### CARGO

Grupo Lan Cargo  
Atlas Air  
Tampa Cargo  
Centurión  
ABX Air  
Korean Airlines  
ATSA  
Solar Cargo  
Star Perú  
Aerolínea del Caribe - Perú  
Lufthansa Cargo

|   |     |
|---|-----|
| Aerolíneas que operan en el Perú                    | 21  |
| Aerolíneas que atienden vuelos internacionales      | 18  |
| Aerolíneas que atienden vuelos nacionales           | 5   |
| Destinos directos internacionales en diciembre 2013 | 38  |
| Destinos directos nacionales en diciembre 2013      | 20  |
| Frecuencias internacionales en diciembre 2013       | 546 |
| Frecuencias nacionales en diciembre 2013            | 729 |

MOVIMIENTO DE AERONAVES (MILES DE MOVIMIENTOS)\*

---

|      |       |                               |
|------|-------|-------------------------------|
| 2001 | 72,2  |                               |
| 2002 | 70,3  |                               |
| 2003 | 70,3  |                               |
| 2004 | 72,3  |                               |
| 2005 | 73,3  |                               |
| 2006 | 77,3  |                               |
| 2007 | 92,9  |                               |
| 2008 | 98,7  |                               |
| 2009 | 105,0 |                               |
| 2010 | 120,0 |                               |
| 2011 | 135,0 |                               |
| 2012 | 148,3 |                               |
| 2013 | 153,1 | 3,2 % más que el año anterior |

---

\*Notas:

El movimiento de aeronaves incluye todos los vuelos: comercial, cargo y otros.

Fuentes:

Movimiento de Aeronaves: (2001) Enero-febrero: CÓRPAC. Marzo-diciembre: LAMS/LAP.  
(2002 / 2013) Lams / SAP\_LAP.



## PASAJEROS

### PASAJEROS DE LLEGADA Y SALIDA

---

14,908,772  
11,8% más que el año anterior

### PASAJEROS DE VUELOS INTERNACIONALES

---

LLEGADAS 2,883,821  
10,3% más que el año anterior

SALIDAS 2,871,229  
11% más que el año anterior

EN CONEXIÓN  
(TRANSFERENCIA Y TRÁNSITO) 1,238,980  
1% más que el año anterior

TOTAL 6,994,030  
88% más que el año anterior

### PASAJEROS DE VUELOS NACIONALES

---

LLEGADAS 3,924,155  
14,4% más que el año anterior

SALIDAS 3,990,587  
14,9% más que el año anterior

TOTAL 7,914,742  
14,7% más que el año anterior

TRÁFICO DE PASAJEROS (MILLONES DE PASAJEROS)\*

---

|      |      |                                |
|------|------|--------------------------------|
| 2001 | 4,1  |                                |
| 2002 | 4,3  |                                |
| 2003 | 4,5  |                                |
| 2004 | 5,1  |                                |
| 2005 | 5,7  |                                |
| 2006 | 6,0  |                                |
| 2007 | 7,5  |                                |
| 2008 | 8,3  |                                |
| 2009 | 8,8  |                                |
| 2010 | 10,3 |                                |
| 2011 | 11,8 |                                |
| 2012 | 13,3 |                                |
| 2013 | 14,9 | 11,8 % más que el año anterior |

---

\*Notas:

Los pasajeros en conexión son contados una sola vez: al momento del arribo.  
Durante 2001, los pasajeros en conexión (tránsito o transferencia) no pudieron ser registrados en su totalidad.

Fuentes:

Nacional

(2001) Llegadas: DGAC-MTC. Salidas: Enero-febrero: DGAC-MTC, marzo-diciembre: Boletos TUUA Utilizados.  
(2002 / 2013) Llegadas: DGAC-MTC. Salidas: Boletos TUUA Utilizados.

Internacional

(2001) Llegadas: Enero-febrero: DGAC-MTC, marzo-diciembre: Puesto de Control Migratorio-AIJCH.  
Salidas: Enero-febrero: DGAC-MTC, marzo-diciembre: Boletos TUUA Utilizados. Conexión: Puesto de Seguridad (LAP).  
(2002 / 2013) Llegadas: Puesto de Control Migratorio-AIJCH.  
Salidas: Boletos TUUA Utilizados.  
Conexión: Puesto de Seguridad Atención al Cliente (LAP).

## CARGA

### CARGA TRANSPORTADA

---

|               |                              |
|---------------|------------------------------|
| NACIONAL      | 261,881                      |
|               | toneladas métricas           |
|               | 1,6% más que el año anterior |
| INTERNACIONAL | 34,636                       |
|               | toneladas métricas           |
|               | 3,4% más que el año anterior |
| TOTAL         | 296,517                      |
|               | toneladas métricas           |
|               | 1,0% más que el año anterior |

### CARGA Y CORREO AÉREO (MILES DE TONELADAS)\*

---

|      |       |                             |
|------|-------|-----------------------------|
| 2001 | 114,3 |                             |
| 2002 | 136,7 |                             |
| 2003 | 160,3 |                             |
| 2004 | 171,5 |                             |
| 2005 | 177,1 |                             |
| 2006 | 196,9 |                             |
| 2007 | 225,4 |                             |
| 2008 | 239,1 |                             |
| 2009 | 232,4 |                             |
| 2010 | 271,8 |                             |
| 2011 | 286,6 |                             |
| 2012 | 293,6 |                             |
| 2013 | 296,5 | 1 % más que el año anterior |

---

Fuentes:

Movimiento de Carga-Correo: (2001) Enero-febrero: CÓRPAC. Marzo-diciembre: LAMS/LAP.  
(2002 / 2013) Lams / SAP\_LAP.

# 4

Nuestras operaciones aéreas  
**Nuestros destinos y frecuencias**  
Desarrollo de negocios no aeronáuticos

Durante 2013 el tráfico de aeronaves comerciales ha experimentado un crecimiento promedio de 145 frecuencias semanales (internacional: 53 frecuencias, nacional: 92 frecuencias). Sin embargo, también se produjo una disminución de 72 frecuencias semanales (internacional: 40, nacional: 32).

Asimismo, se implementaron las siguientes nuevas rutas:

- Dallas por American Airlines, con siete frecuencias.
- Fort Laudardale por Jet Blue, con siete frecuencias.
- Santiago (vía Buenos Aires) por LAN con siete frecuencias.
- Pisco por LC Perú, con cinco frecuencias.
- Las Malvinas por LC Perú, con ocho frecuencias.

# 4

Nuestras operaciones aéreas  
Nuestros destinos y frecuencias  
Desarrollo de negocios no aeronáuticos

| AEROLÍNEA                        | CIUDAD                               | AERONAVE  | ASIENTO PROMEDIO | PRECUENCIAS PROMEDIO |
|----------------------------------|--------------------------------------|---|------------------|----------------------|
| <b>Nuevas Rutas</b>              |                                      |   |                  |                      |
| American Airlines                | Dallas                               | BOEING 757-200 / BOEING 767-323                   | 193              | 7                    |
| Jet Blue                         | Fort Laudardale                      | AIRBUS-320-232                                    | 150              | 7                    |
| LAN                              | Santiago (vía Buenos Aires)          | BOEING-767-300                                    | 221              | 7                    |
| LC Perú                          | Pisco                                | DHC-6 / DHC-8                                     | 22               | 5                    |
| LC Perú                          | Las Malvinas                         | DHC-8   | 37               | 8                    |
| Sub Total                        |                                      |   |                  | 34                   |
| <b>Incremento de Frecuencias</b> |                                      |   |                  |                      |
| Air Europa                       | Madrid                               | AIRBUS 330-202 / AIRBUS 330-243                   | 299              | 1                    |
| Copa Airlines                    | Panama                               | B-737-700 / B-737-800 / B-737-8V3 / E-190         | 143              | 3                    |
| LAN                              | Los Angeles                          | BOEING 767-300 / BOEING 787-800                   | 224              | 2                    |
| Aeroméxico                       | México                               | BOEING 737-700 / BOEING 737-800                   | 147              | 3                    |
| LAN                              | México                               | BOEING 767-300                                    | 221              | 1                    |
| LAN                              | Miami                                | BOEING 767-301                                    | 222              | 1                    |
| TACA                             | Asunción                             | AIRBUS 319 / AIRBUS 320 / EMBRAER E-190           | 98               | 1                    |
| TACA                             | Bogotá                               | A-319 / A-320 / A-321 / A-330                     | 169              | 4                    |
| TACA                             | Guayaquil                            | AIRBUS 319 / AIRBUS 320 / AIRBUS 321              | 141              | 1                    |
| TACA                             | La Paz                               | AIRBUS 319 / AIRBUS 320 / EMBRAER E-190           | 140              | 1                    |
| LAN                              | La Paz                               | AIRBUS 319-132                                    | 145              | 6                    |
| TACA                             | Medellín                             | AIRBUS 319 / AIRBUS 320 / EMBRAER E-190           | 100              | 1                    |
| TACA                             | Porto Alegre                         | AIRBUS 319 / AIRBUS 320                           | 124              | 1                    |
| Tame                             | Quito                                | A-319 / A-320 / E-190 / E-170                     | 92               | 1                    |
| LAN                              | Santiago                             | A-319 / A-320 / B-767-300 / B-787-800 / A-340-313 | 183              | 3                    |
| Sky Airlines                     | Santiago                             | AIRBUS 319 / AIRBUS 320                           | 158              | 2                    |
| LAN                              | Cajamarca                            | AIRBUS 319  | 145              | 1                    |
| LC Perú                          | Cajamarca                            | DHC-8   | 37               | 2                    |
| LAN                              | Piura - Chiclayo - Trujillo - Tumbes | AIRBUS 319 / AIRBUS 320                           | 148              | 15                   |
| LC Perú                          | Jauja                                | DHC-8   | 37               | 2                    |

| AEROLÍNEA         | CIUDAD  | AERONAVE                        | ASIENTO PROMEDIO | PRECUENCIAS PROMEDIO |
|-------------------|---|---------------------------------|------------------|----------------------|
| LC Perú           | Andahuaylas   | DHC-8                           | 37               | 2                    |
| LAN               | Arequipa - Cuzco - Juliaca - Pto. Maldonado - Tacna | AIRBUS 319 / AIRBUS 320         | 147              | 25                   |
| Peruvian Airlines | Arequipa - Cuzco - Tacna                            | BOEING 737-300 / BOEING 737-200 | 131              | 1                    |
| TACA              | Arequipa - Cuzco - Juliaca - Pto. Maldonado         | A-319 / A-320 / A-321 / E-190   | 132              | 10                   |
| LAN               | Iquitos - Pucallpa - Tarapoto                       | AIRBUS 319 / AIRBUS 320         | 147              | 10                   |
| Peruvian Airlines | Iquitos - Pucallpa - Tarapoto                       | BOEING 737-300 / BOEING 737-200 | 138              | 11                   |
| Sub Total         |   |                                 |                  | 111                  |

### Reducción de Frecuencias

|            |                               |   |     |    |
|------------|-------------------------------|---|-----|----|
| Iberia     | Madrid                        | AIRBUS 340-642 / AIRBUS-340-313 / AIRBUS 340-600    | 338 | 1  |
| Air France | París                         | BOEING 777-228(ER)                                  | 309 | 1  |
| TACA       | La Habana                     | AIRBUS 319 / AIRBUS 320                             | 130 | 1  |
| TACA       | San José                      | AIRBUS 319 / AIRBUS 320 / AIRBUS 321                | 149 | 3  |
| Avianca    | Bogotá                        | AIRBUS 319 / AIRBUS 320 / AIRBUS 330                | 219 | 4  |
| LAN        | Buenos Aires                  | BOEING 767-300                                      | 221 | 4  |
| TACA       | Buenos Aires                  | AIRBUS 320 / AIRBUS 321 / AIRBUS 330                | 220 | 1  |
| TACA       | Caracas                       | AIRBUS 319 / AIRBUS 320 / AIRBUS 321                | 169 | 2  |
| TACA       | Santiago                      | AIRBUS 319 / AIRBUS 320 / AIRBUS 321                | 194 | 4  |
| LAN        | Sao Paulo                     | AIRBUS 319 / AIRBUS 320 / BOEING 767-300            | 203 | 2  |
| TACA       | Sao Paulo                     | AIRBUS 319 / AIRBUS 320 / AIRBUS 321                | 192 | 4  |
| TACA       | Chiclayo - Trujillo - Piura   | AIRBUS 319 / AIRBUS 320 / EMBRAER E-190             | 122 | 4  |
| Star Perú  | Cuzco - Pto. Maldonado        | BAE146-100 / BAE-146-200                            | 83  | 6  |
| ATSA       | Las Malvinas                  | BEECHCRAFT-1900 / FOKKER 27-MK / PIPER CHEYENNE III | 20  | 4  |
| Star Perú  | Las Malvinas                  | BAE146-100 / BAE-146-200                            | 83  | 8  |
| Star Perú  | Iquitos - Pucallpa - Tarapoto | BAE146-100 / BAE-146-200 / BAE-146-300              | 103 | 1  |
| Sub Total  |                               |   |     | 50 |

### Cancelación de Frecuencias

|           |                      |                          |     |    |
|-----------|----------------------|--------------------------|-----|----|
| TACA      | Cali (vía Guayaquil) | AIRBUS 319               | 120 | 4  |
| LAN       | Isla de Pascua       | BOEING 767-300           | 221 | 2  |
| TACA      | Quito                | AIRBUS 319 / AIRBUS 320  | 120 | 7  |
| Star Perú | Andahuaylas          | BAE146-100 / BAE-146-200 | 79  | 4  |
| LC Perú   | Cuzco                | DHC-8                    | 37  | 5  |
| Sub Total |                      |                          |     | 22 |

# 4

Nuestras operaciones aéreas  
Nuestros destinos y frecuencias  
Desarrollo de negocios no aeronáuticos

Una creciente tendencia a nivel mundial es que los aeropuertos, como fuente potencial de ingresos, orienten sus actividades hacia el desarrollo de servicios no aeronáuticos. En línea con esta tendencia global, LAP se comprometió desde el inicio de sus operaciones a desarrollar de forma sostenible negocios comerciales relacionados con la actividad aeroportuaria.

Luego de realizadas las subastas y negociaciones correspondientes, durante 2013 se renovaron los contratos de un grupo importante de concesionarios comerciales que operan en el AIJCh, entre los que podemos nombrar a:

- Bonbonniere (Bonair)
- Nutra (Dunkin Donuts)
- Operaciones Arcos Dorados del Perú (McDonald's)
- Corporación Peruana de Restaurantes (Papa John's)
- Manacaru (Consortio Internacional de Alimentos)
- Caffè Lindo (Newrest Perú)
- United Sur (Huashca)
- Pardo's Chicken (Inversiones DT1)
- Telefónica del Perú (telefonía pública, fija e internet para locatarios)
- Assist Card (Assist Card)
- Secure Bag (Sinapsis Trading)
- Ideas Aplicadas (Ilaria)
- Inalpaca (Kuna)
- La Tinka (Intralot)
- Claro (América Móvil)
- Express Massage (Masajes en Braille)

Por otro lado, se realizaron diversos procesos de adjudicación para espacios comerciales dentro del Aeropuerto, resultando adjudicados los siguientes operadores:

- República del Cacao (Confiperú)
- Maniac (Topsa)
- Pronto Café (Surgourmet)
- The Time (Distribuidora de Relojes y Accesorios)
- Happy Stop (Confiperú)
- ATM's (Banco de Crédito, BBVA Banco Continental, and Scotiabank)
- Surgourmet (To Go – Remotas Nacionales)

Asimismo, buscando mantener los estándares de servicio y calidad de los concesionarios del Aeropuerto, en 2013 se realizaron dos estudios de cliente incógnito, así como evaluaciones de calidad de los servicios de alimentación, inclusive inspecciones higiénico-sanitarias y estudios microbiológicos de alimentos, superficie y manipuleo.

A fin de incrementar el gasto por pasajero y la venta de los concesionarios, durante el transcurso de este año se realizaron diversas actividades promocionales, entre las que destacaron:

- Promoción de Aniversario “Compra en el Aeropuerto y gánate un cero kilómetros o US\$ 29,000”, campaña realizada entre marzo y abril de 2013.
- Promoción de Fiestas Patrias “Tus compras en el Aeropuerto te llevan de crucero por el Mediterráneo”, realizada durante julio y agosto de 2013.
- Promoción de Navidad “Love is in the air”, realizada entre diciembre de 2013 y enero de 2014, en la cual se obsequió de forma instantánea, mediante la mecánica de ruleta, 2 gemas de 0,6 kilates engastadas en un anillo de oro blanco cada una.

Es importante mencionar que en 2013 se lanzó la nueva marca comercial Enjoy, Shop & Fly, la cual identifica a los negocios y actividades comerciales que se desarrollan en el AIJCh. Enjoy, Shop & Fly tiene como propósito llevar la actividad comercial en este terminal aéreo al nivel de los mejores aeropuertos del mundo que han desarrollado conceptos comerciales innovadores. Bajo este concepto, se lanzaron dos catálogos de ofertas y una guía comercial con información acerca de todos los concesionarios del Aeropuerto.



# 5

## Un Aeropuerto altamente seguro y eficiente

Seguimos siendo los mejores

Cuidando el medio ambiente

Apoyo a la comunidad

Un Aeropuerto más grande, para un Perú más grande

La seguridad es una prioridad de LAP en todas las actividades del AIJCh. Por tal motivo, LAP garantiza a sus clientes y pasajeros no solo una infraestructura aeroportuaria de clase mundial, sino también tiempos de operación y servicios altamente eficientes.

La labor de LAP se lleva a cabo de acuerdo con lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), organismo que depende del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). La responsabilidad de LAP en cuanto a seguridad se centra en la prevención de actos de interferencia ilícita y todos aquellos que puedan poner en riesgo a los usuarios y pasajeros del AIJCh. Por esta razón, LAP siempre realiza actividades coordinadas con la Policía Nacional del Perú (PNP) y con diversas entidades del Estado Peruano, con el fin de brindarles todas las facilidades necesarias para que puedan cumplir con su labor de prevención del delito.

# 5

Un Aeropuerto altamente seguro y eficiente  
Seguimos siendo los mejores  
Cuidando el medio ambiente  
Apoyo a la comunidad  
Un Aeropuerto más grande, para un Perú más grande

Por quinto año consecutivo, y en reconocimiento de su indiscutible posición de liderazgo entre los demás aeropuertos de América del Sur, el AIJCh recibió en 2013 importantes premios internacionales que enorgullecen a LAP y refuerzan su compromiso de seguir trabajando aún mejor.

Buscando elegir a los ganadores de World Airport Awards, en abril de 2013 *Skytrax Research*, consultora de estudios de mercado especializada en temas aeroportuarios que todos los años lleva a cabo una encuesta vía Internet a más de 12 millones de pasajeros de 108 nacionalidades y usuarios de por lo menos 388 terminales aéreas alrededor del mundo, otorgó al AIJCh el premio al Mejor Aeropuerto de Sudamérica 2013. En esta oportunidad, el AIJCh superó a los aeropuertos de Guayaquil (Ecuador) y Santiago (Chile), los cuales ocuparon el segundo y tercer lugar, respectivamente.

Asimismo, el AIJCh se ubicó en el lugar número 25 dentro de los 100 mejores aeropuertos del mundo, destacando sobre otros terminales aéreas como los de Gatwick (Londres/Inglaterra), Sydney (Australia), Viena (Austria) y Bruselas (Bélgica), entre otros aeropuertos de clase mundial.

Además de ganar el premio como Mejor Aeropuerto de América del Sur, en 2013 el primer terminal aéreo del país obtuvo por tercer año consecutivo el premio a Mejor Personal de Aeropuerto en Sudamérica, gracias al servicio de todos los trabajadores de la comunidad aeroportuaria.

La encuesta realizada considera 39 criterios distintos para su medición, entre ellos el acceso al Aeropuerto, la disponibilidad para el tránsito de pasajeros, la comodidad en el terminal, la ambientación y limpieza, los tiempos de espera y servicio en Migraciones, la señalética del terminal, el manejo de equipaje, los controles de seguridad, la calidez y amabilidad del personal del Aeropuerto, la facilidad para las conexiones y la variedad de oferta de productos y servicios.

Igualmente, en julio de 2013, el AIJCh fue elegido como el Aeropuerto Líder en Sudamérica 2013 por *World Travel Awards*, premios calificados por *The Wall Street Journal* como los "Oscar" de la industria del turismo. El AIJCh ocupó el primer lugar entre los aeropuertos de la región, superando al Aeropuerto Internacional de Brasilia (Brasil), el Aeropuerto Antonio Carlos Jobim (Brasil), el Aeropuerto Internacional de Buenos Aires (Argentina) y el Aeropuerto Internacional de Santiago (Chile).

# 5

Un Aeropuerto altamente seguro y eficiente  
Seguimos siendo los mejores  
**Cuidando el medio ambiente**  
Apoyo a la comunidad  
Un Aeropuerto más grande, para un Perú más grande

En 2013 LAP organizó importantes eventos, siendo los más representativos “La Semana de la Calidad, Medio Ambiente, Seguridad y Salud Ocupacional” y “La Hora del Planeta”, con el fin de sensibilizar a toda la comunidad aeroportuaria respecto de las prácticas de protección ambiental y la relevancia de su aplicación y difusión.

Asimismo, por su compromiso con la conservación del medio ambiente, LAP ha gestionado acciones enfocadas en prevenir, controlar y minimizar todo impacto ambiental que haya sido producto o consecuencia de las diversas actividades realizadas en el AIJCh. Para poder realizar estas acciones en favor de la protección del medio ambiente, LAP cuenta con una política ambiental, así como un Sistema de Gestión Ambiental enmarcado por la norma ISO 14001, que a su vez se mantiene certificada desde 2003. De igual forma, el Sistema de Gestión de la Calidad de LAP se encuentra certificado bajo la Norma ISO 9001 desde 2001. Finalmente, en 2013 se logró la certificación bajo la norma OHSAS 18001, referida al Sistema de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional.

Dentro de las acciones llevadas a cabo, y en concordancia con su compromiso con la conservación del medio ambiente, LAP ha corroborado el cumplimiento de los límites máximos permisibles de las unidades vehiculares y equipos motorizados que circulan en Plataforma, conforme al Plan de Control de Emisiones de Gases. Igualmente, se llevó a cabo el respectivo monitoreo de calidad de aire, agua, ruido y otros parámetros ambientales en las instalaciones del AIJCh, conforme a lo establecido en nuestro Estudio de Impacto Ambiental y en la normativa legal aplicable. De igual forma, para cumplir las obligaciones legales ambientales, se han realizado auditorías internas y externas a todos los procesos de LAP y sus empresas externas.

# 5

Un Aeropuerto altamente seguro y eficiente  
Seguimos siendo los mejores  
Cuidando el medio ambiente  
**Apoyo a la comunidad**  
Un Aeropuerto más grande, para un Perú más grande

Como parte de nuestras acciones de Responsabilidad Social, LAP dedica grandes esfuerzos y una constante colaboración a apoyar a las comunidades de escasos recursos del Callao. Es por ello que desde octubre de 2011 se viene trabajando en la mejora de la calidad de la educación preescolar de niños de 3 a 5 años de la zona de influencia del AIJCh. Gracias a esta dedicación, 357 niños de los nidos de Bocanegra (ocho aulas) y 200 Millas (cuatro aulas), ubicados en las zonas aledañas al AIJCh, recibieron una mejor educación en 2013.

Es primordial mencionar que estos jardines infantiles son dirigidos desde 1985 por Westnell Nursery Society (Reino Unido) y por la Asociación Sembrando Juntos. Estos nidos cuentan en la actualidad con 24 trabajadores locales quienes, además de sus labores, brindan asistencia a las familias de los pequeños.

Además, en 2013 se llevaron a cabo actividades que motivaron la participación entusiasta de los colaboradores de LAP, como la "Fiesta de la Pintura", "Ponle calor a este invierno", "Nos vienen a visitar" y "Nacimiento en vivo". En paralelo a estas acciones, se lograron cubrir los gastos estudiantiles de 35 niños por todo el año.

Asimismo, con la misión de recaudar dinero para los niños de la Asociación Sembrando Juntos, desde octubre de 2012 se han instalado en la zona de embarque cuatro urnas de donación con la finalidad de brindar a los pasajeros la oportunidad de colaborar con la educación de los niños. La recaudación obtenida, que en 2013 superó los 50,000 nuevos soles, fue entregada a dicha institución para cubrir los gastos de innovación en su metodología educativa.

# 5

Un Aeropuerto altamente seguro y eficiente  
Seguimos siendo los mejores  
Cuidando el medio ambiente  
Apoyo a la comunidad  
Un Aeropuerto más grande, para un Perú más grande

Durante el año 2013, el MTC efectuó una entrega parcial de terreno para la ampliación del AIJCh. Aún está pendiente la entrega de una importante área de 2,961,486.88 m<sup>2</sup>, que actualmente cruza la avenida Néstor Gambetta. Para solucionar esta muy importante limitante, el Gobierno ha convocado a una licitación para la construcción de un túnel y liberar así la interferencia entre esta vía y la futura segunda pista de aterrizaje y despegue. El Estado Peruano se ha comprometido a entregar los terrenos restantes hasta el 31 de diciembre de 2015.

Con la entrega de terrenos se iniciaron las labores de auditoría ambiental, dirigidas por el área de Sistemas de Gestión, con el fin de identificar los pasivos ambientales (suelos contaminados con hidrocarburo, pozos de agua, silos, etc.). Es necesario señalar que la zona auditada es principalmente agrícola y poblacional, por lo que la remediación ambiental correspondió básicamente al sellado de pozos y silos y retiro de residuos domésticos. El informe final de la auditoría ambiental fue presentado a la Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales (DGASA) del MTC el 28 de octubre de 2013.

Asimismo, en 2013 se empezaron los trabajos de ingeniería y construcción del cerco perimétrico en los terrenos recibidos. La obra incluye la construcción de aproximadamente 5 km lineales de cerco definitivo, sistema de iluminación y vía perimetral.

La ampliación del Aeropuerto incluye la construcción de la segunda pista, un mayor número de puestos de estacionamiento para aeronaves, calles de rodaje, el nuevo terminal, un nuevo terminal de carga y accesos adicionales al Aeropuerto, entre otras facilidades.

La infraestructura y mayor capacidad que tendrá el AIJCh en el futuro permitirán recibir más pasajeros y aerolíneas que deseen volar hacia el Perú y mejorará la conectividad a cualquier región del país. De esta manera podremos satisfacer las expectativas de nuestros usuarios y crear valor de manera sostenible para el beneficio de nuestros inversionistas, de la comunidad y del país en general.

