

Infraestructura

## Aeropuerto Jorge Chávez: el detrás de escena y las posibles sanciones que acarrearía su nueva postergación

Ensayos fallidos y una serie de discrepancias críticas volvieron a dejar en vilo al nuevo [Aeropuerto Internacional Jorge Chávez](#). Y una posible sanción a los responsables empieza a asomar.

Por Edward Abarca  
22 de marzo de 2025  
Lectura de 3 min



Retrocesos de última hora, pruebas insuficientes y una serie de observaciones críticas condenaron a la esperada inauguración del nuevo [Aeropuerto Jorge Chávez](#) a su tercera postergación; esta vez, de forma indefinida. [Como anticipó esta revista hace más de dos](#)

meses, el nuevo terminal no estará listo para operar este 30 de marzo. Y el **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)** ya sugirió que no firmará una adenda o acta de acuerdos con **Lima Airport Partners (LAP)** para extender el plazo. “A partir del 31 de marzo empiezan a correr las sanciones [contra el concesionario]”, advirtió el titular del MTC, Raúl Pérez-Reyes, en conferencia de prensa.

**Según fuentes directamente involucradas en las idas y vueltas de los últimos días, a las que accedió SEMANA económica, los problemas que propiciaron la nueva postergación cobraron visibilidad, sobre todo, durante la fase de pruebas. Como parte de esta, LAP dispuso que el ensayo integral del jueves 13 no contaría con cuatro aeronaves, como se planificó en un principio. “La noche previa llamó a tres aerolíneas y les dijo que ya no iban a participar”,** revela el *country manager* para Perú y Bolivia de la **Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)**, Martín La Rosa.

**La cantidad de pasajeros que participaron en los ensayos fue otro de los motivos de discrepancia. “LAP definió una participación de 800 pasajeros de prueba cada día. Dijimos que se debía realizar por lo menos con 2,000 personas. Nunca se dio”,** cuenta el gerente general de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), Carlos Gutiérrez.

De acuerdo con las fuentes consultadas por esta revista, a nivel de seguridad la infraestructura tampoco estaría lista para operar con total garantía. Si bien esta registra un avance del 99.5%, aún presenta observaciones críticas, como la falta de integración de los sistemas de iluminación, antiincendios, control de accesos, etc. Y la **planta de abastecimiento de combustible** no tiene autorización para operar, según Ositran. **“Si el 30 de marzo LAP no subsana las observaciones, Ositran activa el mecanismo de sanciones y**

**penalidades”, advierte el gerente de supervisión y fiscalización del regulador, Francisco Jaramillo.**

Desde el punto de vista legal, Ositran puede decidir si sanciona a LAP por incumplimientos al contrato de concesión y por faltas a su Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS). “Es común que los contratos tengan una cláusula que establece que, si un incumplimiento [contractual] se tipifica como infracción administrativa y como conducta penalizable, se aplicará sólo una [de las medidas]. En ausencia de ello, la decisión es del regulador”, explica el asociado senior del estudio Payet, Rey, Cauvi, Pérez Abogados, Sebastián Gamarra. En este caso, el contrato estipula que un incumplimiento del plazo faculta al concedente a aplicar penalidades. Y, por otro lado, el reglamento tipifica como infracción grave el incumplimiento del cronograma de ejecución de inversiones.

SEMANAeconómica consultó a **LAP** sobre las incidencias descritas en este informe, pero el concesionario dijo no tener voceros disponibles. En el comunicado divulgado el lunes 17, sin embargo, LAP indicó que la planificación de las pruebas integrales no fue objetada por las involucradas cuando se les informó sobre las mismas. Y que los ensayos fueron ejecutados en su totalidad, aunque “el nivel de participación de los involucrados no ha sido el óptimo”.