LATAM advierte que la TUUA de transferencia pone en riesgo inversión de US$1.500 millones en el Perú: “Las probabilidades han bajado”

Para el CEO de LATAM, la implementación de la TUUA de transferencia reduce las oportunidades en el Perú. Asegura que hay alternativas para reubicar a los A321XLR.



RICARDO DELPIANO 7 DE JUNIO DE 2026 4 MIN DE LECTURA



Roberto Alvo, CEO de LATAM (der) y Jerome Cadier, CEO LATAM Brasil (izq) en IATA AGM en Río de Janeiro. Fotografía: Ricardo J. Delpiano

EL AÉREO EN RÍO DE JANEIRO, BRASIL El Perú fue uno de los países que impulsó la expansión internacional de LATAM con la creación de hub de Lima. Sin duda, una decisión estratégica que favoreció no sólo el crecimiento de la aerolínea por las Américas, sino que también contribuyó a mejorar la conectividad del país.

Desafortunadamente, la continuidad de este aporte al desarrollo del Perú está amenazado. **La imposición de la Tasa de Única de Uso Aeroportuario (TUUA) de transferencia en el aeropuerto Jorge Chávez de Lima condiciona el desarrollo del tráfico de pasajeros por el encarecimiento de los viajes en una región y mercado con alta sensibilidad al precio.**

Desde Río de Janeiro, donde se realiza la Asamblea General de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), **Roberto Alvo, CEO de LATAM Airlines Group, cuestionó la política aplicada por el Estado del Perú que está obligando a modificar las perspectivas del grupo en el país.** No es el único. A nivel de industria aérea y del turismo aparecen más voces que no entienden cómo un país que necesita de aviación y turismo para desarrollarse puede implementar tan adversa medida que pone en riesgo la competitividad del país.

> **“Perú ha sido y sigue siendo un mercado importante para LATAM. Tenemos un plan de inversiones de aproximadamente US$1.500 millones en flota en Perú que nos encantaría ejecutar”, afirmó Alvo a “El Aéreo”.**

Para el CEO de LATAM, la implementación de la TUUA de transferencia es un desincentivo para el desarrollo del tráfico de conexiones en Lima. Pone en riesgo no sólo al turismo, sino que también como su aeropuerto se posiciona frente a otros en la región que

no cobran las conexiones. Desde su perspectiva, este cobro hará que la capital peruana pase a un segundo plano.

Condicionamiento de la inversión

Para los próximos años, el hub del Perú es uno de los candidatos para recibir los nuevos aviones Airbus A321XLR que reemplazarán en parte a los Boeing 767-300ER. Por consiguiente, es fundamental para mantener la continuidad de las rutas que estos últimos aviones operan.

Según Alvo, la permanencia del cobro de las conexiones reduce las probabilidades de concretar el plan de renovación y expansión de flota previsto para el mercado peruano. En ese sentido, varios tramos desde Lima podrían estar amenazados, sumándose a otras rutas que ya han sido canceladas.

> **“A mí me encantaría ver que lo que tenemos pensado para invertir en Perú se haga realidad, pero creo que es correcto decir que, dadas las circunstancias, esas probabilidades hoy han bajado”, señaló.**

El ejecutivo explicó que LATAM dispone de alternativas para utilizar los futuros Airbus A321XLR que podrían operar desde Perú. Considerando la diversificación de las operaciones en la región, aparecen otras opciones más competitivas para basar la totalidad o al menos gran parte de esta nueva flota.

> **“Tenemos otras aplicaciones posibles para el A321XLR. Puede operar rutas desde Brasilia o desde Fortaleza, pero nuestra intención sería seguir desarrollando el mercado peruano como lo hemos hecho durante los últimos años, y para eso tienen que darse las condiciones”, indicó.**

El A321XLR cuenta con una capacidad para realizar tramos sin escalas de hasta 9 horas de duración. D**esde Lima, podría atender cualquier destino con baja demanda hacia Norteamérica abriendo la posibilidad para desarrollar nuevas rutas sin carga y con un componente importante de tráfico Premium.**

Entre las rutas que Lima arriesga perder, si LATAM mueve los A321XLR a otras bases de la región, están la mayoría que hoy se operan con B767-300ER, pero que no movilizan carga. Para las que tienen un tráfico de mercancías, la renovación está de la mano de los B787-9, pero obliga a contar con más pasajeros, aspecto que hoy está complicado por la TUUA de transferencia.



Airbus A321XLR en los colores de LATAM. Fotografía: LATAM

Cuestionamientos a la eliminación parcial de la tasa

Alvo también cuestionó la decisión del Gobierno del Perú y de Lima Airport Partners de eliminar únicamente la tasa de conexión doméstica, manteniendo vigente el cobro para los pasajeros internacionales en tránsito. **Sus dudas se sumaron a las Peter Cerdá, vicepresidente de IATA para las Américas, quien señaló que las decisiones de la autoridad están dirigidas a la concesionaria del aeropuerto.**

“Me hago la pregunta: ¿cuál es la diferencia entre la tasa de conexión doméstica y la tasa de conexión internacional? Si la tasa doméstica era una mala idea y por eso la eliminaron, ¿por qué no eliminaron la internacional?”, manifestó.

El directivo señaló que la medida genera una distorsión que perjudica especialmente al tráfico internacional de conexión que utiliza Lima como punto de enlace hacia otros destinos de Sudamérica. Tomando datos y comportamiento de la industria, el impacto negativo del cobro de las conexiones ya se siente.

“No solamente nuestro tráfico ha caído, sino también el de otros competidores. La caída del tráfico entre Santiago y Lima es de prácticamente un 10%, según cifras públicas de la autoridad chilena en lo que va del año”, afirmó.

El ejecutivo agregó que Perú es actualmente el único país de la región que todavía no recupera el volumen de turistas internacionales registrado antes de la crisis sanitaria de 2020. Con el cobro de las conexiones el ritmo de recuperación se vuelve más lento.

> **“Perú es el único país en la región que no ha recuperado la cantidad de turistas que tenía antes de 2020, y esto simplemente hace que esa probabilidad de recuperación sea cada vez más lejana”, comentó.**



Fotografía: MTC

Turismo y conectividad en riesgo

Para LATAM, la permanencia de la TUUA internacional no solo afecta a las aerolíneas, sino también al desarrollo económico del Perú. Para su CEO, el país tiene uno de los mayores potenciales turísticos de América Latina gracias a su patrimonio histórico, cultura, la gastronomía y la biodiversidad. Sin embargo, la mala decisión de sus autoridades y las políticas públicas destruyen las oportunidades.

“La capacidad que tiene Perú para hacer crecer su economía apoyándose en el turismo es gigantesca. Es uno de los países más interesantes para visitar en la región, pero lamentablemente situaciones como esta solo están evitando que el país se desarrolle en una industria tan importante como el turismo”, puntualizó Alvo.