



**Quinta Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA (GREPECAS-RASG-PA/5) y
Vigésima tercera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y
Sudamérica (GREPECAS/23)**

Fase Virtual (Asincrónica, 19 de enero al 17 de febrero de 2026)

Fase Presencial (Ciudad de México, México del 4 al 6 de marzo de 2026)

Cuestión 9 del Orden del día: Otros asuntos a tratar en la fase virtual

**TRANSICIÓN OPERACIONAL AL NUEVO TERMINAL DEL AEROPUERTO
INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ Y EL INICIO DE OPERACIONES
SEGREGADAS EN DOS PISTAS**

(Presentada por la República del Perú)

RESUMEN EJECUTIVO

Durante el año 2025, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC) ejecutó un cambio operacional integral para la entrada en servicio de un nuevo terminal e inicio de operaciones, en un entorno de alta complejidad operacional, que incluyó operaciones segregadas, mantenimiento de pista y, posteriormente, la operación con ambas pistas en un ambiente donde se priorizó la seguridad operacional.

La experiencia ha permitido evidenciar la importancia de una gestión eficaz de la capacidad y de la continuidad operacional en el principal aeropuerto del Perú y su espacio aéreo asociado con la mayor densidad de tránsito.

Acción:	Las acciones sugeridas se encuentran incluidas en la Sección 6.
Metas Estratégicas 2026-2050:	<ul style="list-style-type: none">• Todos los vuelos son seguros y protegidos• La Aviación es sostenible en términos medioambientales• Movilidad fluida, accesible y confiable• Ningún país se queda atrás• Marco jurídico integral• Desarrollo económico
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Doc. 9750, Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)• Plan Nacional de Navegación Aérea- PNNA PERU.

1. Introducción

1.1 El crecimiento sostenido de la demanda aérea en el Perú hizo imprescindible la ampliación de la infraestructura aeroportuaria de nuestro principal aeropuerto. En este contexto, el Nuevo Terminal del

AIJC constituye un proyecto estratégico para el Estado Peruano, no solo desde el punto de vista de infraestructura, sino también desde la gestión del tránsito aéreo, la capacidad aeroportuaria y la continuidad operacional.

1.2 Coordinación y planificación previa al inicio de operaciones

1.2.1 Previo a la entrada en servicio del Nuevo Terminal, el Estado Peruano, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en su condición de Autoridad de Aviación Civil, impulsó un proceso de planificación y coordinación anticipada con toda la comunidad aeronáutica, con el objetivo de asegurar una transición operacional segura y ordenada.

1.2.2 En este marco, se conformó un Comité Interinstitucional de Trabajo del AIJC, liderado por la Autoridad de Aviación Civil, que funcionó como espacio permanente de coordinación y toma de decisiones, con reuniones técnicas periódicas. En dicho comité participaron, entre otros, el operador aeroportuario (LAP), el proveedor de servicios ATS (CORPAC), las aerolíneas, IATA, el área encargada de la programación de vuelos (itinerarios), organismos gubernamentales y demás actores relevantes del sistema aeronáutico.

1.2.3 El Comité estructuró sus trabajos a través de grupos técnicos especializados, orientados a atender de manera integral los distintos componentes del Proyecto de Ampliación del AIJC, incluyendo entre otros:

- Certificación y requerimientos regulatorios DGAC
- Procesos operacionales y control único de seguridad (AVSEC)
- Procedimientos ATS: Centro de Control, Aproximación y Torre de Control
- Sistema de Dirección de Plataforma Digital (SDPD)
- Actualización del Concepto Operacional del AIJC (CONOPS)
- Capacidad operativa aeroportuaria
- Obras del proyecto de ampliación e infraestructura crítica
- Servicios meteorológicos y gestión de contingencias operacionales

1.2.4 Estas instancias de coordinación permitieron identificar tareas pendientes, evaluar riesgos operacionales, definir escenarios de operación y establecer medidas de mitigación, contribuyendo a que la transición se realizara con un alto nivel de preparación y conciencia situacional por parte de todos los actores involucrados.

1.3 La entrada en servicio del nuevo terminal se realizó el 1 de junio del 2025, mediante un corte operacional total de 12 horas, sin fases de convivencia entre terminales, lo cual incrementó significativamente la complejidad del sistema y exigió una gestión rigurosa de la capacidad y de los flujos de tránsito aéreo, con apoyo permanente del servicio ATFM a través de la FMU Lima.

2. **Transición operacional del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez: cambio integral de terminal y gestión de pistas**

2.1 Cambio operacional integral al Nuevo Terminal del AIJC – Contexto general

2.1.1 El Proyecto de Ampliación del AIJC se desarrolló bajo el concepto de “Ciudad Aeropuerto”, abarcando aproximadamente 900 hectáreas de terreno, y representó una transformación estructural importante del principal aeropuerto del país.

2.1.2 La nueva infraestructura incluye, entre otros elementos:

- Una nueva pista de 3,480 metros, equipada con categoría CAT II.
- Una nueva torre de control de aproximadamente 65 metros de altura, con posiciones de control diferenciadas para el lado oeste y este del aeródromo.
- Más de 10 km de nuevas calles de rodaje, con sistemas de balizamiento y señalización asociados.
- Sistemas de ayudas a la navegación, incluyendo ILS y luces de aproximación, debidamente calibrados y operacionales.
- Un terminal único diseñado bajo estándares y lineamientos del Manual de IATA.
- El primer terminal aeroportuario en Sudamérica con aisladores sísmicos.

2.1.3 El edificio terminal está compuesto por un procesador central de cinco niveles y tres diques de embarque (doméstico, internacional y mixto). En su primera fase, se inauguró una infraestructura de aproximadamente 210,000m², con una capacidad superior a 30 millones de pasajeros anuales, previendo su ampliación a más de 250,000m² para alcanzar una capacidad de 40 millones de pasajeros hacia 2026.

2.1.4 Desde el punto de vista de procesamiento de pasajeros, la capacidad del antiguo terminal era de aproximadamente 3,192 pasajeros por hora punta (PHP) en arribos y 3,360 PHP en salidas, mientras que el nuevo terminal incrementa esta capacidad a 6,094 PHP en arribos y 3,413 PHP en salidas, reflejando una mejora sustancial en la capacidad instalada.

2.1.5 El 1 de junio del 2025 a la medianoche, según lo planificado, se realizó el cierre total de las operaciones durante 12 horas, luego de las cuales se reiniciaron las operaciones con un nuevo escenario operacional:

- La totalidad de las aeronaves fueron atendidas exclusivamente en la nueva infraestructura.
- Se activó de manera simultánea la nueva plataforma, calles de rodaje, posiciones de estacionamiento y flujos operacionales.
- Se puso en servicio nuevos procedimientos ATS y de movimiento en superficie coordinados con el Sistema de Dirección de Plataforma (STD) del concesionario LAP.
- Todos los servicios críticos del aeropuerto aseguraron continuidad inmediata, manteniendo los niveles de seguridad operacional.

2.1.6 La ejecución de este cambio representó un reto operativo sin precedentes no solo para el sistema aeroportuario nacional sino en toda la comunidad aeronáutica nacional, dado que se tomaron las medidas para garantizar la transición del terminal antiguo al nuevo terminal del principal *hub* del país, y el reinicio de las operaciones con los márgenes adecuados de seguridad operacional y eficiencia, minimizando la afectación a la capacidad del aeropuerto.

2.2 Modo de operación – Gestión del cambio

2.2.1 Previamente a la entrada en operación del Nuevo Terminal, se desarrolló y actualizó el Concepto de Operaciones del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (CONOPS), el cual permitió definir de manera anticipada los esquemas operacionales, roles y responsabilidades de los distintos actores del sistema para los diferentes escenarios asociados a la operación de una nueva configuración del área de maniobras (*layout*), así como, trabajos de mantenimiento/rehabilitación previstos en la misma.

2.2.2 Con la entrada en operación del Nuevo Terminal, se implementó el modo de operación segregado, utilizando la pista 16L para salidas y la pista 16R para arribos, en determinados horarios, así

como, una configuración mixta en la pista 16R, de acuerdo con las condiciones operacionales requeridas por las partes involucradas.

2.2.3 Durante la puesta en operación de la nueva infraestructura, se presentaron nuevos retos para el modo de operación del SPJC, debido a la necesidad de realizar trabajos de rehabilitación en la antigua pista 16L y calles de rodaje, así como la culminación de los trabajos de construcción de nuevas calles de rodaje L1, L4 y L7 que conectarían la pista 16L con el área de maniobras nueva.



2.2.4 Adicionalmente, debido a los frecuentes cambios en el área de movimiento disponible para las operaciones, con el objetivo de fortalecer la conciencia situacional de los usuarios del aeropuerto, se publicaron los siguientes suplementos AIP:

- SUP AIP 17/2025 – Operación de Pistas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- SUP AIP 16/2025 – Flujos preferentes de rodaje
- SUP AIP 15/2025 – Actualización de datos del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
- SUP AIP 14/2025 – Trabajos de rehabilitación de pavimento y renovación del sistema de ayudas visuales
- SUP AIP 15/2024 – Procedimientos de atenuación del ruido
- SUP AIP 12/2024 – Procedimiento temporal de cruce de pista bidireccional
- SUP AIRAC 14/2024 – Servicio de Dirección de Plataforma Digital (SDP-D)

2.2.5 Otro hito importante se dio el 21 de diciembre de 2025, cuando posterior a los trabajos de rehabilitación, se reinició la operación segregada con ambas pistas (SUP AIP 32/2025). Este hito permitió incrementar de manera significativa la capacidad aeroportuaria declarada, aumentando de 35 a 55 operaciones por hora, y reducir o eliminar las restricciones operacionales implementadas durante las fases anteriores, por aplicación de medidas ATFM requeridas para equilibrar demanda / capacidad. Ver en el **Apéndice** el análisis comparativo de llegadas/salidas programadas.

2.2.6 El incremento de capacidad del aeropuerto ha fortalecido el rol del AIJC como aeropuerto soporte de la red regional, particularmente durante periodos de alta demanda estacional y contingencias operacionales.

2.3 Gestión de la capacidad y del tránsito aéreo

2.3.1 Durante todo el proceso de transición, la gestión ATM y la capacidad ATS fueron elementos claves para asegurar:

- La utilización segura y eficiente del espacio aéreo y la infraestructura disponible

- La continuidad del servicio
- La adecuada absorción de la demanda en un entorno operacional dinámico

2.3.2 Las decisiones adoptadas se basaron en análisis técnicos, monitoreo continuo de la operación y coordinación permanente entre la DGAC, CORPAC (ATS), la FMU Lima y el operador aeroportuario.

2.4 Sistema de dirección de plataforma digital (SDPD)

2.4.1 En el año 2024, en previsión a la gestión más compleja de las aeronaves en la plataforma, se suscribió una Carta de Acuerdo Operacional entre el ANSP (CORPAC- SPJC TWR) y el operador aeroportuario (LAP- SPJC SDPD), cuyo objetivo fue establecer los procedimientos de coordinación para la transferencia del tránsito entre las áreas de responsabilidad del servicio de control de aeródromo y el servicio de dirección en plataforma.

2.4.2 Dicha carta definió claramente:

- Las responsabilidades de CORPAC en el área de maniobras hasta las puertas de transferencia
- Las responsabilidades de LAP en las plataformas y calles de rodaje bajo su gestión
- Los flujos de transferencia operativa asociados a la operación con ambas pistas

2.4.3 Este marco operativo permitió una integración ordenada del SDPD dentro del esquema ATS, contribuyendo a la eficiencia y seguridad de las operaciones en superficie.

2.4.5 Monitoreo post inicio de operaciones

2.5.1 Posterior al inicio de operaciones, la DGAC, como parte del resguardo permanente de la seguridad operacional con el objetivo de identificar oportunidades de mejora y ajustar procedimientos cuando fuese necesario, implementó el seguimiento continuo del desempeño operacional de las operaciones desde el nuevo Terminal y modo de operación segregado.

2.5.2 Se elaboró publicaciones para actualizar la información mediante Suplementos y NOTAM, debiendo hacer un seguimiento frecuente para ver la vigencia y pertinencia de la información publicada y revisada con toda la comunidad aeronáutica.

2.5.3 Otro aspecto importante es que se reforzó la vigilancia de las operaciones y de los reportes de los sucesos en el AIJC. Entre los aspectos monitoreados, se identificó la aparición de eventos de confusión de pista durante la aproximación final (*misleading*), particularmente durante las fases iniciales de operación segregada. El análisis de los reportes de accidentes e incidentes (RAI) permitió identificar patrones operacionales, horarios y fases de vuelo involucradas.

2.5.4 Asimismo, durante este proceso, se observó diversos eventos de incursión en pista e ingresos no autorizados a calles de rodaje, los cuales fueron abordados por el *Runway Safety Team* (RST) del aeropuerto con la participación de los operadores aéreos, servicios de plataforma, explotador aeroportuario, los servicios de tránsito aéreo, y sus SMS correspondientes.

2.5.5 Estas situaciones fueron atendidas de manera oportuna por la autoridad aeronáutica, en coordinación con el operador aeroportuario, el proveedor ATS y las aerolíneas, mediante la revisión de procedimientos, la emisión de NOTAM y suplementos AIP, así como acciones de difusión y reforzamiento de la conciencia situacional.

2.5.6 Este enfoque permitió que las medidas correctivas se aplicaran de forma proporcional y preventiva, sin generar impactos adversos en la continuidad operacional, reconociendo que este tipo de ajustes son inherentes a la puesta en servicio de nuevas infraestructuras aeroportuarias complejas.

3. Conclusiones

3.1 Entre las principales conclusiones y lecciones aprendidas derivadas del proceso se destacan:

- a) La importancia de generar un trabajo colaborativo entre todas las partes de la comunidad aeronáutica, bajo el liderazgo de una institución reconocida.
- b) La importancia de contar una planificación adecuada con diversos escenarios operacionales que permitan flexibilidad ante trabajos de infraestructura crítica manteniendo la seguridad de las operaciones.
- c) La previsibilidad de la demanda y la capacidad en aeropuertos de alta complejidad.
- d) El monitoreo post implantación es fundamental para resguardar la seguridad operacional y realizar ajustes oportunos en escenarios de alta complejidad.

4. Acciones Sugeridas

4.1 La reunión es invitada a:

- a) Tomar nota de la experiencia del Estado Peruano en la puesta en operación de un nuevo terminal y la gestión de operaciones en dos pistas;
- b) considerar las lecciones aprendidas como referencia para procesos similares en la Región CAR/SAM; y
- c) promover el intercambio de experiencias sobre gestión de capacidad y continuidad operacional en aeropuertos de gran escala.

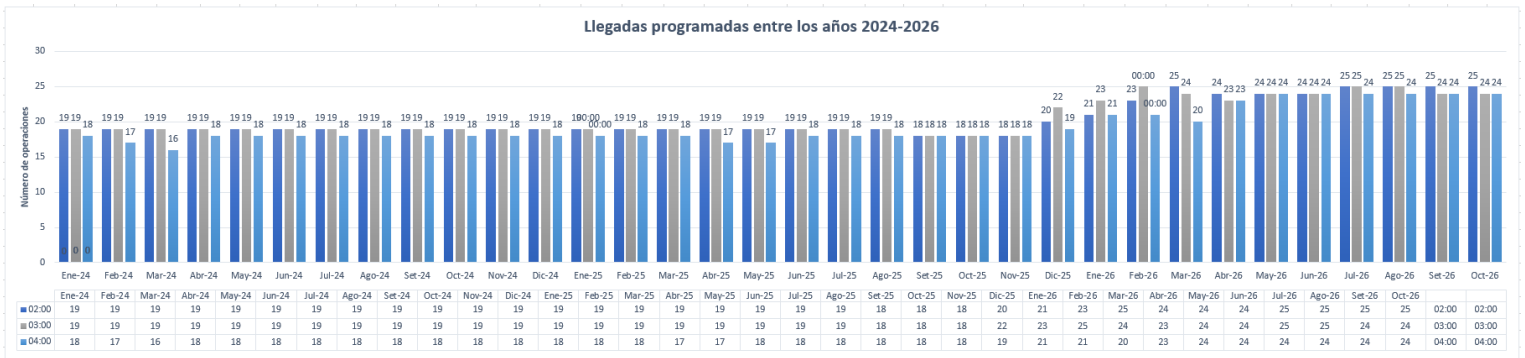
APÉNDICE

COMPARATIVO LLEGADAS PROGRAMADAS

HORA UTC	2024											
	Ene-24	Feb-24	Mar-24	Abr-24	May-24	Jun-24	Jul-24	Ago-24	Set-24	Oct-24	Nov-24	Dic-24
02:00	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
03:00	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
04:00	18	17	16	18	18	18	18	18	18	18	18	18

HORA UTC	2025											
	Ene-25	Feb-25	Mar-25	Abr-25	May-25	Jun-25	Jul-25	Ago-25	Set-25	Oct-25	Nov-25	Dic-25
02:00	19	19	19	19	19	19	19	19	18	18	18	20
03:00	19	19	19	19	19	19	19	19	18	18	18	22
04:00	18	18	18	17	17	18	18	18	18	18	18	19

HORA UTC	2026									
	Ene-26	Feb-26	Mar-26	Abr-26	May-26	Jun-26	Jul-26	Ago-26	Set-26	Oct-26
02:00	21	23	25	24	24	24	25	25	25	25
03:00	23	25	24	23	24	24	25	25	24	24
04:00	21	21	20	23	24	24	24	24	24	24



COMPARATIVO SALIDAS PROGRAMADAS

HORA UTC	2024											
	Ene-24	Feb-24	Mar-24	Abr-24	May-24	Jun-24	Jul-24	Ago-24	Set-24	Oct-24	Nov-24	Dic-24
13:00	17	16	17	17	17	16	17	17	17	18	16	17
14:00	17	16	16	17	17	18	18	18	18	18	18	18
15:00	15	15	15	17	17	17	18	18	18	18	17	18

HORA UTC	2025											
	Ene-25	Feb-25	Mar-25	Abr-25	May-25	Jun-25	Jul-25	Ago-25	Set-25	Oct-25	Nov-25	Dic-25
13:00	16	17	17	15	16	14	15	15	15	16	17	18
14:00	18	17	18	18	18	18	18	18	18	18	18	20
15:00	17	16	17	17	18	17	17	17	17	17	18	18

HORA UTC	2026									
	Ene-26	Feb-26	Mar-26	Abr-26	May-26	Jun-26	Jul-26	Ago-26	Set-26	Oct-26
13:00	19	20	19	24	24	24	25	25	25	25
14:00	21	22	22	25	25	25	24	24	24	24
15:00	16	15	18	20	21	21	23	22	22	22

