

Índice de Competitividad del Transporte Aéreo en América Latina y el Caribe

Empecemos



Contenidos

Introducción	3
Crecimiento histórico del tráfico y perspectivas futuras	4
Objetivo, Alcance y Metodología	6
Pilares del Índice	7
Principales Resultados	8
Pilar 1: Costos Operativos	9
1.1 Costos de Combustible	11
1.2 Costos de Sobrevuelo	12
1.3 Costos de "turnaround"	13
Pilar 2: Calidad de Infraestructura	14
2.1 Congestión Aeroportuaria	19
2.2 Posiciones de parqueo no remotas	20
2.3 Puntualidad	21
2.4 Calidad Aeroportuaria	22
Pilar 3: Impuestos y tasas para Pasajeros	24
3.1 TUA Internacional	27
3.2 Otras Tasas e Impuestos Internacionales	29
3.3 Tasas e Impuestos de Llegada	30
3.4 Impuestos a las ventas y otros	31
Pilar 4: Sostenibilidad	33
4.1 Políticas SAF	37
4.2 Refinerías SAF	38
4.3 Edad promedio de flotas	39
4.4 Proyectos de compensación admisibles para CORSIA	40

Pilar 5: Disposición para Viajar	41
5.1 PIB per Cápita, PPA (constante 2017 Internacional \$)	43
5.2 Índice de Dependencia por Edad	44
5.3 Tasa de Urbanización	45
Pilar 6: Apertura y Liberalización Internacional	46
6.1 Apertura de Visados	48
6.2 Índice de Pasaportes Henley	49
6.3 Acuerdos de Servicios Aéreos	50
Pilar 7: Conectividad Internacional	52
7.1 Índice de Conectividad	54
Anexo 1: Perfiles por País	63
Anexo 2: Disponibilidad de puentes de embarque y mezcla de flotas (Aeropuertos Seleccionados)	64
Anexo 3: Conectividad Internacional	91
Anexo 3.1: Conectividad Interregional	100



Introducción

Estamos convencidos que los viajes son un poderoso instrumento para el desarrollo. El transporte aéreo une a las familias, permite a las empresas llegar a nuevos mercados, aporta al crecimiento personal, acelera el comercio. Proporciona empleo directo, indirecto e inducido a millones de personas y, al conectar zonas remotas y urbanas, los viajes fomentan la movilidad social, la inclusión y la accesibilidad a servicios esenciales y el intercambio cultural. En una región tan rica y diversa como América Latina y el Caribe, viajar no es sólo una opción, es un servicio esencial, y millones de personas de todos los estratos sociales se beneficiarán si los viajes siguen creciendo.

No es de extrañar que América Latina y el Caribe sea una de las regiones del mundo con mayor crecimiento del transporte aéreo. Más del 70% de los turistas que llegan a la región lo hacen por vía aérea, y en la década anterior a la pandemia, el aumento de la actividad turística, las inversiones en infraestructuras y las nuevas rutas aéreas contribuyeron a que el número de pasajeros aumentara a un ritmo del 5,6% anual.

La pandemia causó una drástica paralización, pero la industria de la aviación en América Latina y el Caribe se ha recuperado hasta los niveles de 2019 e incluso ha retomado la senda de crecimiento a pesar de contextos adversos: se estima que 300 millones de pasajeros volaron con aerolíneas latinoamericanas en 2023, según estimaciones de ALTA basadas en datos de Amadeus Travel Intelligence - Market Insight. De hecho, América Latina y el Caribe ha superado a todas las demás regiones con la mayor recuperación de pasajeros en todo el mundo, un logro impresionante teniendo en cuenta que no recibió ninguna ayuda financiera durante la pandemia.

Entonces, ¿cuáles son las condiciones que pueden fomentar un mayor crecimiento del transporte aéreo? ¿Cómo pueden los países de América Latina y el Caribe aprovechar al máximo estas oportunidades? ¿Y cómo puede la industria del turismo encontrar una vía de crecimiento que sea realmente sostenible, cooperativa y justa, de modo que todos los ciudadanos latinoamericanos y

caribeños, y sus economías locales, nacionales y regionales puedan beneficiarse de ello?

Desde 2019, ALTA (Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo) y Amadeus se han asociado para responder a estas preguntas con el Índice de Competitividad del Transporte Aéreo en América Latina y el Caribe.

Para tomar las mejores decisiones, las partes interesadas de la industria, los responsables políticos y los líderes de la industria necesitan tener acceso a los mejores y más recientes datos y análisis de la industria. Nuestro Índice de Competitividad se diseñó teniendo esto en cuenta. Al proporcionar una visión detallada de los puntos fuertes, los retos y las oportunidades de la industria del transporte aéreo de América Latina y el Caribe, Amadeus y ALTA pretenden proporcionar la información que los líderes regionales necesitan para diseñar estrategias que enqueten un camino exitoso y sostenible para el crecimiento, el aumento de la colaboración y la mejora de la competitividad.

En última instancia, creemos que, si más personas pueden hacer uso del transporte aéreo, los países y ciudadanos de la región se beneficiarán de los ingresos y empleos generados directa e indirectamente por la industria del turismo. A tal fin, este informe elabora las medidas que pueden adoptarse para generar condiciones más atractivas que atraigan la inversión y faciliten el turismo.

Aunque este informe profundiza en muchos datos sobre la influencia de todo tipo de factores, desde la infraestructura hasta los precios del combustible, la calidad de los aeropuertos, los impuestos a los pasajeros, el transporte terrestre, etc., hay algunos temas generales que sabemos que tienen una gran influencia en el éxito de la industria turística, no sólo en América Latina y el Caribe, sino en todo el mundo:

Colaboración: El potencial de la aviación y de la industria de los viajes y el turismo necesita ser reconocido por los gobiernos locales y regionales. Es esencial que sea considerado parte de las Agendas de Estado para así fomentar contextos adecuados para el desarrollo. La colaboración ajustada a mejorar estos esfuerzos de forma más rápida y eficiente.

La tecnología como facilitadora: El poder transformador de la tecnología seguirá teniendo un impacto espectacular en el éxito y el crecimiento de la aviación en la región. La tecnología y la innovación pueden aumentar la seguridad, mejorar la sostenibilidad, incrementar la eficiencia y mejorar la experiencia general de los pasajeros. Con el comercio minorista centrado en los viajes, la tecnología no puede pasarse por alto como herramienta esencial para el crecimiento y la prosperidad del sector de los viajes en América Latina y más allá.

Amadeus y ALTA creen firmemente que el sector de los viajes es una fuerza positiva. Trabajando juntos y compartiendo estos datos y nuestras conclusiones con todos nuestros socios del sector, esperamos contribuir a un futuro en el que el sector de los viajes aporte desarrollo y prosperidad a todos, fomentando al mismo tiempo la inclusión social, la diversidad y la sostenibilidad.

Esperamos conocer sus opiniones,

José Ricardo Botelho
Director ejecutivo y CEO de ALTA

Victoria García
Vicepresidenta de Aerolíneas
América Latina, Amadeus

Crecimiento histórico del tráfico y perspectivas futuras

La industria del transporte aéreo en América Latina y el Caribe constituye un pilar fundamental para la vitalidad económica y el progreso social de la región, no sólo facilitando el movimiento de bienes y personas, sino también sirviendo de catalizador para la inversión y la cooperación internacional.

La contribución del transporte aéreo a América Latina va más allá de la conectividad. Es una herramienta para el crecimiento económico y el desarrollo social, y la importancia del sector puede entenderse a través de varias dimensiones clave:



Crecimiento económico: El transporte aéreo permite a las empresas llegar a nuevos mercados, mejora la industria del turismo y acelera el comercio.



Empleo y desarrollo de capacidades: Proporciona empleo directo e indirecto, fomentando las capacidades y la experiencia en diversos campos como la ingeniería, la logística y el servicio al cliente.



Cohesión social y accesibilidad: Al conectar zonas remotas y urbanas, el transporte aéreo fomenta la inclusión social, la accesibilidad a servicios esenciales y el intercambio cultural.



Innovación e inversión: La continua necesidad de avances tecnológicos impulsa la innovación y atrae inversiones en investigación, desarrollo e infraestructuras.



Liderazgo medioambiental: El interés de la industria por la sostenibilidad ofrece un modelo para equilibrar el crecimiento con la responsabilidad medioambiental.

Pasajeros transportados en ALC (aerolíneas con base en ALC)





El crecimiento del sector del transporte aéreo en América Latina y el Caribe (ALC) en los últimos cincuenta años ha reflejado las circunstancias cambiantes de la región. En la década de 1970, el número de pasajeros aumentó con una tasa compuesta de crecimiento anual (TCAC) del 11,5% debido a las transiciones políticas hacia democracias, que potenciaron el comercio y la inversión. La década de 1980, a menudo denominada la "Década Perdida", fue testigo de un estancamiento, con un modesto crecimiento del número de pasajeros del 1,3% anual debido a problemas económicos, la alta inflación y la deuda.

La década de 1990 revitalizó el sector y el número de pasajeros pasó de 66,2 millones a 93,6 millones. Las reformas económicas, la aparición de nuevas compañías aéreas, el auge del turismo y las inversiones en infraestructuras de aviación fueron los principales factores impulsores. Los avances tecnológicos de esta década desempeñaron un papel transformador: la introducción de sistemas de reserva informatizados agilizó los procesos de emisión de billetes, permitiendo a las aerolíneas llegar a un público más amplio y simplificar las reservas. Además, la aparición de herramientas de comunicación digital e Internet empezó a remodelar la forma en que las aerolíneas interactúan con sus pasajeros y gestionaban sus operaciones. Hubo retos, como la crisis financiera de 2007-2008, pero se superaron con eficacia.

Entre 2010 y 2019, el número de pasajeros pasó de 138,4 millones a 205,1 millones, lo que supone un crecimiento anual del 5,6%. El aumento de la actividad turística, las inversiones en infraestructuras y las nuevas rutas aéreas impulsaron este crecimiento. Sin embargo, 2020 fue un año difícil debido al COVID-19, que provocó un descenso a 121 millones de pasajeros. Sin embargo, gracias a la capacidad de adaptación de las aerolíneas y a la colaboración de los gobiernos en materia de medidas de seguridad, el sector demostró capacidad de recuperación, allanando el camino para una rápida recuperación.

En la actualidad, el sector de la aviación en América Latina se ha recuperado totalmente hasta alcanzar los niveles anteriores a la pandemia, con una estimación de 206 millones de pasajeros transportados por las aerolíneas de ALC para finales de 2023, según las estimaciones de ALTA. Un análisis de los datos revela un importante margen de crecimiento; los viajes per cápita actuales se sitúan en Q&Q, lo que supone una importante oportunidad de crecimiento en la región. Para una expansión sostenible, es imperativo que los países racionalicen las políticas y los marcos, fomentando un panorama más competitivo para la industria.

Concluyendo este repaso histórico, resulta evidente la importancia de este Informe sobre Competitividad. A través de una evaluación detallada de siete pilares identificados, este estudio proporciona una perspectiva holística de los puntos fuertes y las vulnerabilidades de los sectores de la aviación de América Latina y el Caribe. Es vital identificar las áreas de excelencia y de mejora potencial. Provenientes de este análisis, los países pueden formular estrategias específicas, capitalizar sus puntos fuertes y fortalecer las áreas de preocupación. Este profundo conocimiento contribuirá a un panorama del transporte aéreo más sólido y resistente en la región.



Objetivo, alcance y metodología

A través de este estudio, pretendemos ofrecer una visión detallada y completa de los puntos fuertes, retos y oportunidades del sector del transporte aéreo en América Latina y el Caribe. Nuestro objetivo es proporcionar información para que las partes interesadas, los responsables políticos y los líderes de la industria puedan diseñar estrategias para el crecimiento sostenible, el aumento de la colaboración y la mejora de la competitividad.

Este informe analiza la competitividad de la industria del transporte aéreo en 20 países latinoamericanos, centrándose en 7 pilares fundamentales.



Recopilación de datos: Los datos proceden de informes fiables del sector, bases de datos oficiales y cálculos específicos de ALTA y Amadeus. La plataforma Amadeus Travel Intelligence - Market Insight, en particular los módulos Schedule Analytics y Traffic Analytics, fueron las principales fuentes de datos relacionados con el tráfico y la capacidad.



Ponderación de los pilares: Cada pilar y sub-pilar tienen un peso determinado por su importancia para la competitividad del sector del transporte aéreo.

En la valoración de la competitividad de la aviación en América Latina y el Caribe, se ha otorgado una mayor relevancia a los tres primeros pilares: infraestructura aérea, costos operativos y tasas e impuestos. El énfasis en estos pilares se justifica por la capacidad de una infraestructura aérea robusta para satisfacer la demanda creciente en una región con un potencial de crecimiento importante, donde el transporte aéreo es a menudo la única opción viable debido a su geografía desafiante y las extensas distancias entre destinos. Los costos operativos competitivos son esenciales, ya que las eficiencias logradas por las aerolíneas tienen un historial comprobado de ser transferidas a los pasajeros en forma de tarifas más bajas. Finalmente, la estructura de tasas e impuestos es determinante, ya que no deben representar una barrera que encarezca el costo del transporte aéreo para los pasajeros, especialmente en un mercado altamente sensible al precio. Por lo tanto, estos tres pilares conjuntamente configuran el 75% del puntaje final de este estudio, subrayando su importancia en la formación de un ambiente de aviación competitivo y accesible en la región.



Sistema de puntuación: Los países reciben puntuaciones entre 0 y 1 para cada pilar. Una puntuación de 1 indica el mejor rendimiento, mientras que 0 es el más bajo. La puntuación final del país es la media ponderada de todos los pilares.



Normalización: Las puntuaciones se ajustan al intervalo 0-1. Para la mayoría de las métricas, los valores más altos obtienen puntuaciones cercanas a 1. Pero para los factores en los que menos es mejor, como el precio del combustible, los valores más bajos obtienen puntuaciones más altas. De este modo, las puntuaciones de los distintos pilares son coherentes y directamente comparables. Cuando existen múltiples puntos de datos para el mismo pilar (como el precio del combustible, que difiere entre aeropuertos de un mismo país), se calculó un valor específico para cada país utilizando una media ponderada basada en el número de pasajeros que cada aeropuerto gestiona en relación con el número total de pasajeros.

$$X_{norm} = \frac{X - X_{min}}{X_{max} - X_{min}}$$

$$\text{Inverso } X_{norm} = 1 - \frac{X - X_{min}}{X_{max} - X_{min}}$$



Pilares del Índice

Se han examinado los siguientes 7 pilares, que ofrecen una visión global del sector:





Principales Resultados

País/País	Costos Operativos	Calidad de las Infraestructuras	Impuestos y Tasas	Sostenibilidad	Disponibilidad para Viajar	Conectividad	Apertura Internacional	Competitividad	Total
1	Panamá	0.76	0.80	0.77	0.68	0.74	0.81	0.34	7.24
2	Chile	0.66	0.80	0.83	0.30	0.68	0.68	0.12	6.89
3	Brazil	0.64	0.64	1.00	0.88	0.81	0.73	0.34	6.77
4	Trinidad y Tobago	0.88	0.80	0.80	0.38	0.68	0.83	0.04	6.60
5	Guatemala	0.86	0.88	0.88	-	0.68	0.68	0.08	6.49
6	Costa Rica	0.69	0.73	0.77	0.34	0.64	0.68	0.18	6.40
7	El Salvador	0.81	0.80	0.80	0.09	0.80	0.64	0.09	6.28
8	Venezuela	0.77	0.80	0.88	0.01	0.80	0.40	0.04	6.20
9	Aruba	0.71	0.76	0.76	0.07	0.64	0.87	0.21	6.21
10	Colombia	0.68	0.81	0.66	0.68	0.81	0.68	0.39	6.73
11	Bahamas	0.64	0.77	0.80	0.03	0.80	0.80	0.31	6.70
12	México	0.81	0.81	0.66	0.18	0.68	0.64	0.68	6.68
13	Rep. Dominicana	0.80	0.73	0.66	0.28	0.68	0.80	0.40	6.28
14	Bonaire	0.34	0.88	0.87	0.08	0.80	0.87	0.10	6.21
15	Bolivia	0.64	0.77	0.84	0.04	0.81	0.68	0.03	6.28
16	Belize	0.64	0.81	0.73	0.03	0.64	0.38	0.06	6.21
17	Peru	0.68	0.64	0.77	0.07	0.80	0.80	0.18	6.08
18	Argentina	0.68	0.80	0.40	0.07	0.68	0.68	0.17	6.00
19	Jamaica	0.37	0.80	0.68	0.12	0.80	0.68	0.21	4.89
20	Cuba	0.03	0.37	0.67	0.03	0.47	0.18	0.18	3.60

Tras revisar los datos del sector del transporte aéreo de América Latina y el Caribe, queda claro que los países de la región tienen diferentes puntos fuertes y débiles. Algunos son líderes en ciertas áreas, mientras que otros necesitan más atención y apoyo. Las clasificaciones detalladas permiten comprender mejor la situación de cada país y lo que se puede hacer para mejorar.



Clasificación general: Panamá lidera el Índice de Competitividad del Transporte Aéreo para América Latina y el Caribe, con una puntuación de 7.24, por delante del segundo clasificado, Chile, que obtuvo una puntuación de 6.89. Brazil completa el top 3 de los mercados más competitivos con una puntuación de 6.77. Cuba es el mercado con mayor margen de mejora, con una puntuación de 3.60.



Costos operativos: Venezuela va en la cabeza con una puntuación de 0.77, mientras que Cuba es el país con mayor margen de mejora con 0.03.



Calidad de las infraestructuras: Panamá y Chile son los países con las mejores infraestructuras aéreas de la región, ambos con una puntuación de 0.80. Cuba, Perú y Brazil tienen un amplio margen de mejora de sus infraestructuras de transporte aéreo.



Impuestos y tasas: Brazil encabeza esta categoría, con una puntuación de 1 y Argentina registra la más baja con 0.40.



Sostenibilidad: Brazil encabeza esta categoría con una puntuación de 0.88. Venezuela, por su parte, es el país con mayor margen de mejora, con una puntuación de 0.01.



Disponibilidad para viajar: Bahamas registra la puntuación más alta en este pilar con 0.80. Cuba, por su parte, registra la puntuación más baja con 0.47.



Apertura internacional: Brazil lidera con una puntuación de 0.70, mientras que Cuba tiene las mayores oportunidades de mejora con 0.16.



Conectividad: México es el país mejor conectado de la región con una puntuación de 0.84, superando a otros países venedolanos, Trinidad y Tobago y Bolivia con los países menos conectados de la región con una puntuación de 0.04.

En conclusión, el sector del transporte aéreo de América Latina y el Caribe muestra un panorama diverso de puntos fuertes y áreas que requieren atención. Panamá emerge como líder en competitividad general, calidad de la infraestructura y eficiencia operativa, mientras que Brazil lidera en sostenibilidad e impuestos/tasas. Sin embargo, es esencial reconocer que cada país tiene su potencial y sus retos únicos. Abordar las áreas de mejora destacadas, especialmente en países como Argentina, Cuba y Venezuela, puede allanar el camino hacia un sector de transporte aéreo regional más cohesionado y sólido. Como partes interesadas de este sector vital, la colaboración continua, el intercambio de conocimientos y las inversiones estratégicas son imperativos para elevar la posición global de la región y garantizar un crecimiento sostenible para el futuro.



Pilar 1. Costos Operativos





La industria del transporte aéreo depende de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, que incluyen el suministro de combustible de aviación, el mantenimiento, las tasas de aterrizaje, las tasas de sobrevuelo en ruta, las tasas de asistencia en tierra, etc.

Existe una correlación positiva entre los costos de operación y el precio de los billetes de avión, lo que sin duda repercute en la rentabilidad de las aerolíneas. A lo largo de la historia, el sector se ha ido complementando con nuevas tecnologías, flotas más modernas y operaciones más eficientes que han conseguido reducir los costos de operación y, a su vez, el precio de los billetes de avión, lo que le ha permitido atraer a más pasajeros. Sin embargo, los costos operativos están en constante movimiento, ligados a situaciones externas como la depreciación de la moneda, la inflación o crisis políticas como las de Rusia y Ucrania, donde el efecto en cadena de estos acontecimientos incrementa los costos.

La industria mundial de la aviación es un sector intensivo en capital, que requiere importantes inversiones tanto en costos fijos como variables. Las aerolíneas se enfrentan a un entorno muy competitivo, con una demanda muy sensible a las variaciones de precios, y a menudo operan con márgenes de beneficio estrechos. Desde estos años, existe la suposición común de que los costos asociados a los viajes aéreos son elevados, sin embargo, una mirada más atenta a los datos presenta una perspectiva diferente.

Ante estos bajos márgenes y la fuerte competencia, el sector de la aviación en América Latina y el Caribe se ha esforzado por trasladar los ahorros y las mejoras directamente a los pasajeros. Desde 2011, las aerolíneas de ALC han reducido su costo por Asiento Disponible (CASK) en un 42,6%. Al mismo tiempo, el Yield, que representa los ingresos por pasajero-kilómetro, ha disminuido un 42,7% en términos reales.

Evolución del CASK (costo por asiento-km disponible) y del Yield (Ingresos por pasajero-km) de las aerolíneas de ALC. Valores ajustados a la inflación (Inflation-adjusted values)





Este progreso se debe a los esfuerzos constantes de las compañías aéreas de la región, que han aumentado su eficiencia, adoptado mejores prácticas y conseguido así reducir costos y mejorar las operaciones. Como resultado, los vuelos se han vuelto más atractivos para los pasajeros de la región.

Es por estas razones que en el Pilar 1 analizamos y comparamos entre países los 3 principales gastos operativos que representan más del 60% del total de los costos operativos de las aerolíneas de la región, incluyendo:

Costo de Combustible

Costo de "turnaround" (incluidas las tasas de aterrizaje)

Costos de sobrecarga

Costos Operativos (porcentaje \$/mes)



1.1 Precios de Combustible

El combustible es el principal componente de los costos operativos de las aerolíneas, representando entre el 34% y el 40% en 2021, con un promedio del 33.4% para las aerolíneas basadas en América Latina y el Caribe. A pesar de que la gran mayoría de los países de América Latina y el Caribe son productores de petróleo y derivados, la región enfrenta precios de combustible más altos comparados con Estados Unidos, donde este costo constituye el 34.4% de los gastos operativos de las aerolíneas. Incluso siendo las aerolíneas de América Latina y el Caribe más eficientes en consumo de combustible por cada 1,000 RPVs que las estadounidenses, enfrentan costos superiores, como se ilustra en la gráfica a continuación.

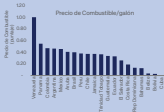
Combustible como % de Costos Operativos



Consumo de Combustible por cada 1,000 RPVs



Fuente: Análisis de A.T.O.



País	Precio de Combustible/galón (Dólares)	Índice
Venezuela	1.00	100
Paraguay	0.53	53
Colombia	0.47	47
Argentina	0.46	46
Malawi	0.43	43
Angola	0.40	40
Peru	0.38	38
Chile	0.37	37
Jamaica	0.37	37
Trinidad Tobago	0.36	36
Guatemala	0.33	33
Ecuador	0.32	32
El Salvador	0.28	28
Costa Rica	0.18	18
Rep. Dominicana	0.14	14
Bahamas	0.11	11
Bolivia	0.07	7
Bolivia	0.05	5
Cuba	0.00	-

13-Costos de Sobrevuelo

Las aerolíneas pagan tasas de sobrevuelo a los gobiernos de cada país cuando sobrevuelan su espacio aéreo aunque no aterricen en su territorio. Estos costos se destinan a cubrir el costo del control del tráfico aéreo y otros servicios de navegación aérea, como la previsión meteorológica y las comunicaciones. El importe de la tasa suele basarse en el peso de la aeronave y la distancia sobrevolada en el espacio aéreo del país. Los costos de sobrevuelo pueden suponer un coste importante para las compañías aéreas, especialmente las que vuelan rutas de larga distancia.

Costos de Sobrevuelo



País	Costo/1000 lbs	Índice
Aruba	0.99	100
Peru	0.95	95
Paraguay	0.94	94
Bahamas	0.92	92
Costa Rica	0.89	89
Bolivia	0.88	88
El Salvador	0.87	87
Chile	0.86	86
Guatemala	0.85	85
Malawi	0.84	84
Ecuador	0.83	83
Bolivia	0.81	81
Venezuela	0.79	79
Bolivia	0.75	75
Argentina	0.69	69
Rep. Dominicana	0.68	68
Jamaica	0.67	67
Jamaica	0.65	65
Cuba	0.00	-



Costo de "turnaround"

Los costos de rotación o "turnaround" de los aviones son los gastos que se producen entre la llegada y la salida. Las aerolíneas implementan procedimientos para reducir costos y mejorar la eficiencia. Entre los factores que influyen en los costos figuran el tamaño de las aerolíneas, la estructura de las tarifas aeroportuarias y los procedimientos de las aerolíneas. En esta sección se analizan los tres costos principales en que incurren las aerolíneas cuando llegan y salen de un aeropuerto, que son: tasas de aterrizaje, tasas de aparcamiento y tasas de puente de embarque. Los cálculos se basan en los siguientes supuestos:

Tipo de avión: A320 con MTOW de 78 toneladas

Tipo de vuelo: Internacional

Horario de operación: día (horas no pico)

Duración de "turnaround": 2 horas

País	Costo por 2 horas de "turnaround"	Índice
Costa Rica	\$351	1
República Dom.	\$333	0.96
Japón	\$274	0.81
Belice	\$260	0.81
Guatemala	\$256	0.8
Tailandia/Países Bajos	\$200	0.68
Paraguay	\$177	0.68
El Salvador	\$160	0.79
Bahamas	\$163	0.79
Chile	\$160	0.78
Brazil	\$179	0.69
Cuba	\$166	0.68
India	\$130	0.67
Nicaragua	\$126	0.66
Colombia	\$79	0.66
Venezuela	\$76	0.64
Jamaica	\$63	0.63
Argentina	\$26	0.61
Perú	\$66	0.64
Ecuador	\$139	-

Costo de "turnaround"





Pilar 2. Calidad de Infraestructura





2. Calidad de la Infraestructura

La calidad de las infraestructuras de aviación es un factor determinante para la competitividad del transporte aéreo. Una infraestructura eficiente y moderna no solo garantiza la eficiencia operativa, sino que también mejora la experiencia general del pasajero. Además, anticipar y acomodar el crecimiento futuro es muy importante a medida que el transporte aéreo sigue expandiéndose, es esencial contar con infraestructuras que puedan acomodar sin problemas la creciente demanda de pasajeros y carga. El estado y la eficiencia de la infraestructura de un aeropuerto influyen directamente en la capacidad de los países para atraer tanto a viajeros de negocios como de ocio.

Para evaluar la calidad de las infraestructuras, hemos desglosado este pilar en cuatro factores específicos. Cada uno de estos factores contribuye de forma única a la evaluación global de la calidad de las infraestructuras:

Congestión Aeroportuaria: Utilizando datos del Grupo Mundial de Coordinación Aeroportuaria (WACG) por sus siglas en inglés, medimos los niveles de congestión de los aeropuertos. El nivel de congestión de un aeropuerto da una idea de su capacidad, eficacia en la gestión de las horas pico y capacidad para adaptarse al crecimiento sin causar congestiones o retrasos significativos. Un nivel de congestión elevado puede disuadir a las compañías aéreas de añadir nuevas rutas y prolongar los tiempos de operación entre entrada y salida del aeropuerto. Este factor tiene un peso del 40% en el pilar de infraestructuras.

Posiciones de Parque No-Remotas: Nos fijamos en el número de Posiciones de Parque No-Remotas disponibles por vuelo durante las horas pico. La disponibilidad de puestos de embarque puede reducir los tiempos de rotación y aumentar la eficiencia de la aerolínea, al tiempo que ofrece a los pasajeros una experiencia de embarque más cómoda en comparación con los puestos remotos. Este factor tiene un peso del 20% en el pilar de infraestructuras.

Puntualidad: Los datos de la base ODP de la OAG permiten conocer la puntualidad de las salidas y llegadas de los vuelos. Es una forma fiable de medir la capacidad del aeropuerto para mantener operaciones puntuales. Este factor tiene un peso del 20% en el pilar de infraestructuras.

Calidad Aeroportuaria: Pretende medir el nivel de servicio (aún) de los aeropuertos utilizando un enfoque cualitativo. Los datos proceden de la clasificación Skytrax 2023 y reflejan la satisfacción de los pasajeros en varios puntos de contacto de su experiencia aeroportuaria. Este factor tiene un peso del 20% en el pilar de infraestructuras.

Para garantizar una evaluación precisa y representativa de la calidad de las infraestructuras aeroportuarias a nivel país, la metodología para calcular el puntaje final de cada país se basa en un análisis detallado y ponderado. Este enfoque reconoce la variabilidad en la importancia y el volumen de tráfico entre los aeropuertos de cada país, implementando un sistema de promedio ponderado que refleja adecuadamente el impacto de cada aeropuerto en la infraestructura aeroportuaria nacional.

El cálculo del puntaje final para cada factor se realiza a través de un promedio ponderado, considerando el porcentaje de pasajeros y el número de vuelos manejados por los aeropuertos. Este sistema asegura que aquellos aeropuertos con un mayor volumen de tráfico, que son más relevantes para la infraestructura aeroportuaria del país, tengan una influencia proporcionalmente mayor en la evaluación final. Para países donde la gran mayoría del tráfico está concentrado en un solo aeropuerto, como es el caso de Panamá, solo se tiene en cuenta el aeropuerto principal para la evaluación.

Para la selección de aeropuertos que forman parte de la evaluación, hemos establecido criterios claros y objetivos centrados en el top 50 de aeropuertos de cada país, basándonos en el número de pasajeros y vuelos. Este enfoque permite identificar aquellos aeropuertos que:

- Manejan el mayor volumen de tráfico de pasajeros y vuelos, reflejando su importancia estratégica dentro del país.
- Son cruciales para la conectividad internacional y doméstica, y desempeñan un papel significativo en la logística y economía nacional.

Este criterio garantiza que nuestra evaluación se centre en los aeropuertos que realmente impulsan y reflejan la capacidad y calidad de las infraestructuras aeroportuarias en cada país. Al aplicar este método, nuestra evaluación ofrece una comparación equitativa entre países, ajustada por la variabilidad en el tamaño y la importancia de sus aeropuertos más críticos. A través de este enfoque de promedio ponderado, nos aseguramos de que nuestra evaluación sobre la calidad de las infraestructuras aeroportuarias represente de manera precisa la experiencia de los usuarios y la eficiencia operativa a nivel nacional.

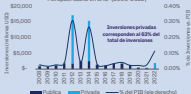


Una infraestructura de aviación sólida es más atractiva e incrementa el movimiento de pasajeros y carga. Demuestra el compromiso de un país con el fortalecimiento de su sector del transporte aéreo, y una inversión adecuada puede elevar significativamente la posición del país en el panorama mundial del transporte aéreo.

A continuación, se presenta un resumen de la inversión privada y pública en infraestructuras aeroportuarias en América Latina y el Caribe durante los próximos 15 años, de acuerdo con un análisis hecho por ALTA basado en datos de INFRASTAT y la base de datos PPI (Private Participation in Infrastructure) del Banco Mundial. En promedio, sólo el 0,07% del PIB de la región se invierte en infraestructura aeroportuaria durante el periodo comprendido entre 2008-2022.

Las proyecciones actuales de crecimiento del tráfico hasta 2040 se sitúan entre el 0,5% y el 5,0%, por lo que en la región urge seguir invirtiendo en infraestructuras aeroportuarias para poder atender la creciente demanda. Según un análisis realizado por CNF, se necesitan aproximadamente 40.000 millones de dólares de inversión adicional en la región para satisfacer la demanda futura, dada las proyecciones de crecimiento actuales.

Inversiones de Infraestructura
Aeroportuaria en LAC (2008-2022)

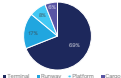


Necesidades Futuras de Inversión en Aeropuertos

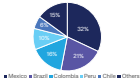
Inversiones Privadas por Tipo



Por Categoría



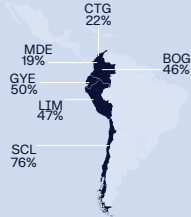
Por País





Las recientes privatizaciones de aeropuertos en América Latina han permitido mejorar las terminales y la capacidad. Sin embargo, las elevadas tasas de concesión fijadas por los gobiernos ponen a prueba a los operadores aeroportuarios, haciendo crecer los costos sobre los pasajeros y las compañías aéreas. La privatización debe dar prioridad a la eficiencia del servicio y a las necesidades de infraestructura, y no limitarse a aumentar las tasas sin mejorar los servicios. Tales prácticas podrían aumentar el precio de los billetes y frenar el crecimiento de la aviación en la región. De acuerdo con las políticas de la CACI, las tasas deben reflejar el costo de los servicios prestados, garantizando que las aerolíneas y los pasajeros no se vean perjudicados por costos injustos, como alquileres y derechos de concesión por los que no reciben ningún servicio a cambio.

Porcentaje de los ingresos totales del aeropuerto que va al gobierno en concesiones aeroportuarias seleccionadas

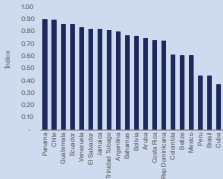




Panamá lidera el pilar de infraestructuras con una puntuación de 0,904, reflejando su sólida infraestructura de aviación. Le sigue de cerca Chile con un puntaje de 0,896, demostrando un compromiso y desarrollo equiparable en su sector aeroportuario. Ecuador, con una puntuación de 0,862, se destaca igualmente por su infraestructura aeroportuaria.

Países como Jamaica y Argentina, con puntuaciones de 0,803 y 0,800 respectivamente, así como El Salvador con 0,805, evidencian avances positivos hacia el fortalecimiento de sus capacidades aeroportuarias. Por otro lado, economías más grandes como México y Colombia, con puntuaciones de 0,609 y 0,601, y Brasil con 0,441, se encuentran más abajo en el ranking, sugiriendo que un mayor tamaño de mercado no garantiza necesariamente una infraestructura aeroportuaria de alta calidad. Estos resultados indican una variedad de enfoques y niveles de inversión en la infraestructura de aviación en América Latina, destacando oportunidades de crecimiento en diversas economías de la región.

Ranking de Calidad del Transporte Aéreo



2.1 Congestión Aeroportuaria

El nivel de congestión de un aeropuerto proporciona un indicador de su capacidad y eficiencia operativa. A medida que aumenta el volumen de viajes aéreos, resulta esencial conocer el nivel de congestión. Un nivel de congestión elevado puede provocar atascos, retrasos y disuadir a las compañías aéreas de introducir nuevas rutas. La evaluación de este factor ofrece información sobre la capacidad de un aeropuerto para hacer frente a las horas pico y acomodar el crecimiento futuro sin interrupciones significativas. A pesar de que ciertos aeropuertos congestionados muestran niveles aceptables de puntualidad, el foco de nuestra evaluación se inclina hacia su capacidad para expandir operaciones, vital ante el índice de viajes per cápita de EE.UU. en Latinoamérica y el Caribe, lo cual subraya un significativo potencial de crecimiento si se compara con los viajes per cápita de mercados como EE.UU. o Europa (7-8). Esta proyección refleja la importancia de prepararse para un aumento en la demanda aérea, más allá de las actuales métricas de desempeño.

El factor 'congestión aeroportuaria' tiene un impacto significativo, representando el 40% dentro del pilar de infraestructura, debido a su crítica influencia en la capacidad y eficiencia operativa de los aeropuertos. Los niveles de congestión afectan directamente la habilidad del aeropuerto para manejar las horas pico y adaptarse al crecimiento, siendo así un factor clave para determinar la calidad y eficacia de la infraestructura de aviación. Considerando que el 60% de los vuelos en la región despegan o aterrizan en aeropuertos congestionados, se hace esencial promover inversiones en la ampliación de los aeropuertos existentes o en el desarrollo de nuevos para aliviar esta problemática.

Las Directrices Mundiales sobre Franjas Horarias (WAGS), por sus siglas en inglés, establece pautas y principios integrados para la asignación de franjas horarias (slots) en aeropuertos congestionados. Estas directrices son gestionadas por la Junta Mundial de Franjas Horarias Aeroportuarias (WASFA), un conglomerado de expertos de aeropuertos, aerolíneas, y coordinadores de slots, encargada de promover las mejores prácticas a nivel global. La WASFA asegura la actualización imparcial de estas directrices, permitiendo que cualquier interesado proponga modificaciones. Además, los aeropuertos se clasifican en tres niveles, dependiendo de su grado de congestión, para facilitar una gestión más eficaz de los slots.

Nivel 1 (capacidad adecuada)

Nivel 2 (congestión potencial resuelta con ajustes de horarios)

Nivel 3 (infraestructura inadecuada o restricciones impuestas que requieren coordinación de franjas horarias)

Los aeropuertos que no aparecen en la lista WAGS caen dentro del nivel 1.

Muchos países latinoamericanos muestran sistemáticamente un estatus de Nivel 1 en congestión aeroportuaria, lo que indica una capacidad aeroportuaria equilibrada. Sin embargo, los mercados más importantes en términos de demanda de pasajeros como México, Colombia, Perú y Brasil muestran signos de congestión creciente. Esto pone de manifiesto la necesidad de desarrollar la infraestructura aeroportuaria y las inversiones pertinentes.

País	Puntaje Potencial del Nivel WAGS	Índice
Argentina	1.00	1.00
Chile	1.00	1.00
Paraguay	1.00	1.00
República Dom.	1.00	1.00
Bразил	1.00	1.00
Bolivia	1.00	1.00
Costa Rica	1.00	1.00
Ecuador	1.00	1.00
Jamaica	1.00	1.00
Venezuela	1.00	1.00
El Salvador	1.00	1.00
Tailandia/Taipei	1.00	1.00
Guatemala	1.00	1.00
India	1.00	1.00
México	1.81	0.83
Colombia	2.78	0.33
Perú	2.81	0.12
Brasil	3.81	0.08
Cuba	2.75	-

Ranking de Congestión Aeroportuaria



Fuente: Análisis de Estructura de Inversión



2.2 Posiciones de Parqueo No-Remotas

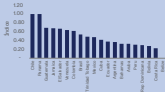
Los puentes de embarque desempeñan un papel fundamental a la hora de determinar la eficacia operativa de un aeropuerto durante los procedimientos de embarque y desembarque. Analizando el número de pasarelas de embarque por vuelo durante las horas pico, obtenemos información sobre el potencial de transiciones rápidas y fluidas de los pasajeros entre el avión y la terminal. Si bien las pasarelas de embarque son fundamentales para la eficiencia operativa en muchos contextos, no son universalmente necesarios o deseables en todos los aeropuertos. En particular, para aeropuertos con bajos niveles de tráfico o una mezcla de flota que no se beneficia de su uso, la implementación de puentes de embarque en todas las puertas podría resultar innecesariamente los costos, comprometiendo el objetivo de competitividad. No obstante, la metodología y criterio de evaluación se centra en el top 10 de aeropuertos de cada país, caracterizados por altos niveles de tráfico y vuelos, donde la presencia de puentes de embarque es indicativa de una infraestructura aérea avanzada y contribuye significativamente a la eficiencia operativa.

Para aeropuertos importantes con altos niveles de tráfico, pero que debido a su diseño original no tienen puentes de embarque, como es el caso del aeropuerto de Cartagena o la T3 de Bogotá, se considera la proximidad de las posiciones de parqueo al edificio terminal. En estos casos, se evalúa la cantidad de posiciones de parqueo frente al edificio terminal y se les otorga un valor equivalente al de los puentes de embarque, reconociendo su contribución a la eficacia operativa. Lo crucial es minimizar el uso de posiciones remotas que requieren el transporte de pasajeros en autobuses desde y hacia el avión, ya que esto puede introducir demoras y deteriorar la experiencia del pasajero.

En este sentido, el enfoque de nuestra evaluación va más allá de la mera cantidad de puentes de embarque, buscando subrayar la importancia de mantener una eficiencia operativa óptima, facilitando transiciones rápidas y fluidas para los pasajeros sin comprometer la experiencia general, especialmente en aquellos aeropuertos que manejan un volumen significativo de tráfico aéreo. En el Anexo 3 se ofrece un análisis más detallado de las operaciones por flota y la combinación de flota en los aeropuertos más importantes de la región.

País	Posiciones de Parqueo No-Remotas (Porcentaje por puerta/gate)	Índice
Chile	0,87	1,00
Panamá	0,86	1,00
Guatemala	0,84	0,99
Jamaica	0,83	0,98
El Salvador	0,83	0,97
Venezuela	0,82	0,93
Colombia	0,80	0,91
Brazil	0,80	0,91
Perú	0,81	0,98
Taiwan	0,79	0,97
Costa Rica	0,70	0,80
Ecuador	0,63	0,78
Argentina	0,61	0,77
Bahamas	0,60	0,73
India	0,58	0,70
Perú	0,58	0,70
Rep. Dominicana	0,58	0,70
Bolivia	0,58	0,70
Costa Rica	0,58	0,70

Posiciones de Parqueo No-Remotas frente a terminal en hora pico



Fuente: Análisis de Tienda de Datos en Informes Públicos



3.3 Puntualidad

La puntualidad es una medida fiable para evaluar la eficacia y fiabilidad de un aeropuerto. Al medir la puntualidad de las salidas y llegadas de vuelos, esta métrica ofrece información sobre la coordinación, eficiencia y calidad de las operaciones aeroportuarias. Para este análisis hemos utilizado el rendimiento de puntualidad publicado por OAG, y el cálculo se basa en la medida OTP (On Time Performance) durante el año 2023. Este indicador tiene un peso del 20% en el pilar de infraestructura.

País	Porcentaje de vuelos a tiempo (On-Time Performance)	Ranking
Paraguay	98%	1.º
El Salvador	98%	2.º
Perú	98%	3.º
Italia	98%	4.º
Guatemala	98%	5.º
Brasil	98%	6.º
Colombia	98%	7.º
Brasil	98%	8.º
Brasil (Foz de Iguaçu)	98%	9.º
Italia	98%	10.º
Argentina	98%	11.º
Venezuela	98%	12.º
Brasil	98%	13.º
Brasil	98%	14.º
Brasil	98%	15.º
República Dominicana	98%	16.º
Brasil	98%	17.º
Brasil	98%	18.º
Brasil	98%	19.º
Brasil	98%	20.º



2.6 Calidad aeroportuaria

Para evaluar de forma holística la eficacia de la infraestructura aeroportuaria, es crucial evaluar el Nivel de Servicio (NS) de los distintos subsistemas del aeropuerto. La metodología ideal consistiría en un análisis cuantitativo de los tiempos de espera en durante las fases clave en todos los subsistemas críticos: facturación, seguridad, control de pasaportes y recogida de equipajes. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos realizados en varios aeropuertos para obtener estos datos cuantitativos, el índice de respuesta fue insuficiente. Esto supuso un reto año tras año de utilizar un enfoque puramente cuantitativo para evaluar la capacidad de respuesta. Para superar esta laguna y garantizar que no se pasara por alto este elemento vital, se adoptó un enfoque alternativo.

Reconociendo la importancia de la experiencia del usuario en las operaciones aeroportuarias, se integraron datos cualitativos de la reputada clasificación *Skytrax*. Se seleccionaron secciones específicas de los resultados de *Skytrax* para medir, de forma cualitativa, la calidad y eficiencia de cada subsistema aeroportuario. Este enfoque cualitativo, aunque no era la intención original, aporta su propio mérito. Las percepciones cualitativas, a menudo basadas en las opiniones y experiencias de los viajeros, ofrecen una valiosa perspectiva sobre la eficiencia operativa y pueden reflejar la realidad hasta cierto punto, ofreciendo una sensación genuina de lo que experimentan los pasajeros.

Aun reconociendo que este método cualitativo puede no proporcionar la precisión granular de los tiempos de espera cuantitativos, presenta una alternativa viable e informativa. Este enfoque garantiza que la evaluación siga siendo exhaustiva y precisa, capturando la esencia de los niveles de servicio del sistema aeroportuario desde el punto de vista del pasajero.





Metodología:

Evaluación del subsistema de facturación:

Para evaluar el subsistema de facturación, utilizamos las puntuaciones de las siguientes categorías de Skytrax:

Congestión entomo a la facturación
Calidad de los sistemas de cola

Evaluación del subsistema de seguridad:

Para el subsistema de seguridad, nos apoyamos en las puntuaciones de estas categorías de Skytrax:

Tiempos de espera
Eficacia del servicio

Evaluación del servicio de control de pasaportes/inmigración:

Para evaluar la eficacia del servicio de control de pasaportes o de inmigración, tuvimos en cuenta estas métricas de Skytrax:

Tiempo de espera - llegadas
Tiempo de espera - salidas

Evaluación del subsistema de recogida de equipajes:

Para evaluar el subsistema de recogida de equipajes, incorporamos las puntuaciones de estas categorías de Skytrax:

Instalaciones de la sala de equipajes
Tiempo de entrega del equipaje

Esta metodología, basada en los datos cualitativos de Skytrax, garantiza que nuestra evaluación abarca un amplio espectro de la experiencia del pasajero, desde la facturación hasta la recogida del equipaje, capturando de forma efectiva su recorrido por el aeropuerto.

País	Promedio del Ranking Skytrax	Índice
Ecuador	4.00	1.00
Bahamas	4.00	0.95
Colombia	3.85	0.87
Guatemala	3.50	0.80
Argentina	3.27	0.78
Brazil	3.19	0.76
Jamaica	3.00	0.71
Perú	2.91	0.69
México	2.78	0.66
Costa Rica	2.75	0.65
Venezuela	2.63	0.63
Cuba	2.56	0.61
Chile	2.50	0.60
Panamá	2.19	0.52
El Salvador	2.00	0.48

Ranking de Calidad Aeroportuaria



Fuente: Datos de los 14 países en el ranking de Skytrax.
Nota: No se incluyen los países que no tienen aeropuertos certificados.



Pilar 3. Impuestos y tasas a los pasajeros



3. Impuestos y tasas a los pasajeros

La estructura de impuestos y tasas tiene un impacto significativo en el precio final del boleto para los pasajeros, pudiendo en ocasiones duplicar la tarifa básica. Estos cargos, normalmente recautados por las aerolíneas, se destinan a diferentes entidades como aeropuertos, organismos gubernamentales específicos, y los fondos generales del Estado. La diversidad en la normativa y tasas del transporte aéreo internacional, derivada de la soberanía de cada país, añade complejidad a las operaciones de las aerolíneas. Es evidente que impuestos más altos pueden incrementar la accesibilidad a los servicios aéreos y estimular la demanda de viajes.

Para capturar la complejidad y variedad de estos cargos de manera más precisa y representativa, hemos decidido dividir este pilar en cuatro secciones diferenciadas:

- **TUA Internacional:** La Tarifa de Uso Aeropuerto (TUA) para vuelos internacionales se evalúa tomando en cuenta las tasas aplicadas a los pasajeros en los cinco aeropuertos con el mayor tráfico de pasajeros internacionales de cada país. El puntaje de la TUA internacional se calcula mediante un promedio ponderado de estos aeropuertos, reflejando la proporcionalidad de su tráfico de pasajeros.

- **Otras tasas e impuestos internacionales:** Esta sección examina las tasas adicionales, que incluyen tasas de seguridad, desarrollo de infraestructura e impuestos de emisión de boletos, entre otros, abonadas por los pasajeros en los cinco principales aeropuertos internacionales de cada país. Para determinar el valor de estas tasas e impuestos por país, se utiliza un promedio ponderado, basado en la relevancia de cada aeropuerto, tomando en cuenta su volumen de pasajeros internacionales.

- **Tasas e impuestos de llegada:** Se centra en los cargos específicos que los pasajeros no residentes deben pagar al llegar a un país, como por ejemplo impuestos a la tinería.

- **Impuestos a las ventas y otros:** Esta sección aborda el análisis del impuesto al Valor Agregado (IVA) y otros impuestos similares que se aplican directamente sobre la tarifa base de los boletos aéreos en algunos países que los imponen. Estos impuestos, calculados como un porcentaje de la tarifa base, afectan directamente el costo final del boleto para los pasajeros. La evaluación comprende tanto el IVA como cualquier otro impuesto nacional que se aplique sobre el precio de venta de los boletos de avión, proporcionando una visión del impacto fiscal en el costo de viajar por avión y su efecto en la competitividad del transporte aéreo.

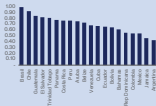
Para cada sección, después de calcular los impuestos y tasas pagadas en las rutas seleccionadas, se realiza una normalización de 0 a 1, donde el país con los tasas e impuestos más altos recibe la puntuación más alta. Esta normalización permite comparar de manera equitativa los diferentes regímenes fiscales y su impacto en el costo del viaje aéreo, destacando aquellos países que ofrecen condiciones más competitivas para los viajeros y las aerolíneas.

Este enfoque ayuda a identificar áreas donde las partes son más o menos competitivas, subrayando aspectos específicos que contribuyen a la accesibilidad aérea y la demanda de viajes, y proporciona una base sólida para políticas dirigidas a mejorar la competitividad en el transporte aéreo. El puntaje final de tasas e impuestos para cada país será determinado por el promedio de los puntajes obtenidos en cada una de las cuatro categorías analizadas, proporcionando una evaluación equilibrada y comprensiva del impacto fiscal e impositivo en el transporte aéreo.





Ranking de Tasas, Impuestos y Contribuciones



País	TU en %	Otras Tasas en %	Impuestos de Ingresos	Impuestos de Ventas en %	Total
1	Brazil	1.00	1.00	1.00	1.00
2	Chile	0.71	1.00	1.00	0.89
3	Guatemala	0.87	0.88	1.00	0.88
4	El Salvador	0.77	0.71	1.00	0.82
5	Trinidad Tobago	0.87	0.82	1.00	0.82
6	Panamá	0.40	0.78	1.00	0.80
7	Costa Rica	0.67	0.74	0.73	0.80
8	Perú	0.68	1.00	0.73	0.76
9	Aruba	0.72	0.48	0.82	1.00
10	Belize	0.80	-	1.00	1.00
11	Venezuela	-	0.88	1.00	0.88
12	Cuba	0.88	1.00	-	1.00
13	Ecuador	0.77	0.88	0.80	0.78
14	Bolivia	0.71	0.27	1.00	0.78
15	Bahamas	0.48	0.78	0.88	0.82
16	Rep. Dominicana	0.87	0.40	0.78	0.88
17	Colombia	0.28	0.47	0.73	0.78
18	México	0.78	0.81	0.28	0.88
19	Jamaica	0.88	0.20	0.20	1.00
20	Argentina	0.28	0.87	1.00	-



TUA Internacional por País
(promedio ponderado)



3.1 Tarifa de Uso Aeroportuario (TUA) Internacional:
La Tarifa de Uso Aeroportuario (TUA) es un cargo que los pasajeros deben abonar por el uso de las instalaciones y servicios aeroportuarios. Esta se cobra al momento de adquirir un boleto aéreo y varía según el aeropuerto. A continuación, se detallan las tarifas de TUA por país utilizando la metodología de promedio ponderado descrita anteriormente.

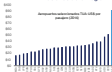
País	TUA Internacional	Índice
Bolivia	0	1.00
Bolivia	0	0.80
Rep. Dominicana	0	0.81
El Salvador	0	0.77
Brasil	0	0.70
Chile	0	0.71
Bolivia	0	0.71
Cuba	0	0.69
Costa Rica	0	0.67
Jamaica	0	0.65
Trinidad y Tobago	0	0.61
Guatemala	0	0.61
Perú	0	0.59
Bahamas	0	0.49
Panamá	0	0.40
Colombia	0	0.26
México	0	0.19
Ecuador	0	0.17
Argentina	0	0.06
Venezuela	0	-



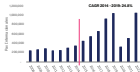
Caso de Estudio:

Beneficios, potencialidades de la reducción de las tasas por uso de instalaciones de pasajeros (IPC) Chile y Cartagena.

En 2014, CTG tuvo una de las tasas aeroportuarias más altas de la Región.



Desde la reducción de la tasa aeroportuaria en CTG, el tráfico internacional se ha triplicado.



Y las llegadas de turistas internacionales a Cartagena se habían duplicado antes de la pandemia.



Desde la primera reducción de las tasas aeroportuarias en Chile, el tráfico había crecido una media del 18% en los 10 meses acumulados.





3.2 Otras tasas e impuestos internacionales

Esta sección se enfoca en el análisis de cargas adicionales e impuestos a los pasajeros en vuelos internacionales, que van más allá de las tarifas de uso aeroportuario. Estos incluyen, pero no se limitan a, tasas de seguridad, tasas de migración, desarrollo de infraestructura, impuestos de emisión de boletos, así como impuestos específicos de ciertos países como el impuesto del Timbre en Colombia. Estos cargos, aplicados directamente sobre la tarifa base o incluidos en el precio final del boleto, tienen un impacto en el costo total del viaje para los pasajeros.

Cada uno de estos impuestos y tasas refleja una política fiscal del país de origen, destinada a financiar la seguridad aeroportuaria, la mejora de las infraestructuras u otras iniciativas. En esta sección, se calcula un promedio ponderado de estos costos adicionales en los cinco principales aeropuertos internacionales de cada país, basándose en su relevancia y volumen de pasajeros internacionales, para calcular cómo contribuyen al costo total de los boletos aéreos y evaluar su efecto en la competitividad y del transporte aéreo internacional.

Otras Tasas/Impuestos en boletos Internacionales (promedio ponderado)



País	Otros Impuestos y Tasas	Índice
Brazil	0-	1.00
Peru	0-	1.00
Chile	0-	1.00
Colombia	0-	1.00
Guatemala	\$2.60	0.98
Venezuela	\$8.06	0.98
Ecuador	\$8.85	0.95
Trinidad y Tobago	\$10.00	0.83
México	\$10.89	0.81
Panamá	\$12.81	0.78
Costa Rica	\$15.10	0.75
El Salvador	\$17.00	0.71
Argentina	\$18.92	0.67
Colombia	\$21.00	0.67
Aruba	\$21.60	0.66
Rep. Dominicana	\$26.00	0.60
Bahamas	\$49.04	0.58
India	\$64.20	0.67
Jamaica	\$68.34	0.60
Belice	\$68.60	-



3.2 Tasas e impuestos de llegada

Esta sección se centra en las tasas e impuestos de llegada que extranjeros o residentes en el exterior pagan al ingresar a un país, incluidos en el boleto aéreo. Estos cargos pueden incluir impuestos de turismo u otras categorías. Por ejemplo, Ecuador aplica el "Impuesto Potencia Turística", un 5% sobre la tarifa base con un máximo de 10 USD.

Para calcular el valor de este impuesto para Ecuador, se utilizó un promedio ponderado de la tarifa base de las diez principales rutas internacionales, con tarifas basadas en una compra anticipada de 30 días y una estancia de 7 días. Este enfoque permite estimar el costo adicional para los viajes internacionales.

Impuestos/tasas de llegada



País	Impuestos/tasas de llegada	Índice
Brasil	\$-	1.00
Argentina	\$-	1.00
Chile	\$-	1.00
Panamá	\$-	1.00
Bolivia	\$-	1.00
Venezuela	\$-	1.00
Belice	\$-	1.00
El Salvador	\$-	1.00
Trinidad Tobago	\$-	1.00
Guatemala	\$-	1.00
Bahamas	\$1.00	0.98
Ecuador	\$5.70	0.90
Aruba	\$5.00	0.83
Colombia	\$4.00	0.73
Perú	\$3.00	0.73
Costa Rica	\$2.00	0.73
Rep. Dominicana	\$1.00	0.35
México	\$0.94	0.34
Jamaica	\$0.90	0.30
Cuba	\$0.00	-



3.4 Impuestos que recaen en la venta de boletos

Esta sección analiza el impuesto al Valor Agregado (IVA) y otros impuestos aplicados como porcentaje de la tarifa base en la venta de boletos aéreos. Se pone especial atención en aquellos países que imponen una carga impositiva significativa sobre los boletos, afectando directamente la competitividad en términos de costos para los viajeros.

Argentina se destaca por tener la carga impositiva más alta en esta región sobre la venta de boletos, sumando un total de 73% sobre el precio final del boleto. Esta carga incluye el impuesto fiscal (AFIP) del 33%, el impuesto de inclusión y solidaridad (PAIS) del 33%, el impuesto al turismo (Decreto Nacional de Turismo) del 7%, y el impuesto de retención al ingreso del 5%. Es importante señalar que el impuesto AFIP y el PAIS se aplican exclusivamente a boletos comprados en Argentina y pagados en pesos.

En contraste, países como Brasil y Chile no aplican IVA a los boletos para vuelos internacionales, lo que refleja una política más favorable hacia el fomento del transporte aéreo internacional y un seguimiento de las recomendaciones de la OACI, que en su documento 8803 recomienda que el transporte aéreo internacional y los servicios relacionados no deberían estar sujetos al IVA, destacando la importancia de mantener la competitividad y accesibilidad del transporte aéreo a nivel global.

La variabilidad en la imposición de impuestos sobre los boletos aéreos demuestra las diferentes políticas fiscales de cada país y su impacto en la industria aérea. Mientras que algunos estados optan por gravar significativamente la venta de boletos, otros reconocen la importancia de mantener bajos los costos para promover el turismo y la conectividad internacional.

Impuestos que recaen sobre la venta de boletos (% sobre tarifa base)



País	Impuestos sobre la venta de boletos	Índice
Brasil	0%	100
Chile	0%	100
Cuba	0%	100
Jamaica	0%	100
Perú	0%	100
Venezuela	0%	100
Paraguay	0%	0.84
Uruguay	0%	0.83
Costa Rica	0%	0.80
Panamá	0%	0.80
Venezuela	0%	0.89
Bahamas	0%	0.83
Guatemala	0%	0.83
Turquía/Tobago	0%	0.83
El Salvador	0%	0.83
India	18%	0.79
Ecuador	17%	0.79
Perú	16%	0.79
Rep. Dominicana	16%	0.79
Colombia	16%	0.79
Argentina	73%	-



La estructura de tasas e impuestos en el transporte aéreo es un componente fundamental que incide directamente en la competitividad de la aviación en América Latina y el Caribe. La sensibilidad del mercado aéreo a los precios es tal, que incluso pequeños aumentos en las tasas pueden desencadenar una disminución significativa en la demanda de viajes. Esta relación precio-demanda no solo afecta las decisiones de los viajeros, sino que también repercute directamente en el desarrollo económico y turístico de los países, donde un incremento en los costos puede frenar el flujo de visitantes y la inversión en la región.

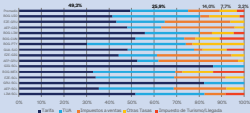
Los impuestos, tasas y cargos, al constituir una parte considerable del costo total del boleto, no deben ser evaluados de manera aislada. Su impacto acumulativo es un factor decisivo en la estrategia de las aerolíneas al seleccionar rutas

y mercados para operar, y puede llevar a una redistribución de los flujos de tráfico aéreo hacia regiones con menor carga impositiva. Consecuentemente, la disminución en la demanda de viajes no solo representa un problema para las aerolíneas, sino que también se traduce en menores ingresos fiscales de lo previsto para los gobiernos, que ven disminuir el viaje y el consumo hacia otras jurisdicciones.

La relevancia de los impuestos y cargos en la industria aérea se evidencia claramente en el análisis de las 15 principales rutas interregionales de América Latina. Los datos muestran que, en muchas de estas rutas, las tasas e impuestos representan más de la mitad del costo final que pagan los pasajeros, con la tarifa base siendo menor de la mitad del precio total. El gráfico a continuación muestra el % de cada rubro (tarifa de transporte, TUA, tasas, impuestos y contribuciones sobre la tarifa final en las principales 15 rutas internacionales interregionales en América Latina y el Caribe. El análisis se hace en base a la tarifa básica (sin extras ni equipaje) para cada ruta con una compra anticipada de 30 días y una estancia de 7 días para los meses de marzo y abril de 2024. Se puede apreciar que, en promedio, la tarifa básica de transporte representa el 49,3% de la tarifa final y las tasas, impuestos y contribuciones representan el 50,7% de la tarifa final.

La variabilidad en la imposición de impuestos sobre los boletos aéreos demuestra las diferentes políticas fiscales de cada país y su impacto en la industria aérea. Mientras que algunos estados optan por gravar significativamente la venta de boletos, otros reconocen la importancia de mantener bajos los costos para promover el turismo y la conectividad internacional.

% de Tarifa base, tasas, contribuciones e impuestos sobre el precio final (principales 15 rutas internacionales intra-regionales en LAC)



Este panorama fiscal e impositivo subraya la necesidad crítica de una consideración integral de las tasas e impuestos en la formulación de políticas aeronáuticas. Es imperativo que los gobiernos y reguladores aéreos ponderen cuidadosamente el balance entre la generación de ingresos y la promoción de un sector aéreo saludable y accesible.



Pilar 4. Sostenibilidad



En 2021, la 47ª Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) fijó un objetivo claro para la industria de la aviación: lograr cero emisiones netas para 2050. El interconectado ecosistema de la aviación, en el que participan aerolíneas, proveedores de combustible, fabricantes de aeronaves, aeropuertos y empresas de asistencia en tierra, exige una responsabilidad colectiva. Aunque existe un deseo compartido de descarbonizar la aviación, hay muchos retos prácticos. Las aeronaves suelen tener una vida útil de entre 20 y 30 años, y los nuevos diseños pueden tardar muchos años en ser operativos. Además, las elevadas necesidades energéticas del sector para transportar pasajeros y carga a altas velocidades y altitudes dificultan la descarbonización.

Alcanzar el objetivo de emisiones depende de varias estrategias de reducción de CO₂. Los gobiernos, a través de la OACI, se han comprometido a dar prioridad a las innovaciones en tecnología aeronáutica, a racionalizar las operaciones de vuelo para reducir el consumo de combustible y, en concreto, a aumentar la producción y el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF). Además, se han promovido medidas fuera del sector, como la compensación a través del Sistema de Compensación y Reducción de Emisiones de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) para la eliminación del carbono.

La reciente adopción por la Asamblea de la OACI del objetivo de cero emisiones netas reconoce el papel clave de los combustibles de aviación más limpios, como el SAF, en la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación. Según un estudio del CSRP, la sustitución de los combustibles tradicionales por SAF podría reducir drásticamente la huella de CO₂, cerrando las brechas para estas reducciones significativas de aquí a 2050.





A lo largo de este pilar, estudiamos el estado actual de las políticas sobre S&P y las emisiones de S&P cuya contribución está prevista como medida y evaluación del compromiso de cada país con la aviación sostenible. Aunque existen aspiraciones en todo el mundo, el ritmo y la escala de adopción del S&P difieren de un país a otro. El objetivo de este pilar es ofrecer una visión global del panorama del S&P identificando a los actores clave en la producción de S&P, las políticas en vigor para promover su uso y los próximos proyectos de infraestructuras que permitan el compromiso de una nación con una aviación más ecológica. Analizando las estrategias y los compromisos de los distintos países, podemos comparar los progresos y poner de relieve las mejores prácticas.

Además, evaluamos la edad media de las flotas de aviones por país, observando que los aviones más nuevos tienden a ser más eficientes en el consumo de combustible y a producir menos emisiones.

Por último, se incluye un factor que evita e identifica los proyectos de compensación que pueden acogerse al CORSIA en la región. Como otro elemento importante que complementa los otros pilares fundamentales, cuyo objetivo es reducir las emisiones de CO₂, y que no puede llevarse a cabo directamente mediante la mejora de las tecnologías y el aumento de la eficiencia de las operaciones, así como mediante el uso y la producción de combustibles de aviación sostenibles.

En resumen, el pilar ofrece un examen exhaustivo del camino de la aviación hacia la sostenibilidad.

A través de mejoras operativas, renovación de la flota, innovación tecnológica y un fuerte compromiso, la industria de la aviación en América Latina ha logrado mitigar su huella de carbono durante la última década. Como se observa en el siguiente gráfico, desde 2011 hasta 2022, el consumo de combustible por cada 100 RPK ha disminuido un 29%, con una tasa media anual de eficiencia superior al 2%.

Consumo de Combustible 100RPK





Aunque todas estas mejoras operativas y tecnológicas han permitido al sector reducir sus emisiones, existe un límite a la disminución de las emisiones brutas. El sector de la aviación en la región ya cuenta con una de las flotas más modernas, que utiliza las tecnologías más recientes y eficientes. Por lo tanto, es crucial desarrollar una industria de combustibles de aviación sostenible que permita una transición energética en el sector. Según el Informe de Viabilidad de la OACI sobre un objetivo a largo plazo para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional (LTO), la producción a gran escala de combustibles sostenibles es la que más potencial tiene para reducir las emisiones de la aviación.

Ranking de Sostenibilidad





4.1 Políticas SAF

El objetivo de cero emisiones netas para 2050 requiere una combinación de varias estrategias para reducir y eliminar las emisiones en origen, y según varias fuentes y diferentes escenarios, el SAF podría contribuir en torno al 80%-70% de la reducción de las emisiones totales. Sin embargo, alcanzar este objetivo requiere un enorme apoyo por parte de los gobiernos y las partes interesadas, sobre todo cuando, según la IATA, la producción de SAF en 2022 solo representaba entre el 0,7% y el 0,9% de la demanda total de combustible para aviones. Los retos son múltiples: apoyo político limitado, métodos de contabilidad de SAF variados, infraestructura de distribución insuficiente, confusión sobre sus beneficios, escasez de materia prima, inversiones limitadas y competencia de otros sectores.

Para una adopción eficaz del SAF, es esencial contar con políticas claras y coherentes. Dichas políticas deben armonizarse en todos los países, dar prioridad a la investigación y cumplir las normas internacionales. La fijación de precios desempeña un papel fundamental. Si el SAF se hace más asequible, es probable que aumente su consumo. Sin embargo, unos mandatos estrictos que no hagan más atractivos o asequibles los SAF podrían disuadir a los nuevos operadores del mercado y frenar la innovación en la producción de este.

Por último, es necesario reevaluar el enfoque

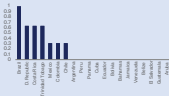
financiero global. En la actualidad, se destina una mayor parte de la financiación a los combustibles convencionales que a las fuentes renovables como el SAF. Este paradigma necesita un cambio. Todas las partes interesadas, desde los gobiernos hasta las aerolíneas, deben colaborar para promover la adopción del SAF y contribuir a un futuro de la aviación más sostenible.

En esta sección analizamos y clasificamos los países de América Latina según las políticas gubernamentales de apoyo a la producción de SAF. Las puntuaciones se otorgan en base a los siguientes criterios:

- Si un país tiene un marco legal de SAF listo e implementado, recibe 1 punto.
- Si un país tiene un marco legal de SAF pendiente de aprobación gubernamental, recibe 0,8 puntos.
- Si un país tiene estudios de viabilidad de SAF terminados, recibe 0,5 puntos.
- Si un país ha creado grupos de trabajo para estudiar la viabilidad de los SAF, recibe 0,25 puntos.

Fuente: IATA y IATA

Políticas SAF



País	Políticas SAF	Score
Brazil	1.0	1.0
República Dom.	0.6	0.6
Costa Rica	0.6	0.6
Colombia	0.6	0.6
México	0.3	0.3
Chile	0.3	0.3
Argentina	-	-
Perú	-	-
Panamá	-	-
Cuba	-	-
Ecuador	-	-
Bolivia	-	-
Bahamas	-	-
Jamaica	-	-
Venezuela	-	-
Belize	-	-
El Salvador	-	-
Guatemala	-	-
Aruba	-	-



4.2 Refinerías SAF

El auge del combustible de aviación sostenible (SAF) está transformando el panorama de la aviación. Los países líderes en la producción de SAF se están posicionando para liderar el mercado mundial. La producción nacional de SAF a costos competitivos se considera cada vez más un elemento clave de la competitividad de la aviación de un país.

Según diversas fuentes, como la OACI, Argus, SAF Global Forecast, varios países han anunciado proyectos de refinerías de SAF, lo que pone de relieve su compromiso estratégico con el futuro sostenible de la aviación. Algunos países capaces de producir SAF de forma eficiente pueden atraer más operaciones aéreas, posicionando sus centros de aviación como potenciales exportadores de SAF. En este apartado, los países que han anunciado la construcción de refinerías de SAF reciben 1 punto.

Además, según el estudio "Fueling Net Zero" de Air Transport Action Group (ATAG), en 2050 se necesitarán entre 400 y 600 refinerías de SAF en América Latina y el Caribe para alcanzar el objetivo Net Zero. Cada una de estas refinerías necesitará producir una media de 33 millones de galones de SAF al año. Hasta el momento, sólo se han anunciado 5 refinerías para el periodo hasta 2030 (3 en Brasil, 1 en Paraguay, 1 en Panamá y 1 en Colombia). Por esto, es importante concertar todos los esfuerzos en alcanzar este objetivo. El costo previsto para la construcción y puesta en marcha de estas refinerías oscila entre 140.000 y 180.000 millones de dólares, lo que subraya la necesidad de apoyo gubernamental en esta transición. Para el año 2050, América Latina y el Caribe tendrán potencial para producir alrededor del 10% de las necesidades de SAF de la industria, dadas las materias primas disponibles en la región.

Este suministro será más que suficiente para las demandas regionales de combustible, sin embargo, la implementación de políticas públicas adecuadas es crucial. Sin estas políticas de apoyo, las aerolíneas regionales podrían verse obligadas a importar SAF de otras zonas.

Refinerías SAF Anunciadas



País	Porcentaje de Refinerías SAF Anunciadas	Costo
Brasil	100	180
Panamá	100	180
Uruguay	-	-
Colombia	100	180
Argentina	-	-
Perú	-	-
Chile	-	-
República Dom.	-	-
Costa Rica	-	-
Ecuador	-	-
El Salvador	-	-
Guatemala	-	-
Jamaica	-	-
Paraguay	-	-
Perú	-	-
El Salvador	-	-
Turkey Uruguay	-	-
Guatemala	-	-
Uruguay	-	-



4.2 Edad media de la flota

Los aviones modernos consumen menos combustible que los modelos más antiguos, lo que se traduce en menores emisiones y menores costos de operación. La última generación de aviones consume entre un 16% y un 30% menos de combustible que la flota más antigua, lo que a su vez emite menos CO₂. Es probable que los avances en la modernización de la flota sigan por este camino, con motores más eficientes en el consumo de combustible, materiales más ligeros, menores costos de operación e incluso sistemas avanzados como la implantación de aviones totalmente eléctricos.

Edad Promedio de Flota (Aerolíneas ALTA)



Comparación de Edad Promedio de Flota (2022)



Numero total de aeronaves y edad promedio de la flota



Las aerolíneas ALTA han puesto en servicio más de 1200 aviones de nueva generación desde 2005, por un valor de mercado aproximado de más de 80,000 millones de dólares.

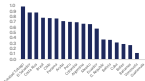
Entregas Programadas en LAC





Trinidad y Tobago se destaca como el país con la flota más moderna, con una edad media de 5,1 años.

Edad Promedio de Flotas



Fuente: IATA, IATA Global Fleet Age Index

4.4 Proyectos de compensación admisibles para CORSIA

Como ya se ha mencionado, la aviación se ha comprometido a realizar avances en tecnología, operaciones e infraestructuras para reducir sus más sus emisiones de carbono, y la compensación pretende ser un elemento adicional en los esfuerzos por avanzar este compromiso. A través del CORSIA, se puede ayudar al sector a alcanzar sus objetivos climáticos a corto y medio plazo complementando las iniciativas mencionadas anteriormente.

Según la definición establecida por la DACI, "CORSIA es la primera medida global basada en el mercado para cualquier sector y representa un enfoque cooperativo que se aleja de un "mercado" de iniciativas regulatorias nacionales o regionales. Ofrece una forma armonizada de reducir las emisiones de la aviación internacional, minimizando la distorsión del mercado y respetando al mismo tiempo las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados miembros de la DACI."

Hay 2 proyectos CORSIA elegibles en la región, ambos situados en Brasil. El primero es un proyecto agrupado consistente en la implantación y operación de centrales de energía renovable en Brasil. El primer caso es un complejo eólico denominado Complejo viento do Paul que consta de 7 centrales eólicas. Por otro lado, YTRM Energías Renováveis es un proyecto consistente en la implantación y operación de centrales eólicas (WPP) en Brasil. Todos los WPP suministran electricidad limpia al Sistema Interconectado Nacional (SIN) brasileño. Ambos proyectos reducen las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), evitando la generación de electricidad a través de fuentes de combustibles fósiles.

Para asignar una puntuación, el criterio utilizado fue si un país cuenta con proyectos de compensación CORSIA elegibles, por lo que, en caso afirmativo, se le asigna una puntuación de 1.

País	Edad Promedio	Índice
Trinidad y Tobago	5.1	1
El Salvador	8.3	0.88
Costa Rica	8.4	0.88
Brazil	11.0	0.78
Chile	11.3	0.78
Paraná	11.8	0.77
Arabia	12.8	0.70
Perú	13.2	0.71
Colombia	13.5	0.70
Argentina	14.3	0.67
México	14.3	0.67
Ecuador	18.8	0.68
República Dom.	22.4	0.38
Bolivia	22.7	0.37
Cuba	24.0	0.33
Bahías	24.7	0.29
Bahamas	25.4	0.27
Venezuela	28.8	0.13
Guatemala	32.8	0.00

País	Proyectos de compensación em. admisibles para CORSIA	Índice
Brazil	1.0	1.0
México	-	-
Colombia	-	-
Argentina	-	-
Perú	-	-
Chile	-	-
Paraná	-	-
Rep. Dominicana	-	-
Cuba	-	-
Ecuador	-	-
Bolivia	-	-
Costa Rica	-	-
Bahamas	-	-
Jamaica	-	-
Venezuela	-	-
Bahías	-	-
El Salvador	-	-
Trinidad y Tobago	-	-
Guatemala	-	-
Arabia	-	-



Pilar 5. Disposición para viajar



La disparidad entre los Oyj viajes per cápita de América Latina y los más de 3 viajes de mercados maduros como EE. UU. y Europa, pone de manifiesto una brecha significativa y muestra que existe un importante potencial en el sector de la aviación de la región. Para aprovechar este potencial e impulsar la competitividad, es importante comprender los factores más importantes que pueden impulsar la propensión a viajar.

PIB per cápita (PPA). Ajustado a la paridad del poder adquisitivo, este parámetro refleja el bienestar económico de la población. Un PIB per cápita más alto suele indicar que los ciudadanos disponen de más ingresos para gastos discrecionales, incluidos los viajes. En el contexto de América Latina, el seguimiento de esta métrica es crucial para observar el crecimiento de la clase media emergente, que tiende a viajar más a medida que aumentan sus ingresos disponibles.

Tasa de dependencia por edad. Esta métrica demográfica da una idea del tamaño de la población en edad de trabajar en comparación con el grupo de edad que no trabaja. Un coeficiente más bajo sugiere una mayor población en edad de trabajar, lo que suele asociarse a una mayor actividad económica, movilidad urbana y, en consecuencia, viajes en avión. La importante población joven de América Latina podría dar lugar a un aumento de la demanda de viajes aéreos a medida que este grupo se vuelve económicamente activo.

Tasa de urbanización. A medida que las personas se trasladan a las ciudades en busca de mejores oportunidades, a menudo se encuentran más cerca de los centros de transporte, incluidos los aeropuertos. Una tasa de urbanización creciente indica un aumento de la demanda de viajes y subraya la importancia de las infraestructuras urbanas y la conectividad aérea.

En conjunto, estos factores ofrecen una perspectiva global de las perspectivas de la aviación en América Latina.

Arica tiene el PIB per cápita más alto de la lista, lo que sugiere que sus residentes tienen más capacidad financiera para viajar. Por el contrario, Bolivia, aunque con un PIB inferior, tiene el índice de dependencia por edad más bajo, lo que sugiere una población más joven. La urbanización, que hace que viajar sea más accesible debido a la proximidad de los principales aeropuertos, es mayor en Argentina, Bahamas, Panamá y Chile ocupan sistemáticamente los primeros puestos en todos los factores, lo que indica una fuerte demanda de viajes. Para las aerolíneas y el sector de los viajes, estos indicadores pueden ser clave para áreas potenciales de crecimiento del mercado en América Latina.

Disposición para viajar





El PIB per cápita, cuando se ajusta a la paridad del poder adquisitivo (PPA), sirve como indicador tanto de la salud económica de los ciudadanos de un país. El PIB per cápita más alto implica que los individuos tienen más ingresos disponibles para gastar, lo que a menudo incluye gastos en viajes. Cuando la gente tiene más poder adquisitivo, es más probable que viaje, ya sea por ocio o por negocios.

País	PIB perCápita PPP (constante 2017 internacional \$)	Índice
Arabia	\$38,888	1.00
Bahamas	\$24,797	0.64
Panamá	\$23,766	0.61
Chile	\$21,888	0.57
Trinidad Tobago	\$21,528	0.56
Argentina	\$21,447	0.56
Costa Rica	\$21,087	0.55
México	\$19,547	0.50
República Dom.	\$19,238	0.50
Colombia	\$16,632	0.43
Brasil	\$16,080	0.41
Perú	\$12,744	0.33
Cuba	\$11,610	0.30
Ecuador	\$10,858	0.28
Jamaica	\$10,817	0.28
Belice	\$9,688	0.25
El Salvador	\$9,587	0.25
Guatemala	\$9,162	0.24
Bolivia	\$8,201	0.21
Venezuela	\$8,108	0.21





El Índice de Dependencia por Edad mide la proporción de personas dependientes (personas de 15 años o mayores de 64) con respecto a la población en edad de trabajar (normalmente entre 15 y 64 años). Un cociente más bajo indica que una mayor proporción de la población se encuentra en la edad de trabajar, potencialmente con más renta disponible y una mayor probabilidad de viajar. Por el contrario, una proporción más alta indica que una mayor parte de la población es dependiente, lo que puede suponer una presión económica sobre el segmento productivo, reduciendo posiblemente el gasto discrecional en artículos como los viajes. Para un país, comprender esta proporción es clave, ya que puede influir en las tendencias de los viajes. Una distribución por edades equilibrada con una población activa considerable puede ser un signo positivo para el aumento de la actividad viajera.



País	Índice de Dependencia por Edad	Índice
Estados Unidos	1.00	1.00
Canadá	0.99	0.99
Reino Unido	0.98	0.98
Jamaica	0.88	0.77
República Dominicana	0.88	0.76
Ecuador	0.83	0.67
Reino Unido	0.83	0.66
México	0.83	0.62
El Salvador	0.83	0.62
Colombia	0.81	0.61
Perú	0.73	0.60
Venezuela	0.50	0.59
Panamá	0.17	0.58
Brasil	0.17	0.58
Costa Rica	0.28	0.60
Trinidad y Tobago	0.88	0.68
Argentina	0.24	0.42
Chile	0.42	0.42
India	0.37	0.33
Cuba	0.23	0.23



La Tasa de Urbanización se refiere al porcentaje de la población total que vive en zonas urbanas. A medida que las ciudades crecen y se desarrollan, tienden a ofrecer más oportunidades de empleo, mejores infraestructuras y mejor acceso a comodidades y servicios. Esta concentración urbana suele traducirse en una mayor renta disponible y una mayor exposición a diversas culturas y tendencias globales, lo que fomenta un mayor deseo de viajar. Para los países, una tasa de urbanización creciente puede significar un mayor potencial de viajes al extranjero, lo que repercute en su competitividad global.

Tasa de Urbanización



País	Tasa de Urbanización	Índice
Argentina	92.23	100
Israel	90.00	0.96
Venezuela	89.00	0.96
Chile	87.82	0.95
Bahamas	86.37	0.93
República Dom.	85.21	0.92
Colombia	84.34	0.91
Costa Rica	84.43	0.91
México	83.02	0.89
Perú	79.50	0.85
Cuba	77.00	0.83
El Salvador	74.50	0.80
Bolivia	70.48	0.76
Paraná	68.78	0.74
Ecuador	66.36	0.70
Jamaica	56.65	0.61
Trinidad/Tobago	53.27	0.58
Guatemala	52.25	0.57
Bélica	46.20	0.50
Aruba	42.87	0.46

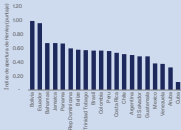


Pilar 6. Apertura Internacional y Liberalización





Apertura de visas



País	#mercados de origen que no necesitan visado	Índice
Bolivia	178	1.00
Ecuador	172	0.97
Bahamas	121	0.68
Jamaica	121	0.68
Panamá	120	0.67
Rep Dominicana	107	0.60
Belize	104	0.58
Trinidad Tobago	103	0.58
Brazil	102	0.57
Colombia	102	0.57
Peru	100	0.56
Costa Rica	98	0.54
Chile	92	0.52
Argentina	90	0.51
El Salvador	87	0.49
Guatemala	87	0.49
México	68	0.38
Venezuela	67	0.38
Aruba	58	0.33
Cuba	21	0.02



Índice de Pasaportes Henley



País	Nº de Destinos que no requieren visa	Índice
Chile	117	1.00
Argentina	114	0.98
Brasil	112	0.98
México	108	0.92
Bahamas	108	0.92
Costa Rica	106	0.91
Trinidad y Tobago	101	0.86
Paraguay	100	0.84
Perú	92	0.80
Guatemala	97	0.77
El Salvador	96	0.77
Colombia	95	0.76
Venezuela	95	0.71
Aruba	93	0.68
Bolivia	92	0.69
Ecuador	90	0.64
Jamaica	90	0.61
Bahía	82	0.48
República Dominicana	78	0.42
Cuba	64	0.36



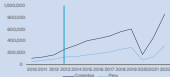
Fuente: Estudios IEPY T&T

País	Número de acuerdos Millones de Servicios Afines por ciudad de destino	Costo
República Dominicana	48.8	1.00
Brasil	30.3	0.87
Chile	26.3	0.84
Jamaica	3.6	0.89
Argentina	23.8	0.88
México	21.3	0.84
Costa Rica	17.8	0.38
Colombia	17	0.38
Paraguay	16.8	0.37
Bolivia	14	0.39
Perú	11.3	0.33
Bahías	10.8	0.37
El Salvador	8.8	0.39
Venezuela	8.3	0.39
Tailandia Tailandia	7.8	0.39
Guatemala	6	0.37
India	6	0.37
El Salvador	3.8	0.38

Caso de estudio: Beneficios potenciales de la apertura de visas y la liberalización del mercado.

Estudios y experiencias recientes demuestran que la supresión de los requisitos de visado y la apertura de los mercados aéreos pueden generar más turistas, mayores intercambios comerciales y un mayor crecimiento económico para los países.

Histórico de llegadas de turistas procedentes de Colombia y Perú



A partir del 6 de noviembre de 2020, el gobierno mexicano eliminó el requisito de visa para peruanos y colombianos que viajen a México. Esto generó beneficios tanto para el turismo como para el volumen de pasajeros aéreos entre México y ambos países. En 2020, 801,000 colombianos y peruanos más visitaron México en comparación con 2019, lo que aportó 488 millones de dólares adicionales a la economía mexicana, basándose en un gasto medio por turista de 610 dólares por visita.



ESTÍMULO DEL MERCADO CAUSADO POR LA EXISTENCIA DE VISADO (O&D-Pax)

ROTA	PAX 2010	PAX 2022	CAGR
BOG-MEX	247,655	608,016	9.2%
BOG-CUN	32,791	432,916	30.2%
MDE-MEX	19,765	195,242	24.6%
MDE-CUN	1,091	314,620	59.5%
LIM-CUN	90,259	272,255	11.5%

2010 - 2022

ROTA	Aerolíneas que operan	Vuelos Semanales	Aerolíneas que operan	Vuelos Semanales
BOG-MEX	3	25	4	58
BOG-CUN	2	4	4	58
MDE-MEX	0	0	2	14
MDE-CUN	0	0	2	10
CUN-LIM	2	9	2	21

ASAs comerciales anuales históricas entre MX y EEUU



El Acuerdo de Cielos Abiertos entre EE.UU. y México ha dinamizado enormemente el tráfico internacional



A partir de agosto de 2016, Estados Unidos y México firmaron los acuerdos de Cielos Abiertos MX-EE.UU. y abrieron sus mercados aéreos a sus aerolíneas. Y desde entonces, las aerolíneas estadounidenses y mexicanas pueden volar cualquier ruta que deseen entre ambos países, sin límite de frecuencias (excepto de MEX que aún limita los números de operaciones).

El acuerdo ha permitido a ambos países reforzar aún más su dinámica relación comercial y económica y ofrecer mejores opciones a los viajeros. Desde la entrada en vigor del acuerdo se han iniciado más de 30 nuevas rutas y el tráfico de pasajeros ha experimentado un crecimiento muy positivo.



Pilar 7: Conectividad Internacional





3. Conectividad Internacional

La conectividad aérea refleja si bien conectado que está un país con ciudades de todo el mundo. Aumentar y acceder a una mayor conectividad aérea es fundamental para que un país desarrolle vínculos económicos. La conectividad aérea impulsa el desarrollo de cadenas de valor, el comercio global y la movilidad internacional, permitiendo a las empresas competir para atraer turismo e inversión extranjera. Por lo tanto, cuantas más conexiones aéreas tenga un país, mayor será su capacidad para obtener beneficios económicos para las comunidades.





7.1 Índice de conectividad

Dada la importancia de la conectividad y su relación con el desarrollo económico, para esta sección hemos calculado la conectividad internacional a interregional para medir y cuantificar la bien conectado que está un país con la red mundial de transporte aéreo. El índice, basado en metodologías utilizadas por otras organizaciones de referencia como la OSA, se calcula midiendo el número de destinos servidos y ellas disponibles desde los principales aeropuertos de cada país. En otras palabras, el indicador de conectividad considera el número de asientos disponibles para cada uno de los destinos servidos durante un año concreto, en este caso 2022. El número de asientos totales disponibles para cada destino se pondera en función del tamaño del aeropuerto de destino, dicha ponderación se da en términos de la capacidad total de asientos para el año y el número de destinos servidos desde ese aeropuerto. La media de estos dos indicadores es la métrica por la que se pondere o asigne un peso a cada aeropuerto. La ponderación de cada destino da una indicación de la importancia económica del aeropuerto de destino y del número de conexiones indirectas que puede proporcionar.

Por ejemplo, el aeropuerto de Dubái (DXB), al ser el aeropuerto con mayor capacidad internacional, tiene una ponderación de 1, mientras que Londres Heathrow (LHR), que ofrece el 64,3% del número de asientos y el 60% de los destinos que ofrece el DXB, tiene una ponderación de 0,66. Por lo tanto, si un aeropuerto tiene 100 vuelos disponibles para DXB, se le asigna un total ponderado de 100. Pero si también tiene 100 vuelos disponibles a LHR, se le asignará un valor ponderado de 66. La suma de todos los totales ponderados para cada destino servido determinará el indicador final de conectividad absoluta. El índice se ha calculado de la siguiente manera:

Índice de conectividad

$$= \sum_{i=1}^n (P_{i \text{ aeropuerto}})$$

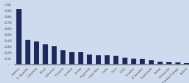
*valor índice de conectividad del aeropuerto de destino

Por lo tanto, un país determinado con un mayor número de destinos y asientos totales tendrá una mayor puntuación en el índice de conectividad. Para más detalles sobre la puntuación destino de conectividad global, consulte el Anexo 3.

La puntuación absoluta del índice de conectividad no garantiza necesariamente la mejor medida de la calidad en la conectividad, ya que los países se encuentran en situaciones, contextos y ubicaciones diferentes que repercuten directamente en su conectividad aérea. Los países con economías más grandes y mayor población tienen más destinos y asientos disponibles, lo que confiere una mayor conectividad. Por este motivo, se realizarán dos ajustes a la puntuación de conectividad absoluta, obteniendo una puntuación final mediante una media ponderada, asignando el mayor peso a la medida de conectividad internacional absoluta.

- Ajuste en función de los viajes per cápita.
- Ajuste considerando los viajes per cápita y el PIB per cápita.

Ranking de Conectividad Internacional





La siguiente sección evalúa la conectividad aérea internacional absoluta por país y aeropuerto, así como la conectividad ajustada a los 3 parámetros explicados anteriormente. El análisis presentado compara datos y puntuaciones a 2019, ya que el tráfico aéreo y las conexiones disminuyeron en 2020 y 2021 debido a la pandemia. Esto permite comprender mejor el progreso y la recuperación de la conectividad aérea en la región y en el mundo. También se presenta un análisis similar para la conectividad intraregional.

Impacto de la pandemia en la conectividad de ALC

El impacto de la pandemia y las medidas restrictivas impuestas por los gobiernos a los viajes internacionales para contener la propagación del virus, condujeron a un cierre prolongado y casi total de la aviación internacional, lo que provocó una importante interrupción de la conectividad en todo el mundo. El número de pares de aeropuertos conectados se redujo considerablemente.

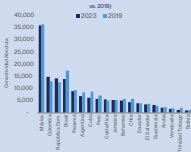
Con el lento levantamiento de las restricciones a los pasajeros internacionales, la conectividad en la región se ha restablecido por completo. A nivel regional, durante 2019 había 2,713 pares de aeropuertos conectados, mientras que en 2023 había 2,742, es decir, un 1% por encima de los niveles anteriores a la pandemia.

Conectividad Internacional Absoluta

País	Estados de Conectividad 2023	Estados de Conectividad 2019	Mayor Global 2023	Mayor Global 2019	Crecimiento 2023 vs 2019
México	35,690	35,016	26	26	1%
Colombia	15,890	15,241	52	57	10%
República Dom.	14,987	14,444	44	44	4%
Brazil	13,826	17,134	58	52	10%
Perú	8,626	9,451	48	55	-6%
Argentina	6,810	5,437	31	31	19%
Costa Rica	5,524	5,243	46	44	7%
País	5,424	7,034	41	42	-2%
Jamaica	5,244	5,204	47	44	8%
Nicaragua	4,424	4,663	44	40	10%
Chile	4,271	4,498	44	31	29%
Ecuador	4,199	4,498	40	44	10%
Brasil	3,891	3,892	40	41	1%
El Salvador	3,414	3,470	47	42	11%
Guatemala	3,143	3,784	40	44	10%
Uruguay	2,987	3,088	41	41	1%
Venezuela	1,884	1,854	40	40	1%
Trinidad y Tobago	1,440	1,440	42	42	0%
Paraguay	1,340	1,340	42	42	0%
Bolivia	1,247	1,247	42	42	0%

Figura 7. Conectividad Internacional

Conectividad Internacional Absoluta por país (2023 vs. 2019)





En términos de conectividad absoluta para los países estudiados en este índice de competitividad, México obtuvo la mejor puntuación en conectividad internacional 2023, y se mantiene solo un 1% por debajo de 2019. Le sigue Colombia, el país que mostró el mayor crecimiento en conectividad en relación con los niveles prepandémicos (-13%) y República Dominicana, que también tuvo un buen desempeño con un crecimiento del 13%. Es importante señalar que en 2019, Brasil alcanza el segundo lugar después de México, sin embargo, en 2023 se posiciona en cuarto lugar, estando 20% por debajo de los niveles pre-pandémicos. Estos resultados no son sorprendentes dado que estos tres países fueron los primeros en recuperar sus volúmenes de tráfico internacional desde abril de 2022.

Ajuste relativo a los viajes per cápita

En términos de conectividad relativa ajustada a viajes per cápita por país, Bahamas presenta los niveles más altos de conectividad en contraste con México, que si bien se mantiene en las primeras posiciones, desciende al tercer lugar, a pesar de tener la conectividad absoluta más alta de los países incluidos en el estudio. Las dos primeras posiciones corresponden a dos pequeñas islas caribeñas que dependen en gran medida del turismo receptor y que, en 2023, presentaron el mayor número de viajes per cápita de la región: Aruba con 26,4 y Bahamas con 12,6. Aruba experimentó un descenso de la conectividad con respecto a 2019 del 7%, mientras que Bahamas solo alcanza el 3% de los niveles previos a la pandemia. República Dominicana, por su parte, destaca como el país con mayor crecimiento en conectividad internacional (+16% vs 2019).

Conectividad Internacional ajustada por el número de viajes per cápita



Número de viajes aéreos per cápita (2023 vs. 2019)





Conectividad Intra regional

Un indicador derivado de la conectividad internacional es la conectividad intraregional, que mide la conectividad aérea dentro de una región. El índice de conectividad intraregional mide y cuantifica lo bien conectado que está un país con la red de transporte aéreo de América Latina y el Caribe. El índice se calcula de forma similar al índice de conectividad global, midiendo el número de destinos en la región y los asientos disponibles desde los principales aeropuertos de un país. A continuación, se muestran las puntuaciones para 2023 de los países estudiados. Para más detalles sobre las puntuaciones de cada uno de los países de América Latina y el Caribe, consulte el **Anexo 3.1**

País	Índice de Conectividad Intra regional 2023	Índice de Conectividad Intra regional 2019	Ranking 2023	Ranking 2019	Cambios 2023 vs. 2019
Colombia	19,922	16,434	1	1	+1%
Vietnam	13,853	14,984	2	4	-1%
Brazil	13,650	17,736	3	2	-2%
Panamá	12,750	12,587	4	5	+6%
Argentina	12,021	14,831	5	3	-20%
Perú	9,431	10,660	6	6	-11%
Chile	8,899	12,268	7	7	-27%
Rep. Dominicana	7,642	8,662	8	9	+9%
Ecuador	7,126	7,268	9	8	-1%
Costa Rica	6,294	6,279	10	10	+1%
Venezuela	4,131	3,717	11	12	+1%
Guatemala	3,499	3,427	12	14	+6%
El Salvador	2,699	4,213	14	10	-34%
Uruguay	2,470	5,029	15	11	-48%
Bolivia	2,327	2,880	16	16	-17%
Brasil	1,888	1,834	21	20	+2%
Trinidad y Tobago	800	1,266	26	27	+2%
Paraguay	724	769	29	28	+6%
Haití	430	443	34	43	-1%
Bahamas	194	321	46	44	-2%





Caso de estudio: El aumento de la conectividad en Colombia y sus beneficios en el mercado internacional de pasajeros.

La conectividad internacional en Colombia ha mostrado un desempeño sobresaliente en los últimos 5 años, con un crecimiento del 31% frente a 2017, pasando del puesto 60 en el ranking mundial al 39 y del puesto 4 en la región en 2017, al 2 en 2022.

Cabe destacar también que a pesar del impacto de la pandemia COVID-19, la conectividad internacional en Colombia ha sido resiliente y ha logrado recuperarse rápidamente, siendo uno de los 2 únicos países de la región junto con República Dominicana que superó sus niveles de 2019 con un incremento del 7%.

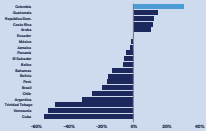
Conectividad aérea, puntación absoluta (puntos) Países seleccionados de LAC



Fuente: Datos de OAG World Airport Connectivity - Global Airport

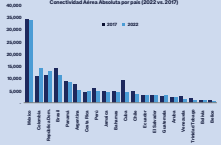


Crecimiento de Conectividad Absoluta por País (2022 vs. 2017)



Fuente: Datos ECLAC basados en Amadeus Travel Intelligence

Conectividad Aérea Absoluta por país (2022 vs. 2017)



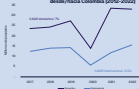


Este crecimiento en la conectividad absoluta ha contribuido a que el mercado de transporte aéreo de Colombia haya crecido significativamente en los últimos 5 años. Pasando de tener un total de 25,6 millones de pasajeros (12,2 internacionales) en 2017 a 47,8 millones (15,2 internacionales) en 2022, es decir, 1,2 pasajeros más viajando desde y hacia Colombia, con una TCAC del 6,7% (para más información sobre el comportamiento de algunas métricas y estadísticas clave del transporte aéreo de Colombia, consultar el Anexo 1: Perfiles de País, Colombia).

Por otro lado, las ciudades colombianas han tenido un desempeño sobresaliente con un aumento significativo en sus niveles de conectividad. Bogotá pasó de ser la quinta ciudad más conectada de ALC a la tercera en 2022, un incremento del 20%, creciendo más que Cancún o Ciudad de México, dos ciudades líderes en conectividad en la región. Medellín fue una de las ciudades que presentó mayor incremento en conectividad internacional con un crecimiento significativo del 80%, seguida de Pereira con 67%, Cali con 37% y Cartagena con 34% más.

De las 10 rutas internacionales con mayor crecimiento en número de pasajeros y que al menos duplicaron su TAMCO anual, tienen como origen o destino, algunas de las ciudades con mayor crecimiento en conectividad, especialmente Bogotá y Medellín.

Pasajeros Domésticos e Internacionales desde/hacia Colombia (2017-2022)



Las 25 ciudades de ALC con mayor crecimiento de la conectividad 2022 vs. 2017





El aumento de la conectividad ha tenido importantes beneficios, además del crecimiento del tráfico internacional. Los principales indicadores del mercado de la aviación en Colombia han mostrado crecimiento, por ejemplo, el número de aerolíneas que operan vuelos internacionales ha crecido un 37%, o, por otro lado, el número de viajes internacionales per cápita pasó de 0,25 a 0,28, lo que representa un aumento del 12%.

Ruta	Pasajeros 2017	Pasajeros 2022	Crecimiento
CTG - PTY	132,717	274,960	107%
BOG - PUJ	87,460	213,117	144%
CTG - MDA	81,626	177,801	112%
BOG - YYZ	75,727	232,672	207%
JFK - MDE	63,478	135,459	112%
MDE - MEX	59,528	178,140	199%
LIM - MDE	54,089	117,008	116%
BOG - SDQ	48,255	157,289	248%
CUN - MDE	40,852	180,493	342%
BOG - CUR	37,081	75,825	104%

Principales Indicadores Internacionales por Mercado	2017	2022	% Cambio
Pasajeros Internacionales (millones)	12.3	15.2	24%
Asientos Internacionales (millones)	17	21.3	25%
Frecuencias Internacionales	107,518	123,077	14%
Aerolíneas Internacionales que Operan	29	38	31%
Pares de Ciudades Internacionales	96	116	21%
Distancia Promedio en Rutas Internacionales (km)	2,518	2,632	7%
Viajes Internacionales per cápita	0,25	0,28	12%
Turistas Internacionales (millones)	3.9	4.6	18%



Anexo 1: Perfiles de Países



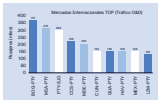
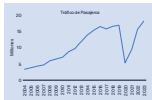


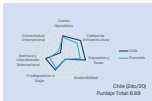
Aerolíneas Principales (2022)

	Pasajeros (millones)	ASPs (millones)	Asientos (millones)	Vuelos
Copa Airlines	15.69	41,600	18.14	115,260
wingo	0.47	406	0.81	3,290
UNITED	0.36	1,260	0.40	2,321
TORONTO AIRLINES	0.28	2,562	0.36	1,062
ITA	0.23	2,203	0.25	708
AIRFRANCE	0.16	1,574	0.16	548
American Airlines	0.16	340	0.16	1,368
Avianca	0.16	162	0.21	1,099
ET AIRWAYS	0.16	1,267	0.16	624
IBERIA	0.04	1,460	0.16	616

Indicadores Principales (2022)

Trafico de Pasajeros	18.3 million
Capacidad de Asientos Totales	21.4 million
Rutas Internacionales	101
Rutas Domésticas	9
No. de aerolíneas que operan	27
No. de Aeropuertos con Trafico Comercial	7
Flota total	104
Turistas Internacionales (2022)	1.5 million
Viajes y Turismo % de PIB	9.2%
Viajes per cápita	14





Aerolíneas Principales (2022)

	Pasajeros (millones)	ASPs (millones)	Asientos (millones)	Tuertos
 LATAM	13,66	32,390	16,05	79,072
 SKY	6,60	8,290	6,60	24,274
 Jetairfly	3,49	6,630	4,19	20,580
 COPA AIRLINES	0,66	2,896	0,60	3,678
 AVIANCA	0,35	1,760	0,40	3,234
 SPIRIT	0,34	4,39	0,39	3,474
 WINGO	0,33	3,800	0,36	10,669
 Aerolínea Australiana	0,25	2,066	0,30	1,274
 AIR MEXICO	0,22	2,791	0,24	330
 DELTA	0,19	1,775	0,23	330

Indicadores Principales (2022)

Trafico de Pasajeros	25,7 millones
Capacidad de Asientos Totales	30,5 millones
Rutas Internacionales	61
Rutas Domésticas	42
Nº de aerolíneas que operan	25
Nº de Aeropuertos con Trafico Comercial	20
Flota total	745
Tuertos Internacionales (2022)	2 millones
Viajes y Turismo % de PIB	9,7%
Viajes per capita	1,36





Aerolíneas Principales (2023)

Aerolínea	Pasajeros (millones)	ACC% (posiciones)	ACC% (posiciones)	Valor
 LATAM	37.8	83,133	49.8	267,894
 GOL	30.3	69,217	38.9	213,209
 Azul	28.2	63,961	37.9	204,977
 Portugalia	1.9	16,287	2.3	8,333
 Copa Airlines	1.1	6,201	1.3	7,628
 American Airlines	1.1	2,320	1.2	7,678
 Delta	0.8	7,669	1.1	3,868
 UNITED	0.8	7,119	0.9	3,479
 AIRFRANCE	0.7	7,271	0.8	3,670

Indicadores Principales (2023)

Tráfico de Pasajeros	11.5 millones
Capacidad de Asientos Totales	143.8 millones
Rutas Internacionales	194
Rutas Domésticas	497
Nº de aerolíneas que operan	41
Nº de Aeropuertos con Tráfico Comercial	167
Fleeta total	516
Turistas Internacionales (2023)	3.6 millones
Viajes y Turismo % de PIB	7.8%
Viajes por cápita	0.44



Trinidad y Tobago



Aerolíneas Principales (2022)

Compañía	Pasajeros (millones)	ASKs (millones)	Asientos (millones)	Vuelos
Jamaica	1.02	2,289	42,027	25,858
COG	0.74	407	0.58	806
AAL	0.74	589	0.17	859
JetBlue	0.72	802	0.58	532
Copa Airlines	0.70	570	0.02	327
American Airlines	0.70	188	0.10	688
American Airlines	0.07	264	0.08	332
Delta	0.06	53	0.01	60
UNITED	0.00	2	0.00	14
AIRFRANCE	0.00	1	0.00	4

Indicadores Principales (2022)

Tráfico de Pasajeros	2.4 millones
Capacidad de Asientos Totales	2.9 millones
Rutas Internacionales	20
Rutas Domésticas	1
Nº de aerolíneas que operan	11
Nº de Aeropuertos con Tráfico Comercial	2
Ruta total	17
Turistas Internacionales (2022)	0.20 millones
Viajes y Turismo: % de PIB	7.8%
Viajes per cápita	1.4



Guatemala

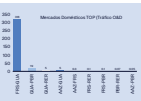
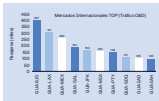


Aerolíneas Principales (2022)

Aerolínea	Pasajeros (millones)	AEBK (millones)	Aditivos (millones)	Ventas
Aerolínea	0.05	21,634	1.21	6,802
Copa Airlines	0.02	710	0.58	3,711
Tag Airlines	0.01	189	0.56	10,962
American Airlines	0.01	885	0.54	3,158
UNITED	0.01	1,194	0.52	3,208
volare	0.01	879	0.52	3,248
Avianca	0.02	325	0.31	1,849
SPRYE	0.01	527	0.31	1,888
DELTA	0.01	580	0.22	1,702
IBERIA	0.01	896	0.20	938

Indicadores Principales (2022)

Tráfico de Pasajeros	4.7 millones
Capacidad de Asientos Totales	6.7 millones
Rutas Internacionales	29
Rutas Domésticas	4
Nº de aerolíneas que operan	19
Nº de Aeropuertos con Tráfico Comercial	8
Fleeta total	19
Turistas Internacionales (2022)	1.8 millones
Viajes y Turismo % de PIB	6.7%
Viajes per cápita	0.24





Costa Rica

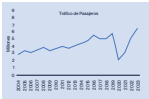


Aerolíneas Principales (2022)

Aerolínea	Paesajeros (millones)	ASFA (millones)	Aerolíneas (millones)	Vuelos
Aerolínea Avianca	1.17	18.27	1.17	8.208
Aerolínea American Airlines	0.94	2.410	1.08	8.208
Aerolínea Copa Airlines	0.83	3.88	1.03	6.390
Aerolínea Martinair	0.83	2.889	0.87	5.740
Aerolínea volaris	0.49	858	0.68	4.207
Aerolínea jetBlue	0.42	1.378	0.31	3.042
Aerolínea DELTA	0.38	1.287	0.43	3.201
Aerolínea spirit	0.35	890	0.47	2.103
Aerolínea Southwest	0.26	758	0.27	1.726
Aerolínea Allegiant	0.24	1.157	0.27	1.682

Indicadores Principales (2022)

Traffic de Pasajeros	7.8 millones
Capacidad de Asientos Totales	8.7 millones
Rutas Internacionales	61
Rutas Domésticas	16
Nº de aerolíneas que operan	33
Nº de Aeropuertos con Traffic Comercial	14
Fleeta total	7
Turistas Internacionales (2022)	2.3 millones
Viajes y Turismo: % de PIB	8.5%
Viajes per cápita	1.48





Aerolíneas Principales (2022)

Aerolínea	Pasajeros (millones)	ASKYs (millones)	Asientos (millones)	Vuelos
Aerolínea Avianca	2.74	8,264	3.54	16,754
Aerolínea volaris	0.58	1,860	0.79	4,258
Aerolínea OH	0.42	1,184	0.69	3,756
Aerolínea Avianca	0.38	767	0.47	2,626
Aerolínea American Airlines	0.29	670	0.36	2,068
Aerolínea Copa Airlines	0.18	234	0.20	1,271
Aerolínea DELTA	0.17	543	0.19	1,089
Aerolínea spirit	0.16	426	0.20	1,418
Aerolínea volaris	0.14	356	0.18	1,189
Aerolínea DELTA	0.12	399	0.20	698

Indicadores Principales (2022)

Tráfico de Pasajeros	5.4 millones
Capacidad de Asientos Totales	7 millones
Rutas Internacionales	28
Rutas Domésticas	-
No. de aerolíneas que operan	19
No. de Aeropuertos con Tráfico Comercial	1
Ruta total	31
Turistas Internacionales (2022)	2.7 millones
Viajes y Turismo % de PIB	13.3%
Viajes per cápita	0.7



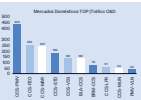


Aerolíneas Principales (2022)

Compañía	Pasajeros (millones)	ASMs (millones)	Asientos (millones)	Vuelto
LATAM Airlines	0.73	8,023	1.78	7,043
Copa Airlines	0.58	785	0.81	2,885
Avianca	0.48	601	0.72	10,764
Aerolínea del Ecuador	0.38	307	0.65	4,932
Avianca	0.32	317	0.56	3,770
TACA	0.20	283	0.43	3,785
TACA	0.19	252	0.47	2,838
TACA	0.18	1,788	0.22	740
TACA	0.14	170	0.21	1,305
TACA	0.13	1,035	0.15	523

Indicadores Principales (2022)

Tráfico de Pasajeros	2.9 millones
Capacidad de Asientos Totales	5.7 millones
Rutas Internacionales	40
Rutas Domésticas	43
No. de aerolíneas que operan	20
No. de Aeropuertos con Tráfico Comercial	26
Flota total	80
Turistas Internacionales (2022)	0.8 millones
Viajes y Turismo % de PIB	10.7%
Viajes per cápita	0.74



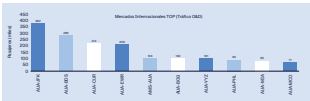
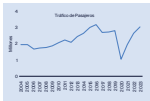


Aerolíneas Principales (2022)

Compañía	Pasajeros (millones)	ASKY (millones)	Asientos (millones)	Vuelos
LASER Airlines	0.58	2,74	10.46	3,629
Copa Airlines	0.58	1,675	6.82	2,582
CopaCaribe	0.32	1,149	6.36	3,072
Arke	0.27	941	6.21	1,720
Avianca	0.19	884	6.22	716
American Airlines	0.14	177	0.18	1,044
Delta Air Lines	0.12	200	0.12	896
TUI Airways	0.12	143	0.12	846
KLM	0.09	12	0.11	618
Ryanair	0.09	13	0.11	612

Indicadores Principales (2022)

Tráfico de Pasajeros	2 millones
Capacidad de Asientos Totales	2.5 millones
Rutas Internacionales	32
Rutas Domésticas	-
No. de aerolíneas que operan	29
No. de Aeropuertos con Tráfico Comercial	1
Flota total	3
Turistas Internacionales (2022)	11 millones
Viajes y Turismo Total PIB	73.8%
Viajes per cápita	27



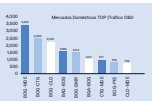


Aerolíneas Principales (2022)

Compañía	Pasajeros (millones)	ASAP (millones)	ASAP/AVL (millones)	Valor
Aerolínea	24.20	42,805	3202	178,989
Avianca	10.56	10,725	13.55	76,998
wingo	2.48	2,710	2.18	16,994
Copa Airlines	2.28	1,887	2.85	17,814
JetBlue	1.29	4.86	1.03	28,968
American Airlines	1.17	3,091	1.23	8,773
LATAM	0.83	3.46	1.24	22,330
spirit	0.82	2,567	1.12	6,786
IBERIA	0.45	4,489	0.55	1,731
AMERICAN	0.38	1,433	0.46	2,349

Indicadores Principales (2022)

Tráfico de Pasajeros	51.1 millones
Capacidad de Asientos Totales	64.6 millones
Rutas Internacionales	122
Rutas Domésticas	119
No. de aerolíneas que operan	40
No. de Aeropuertos con Tráfico Comercial	51
Fleeta total	269
Turistas Internacionales (2022)	4.6 millones
Viajes y Turismo % de PIB	4.8%
Viajes per cápita	0.85



Bahamas

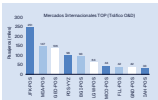


Aerolíneas Principales (2022)

Compañía	Pasajeros (millones)	ASR's (millones)	Asientos (millones)	Volumen
American Airlines	1.22	1,202	1.51	12,862
JetBlue	0.87	402	1.22	9,526
Delta	0.59	807	0.74	4,768
American Eagle	0.55	828	0.64	4,262
Southwest	0.22	89	0.44	3,776
United	0.20	475	0.28	2,260
Allegiant	0.17	1,260	0.24	1,262
Allegiant Air	0.13	27	0.16	8,648
Allegiant Air	0.12	84	0.22	2,892
Air Canada	0.12	268	0.12	815

Indicadores Principales (2022)

Tráfico de Pasajeros	5.1 millones
Capacidad de Asientos Totales	6.7 millones
Rutas Internacionales	79
Rutas Domésticas	26
No. de aerolíneas que operan	23
No. de Aeropuertos con Tráfico Comercial	24
Flota total	20
Turistas Internacionales (2022)	6.8 millones
Viajes y Turismo % de PIB	28.4%
Viajes per cápita	114





Aerolíneas Principales (2022)

Aerolínea	Pasajeros (millones)	ACCs (millones)	Asientos (millones)	Vuelos
volaris	633,314	60,806	38,417	19,128
AZUL	26,026	63,634	30,32	204,349
VIVA	23,86	34,591	29,7	140,954
American Airlines	8,02	18,292	9,79	63,268
UNITED	6,06	14,204	7,21	50,989
DELTA	4,32	11,594	4,67	26,476
Southwest	2,36	4,777	2,72	18,062
Alaska	2,02	5,62	2,37	13,686
volaris	142	6,422	1,62	9,645
jetBlue	1,41	3,726	1,72	10,060

Indicadores Principales (2022)

Tráfico de Pasajeros	118.4 millones
Capacidad de Asientos Totales	147.9 millones
Rutas Internacionales	381
Rutas Domésticas	292
Nº de aerolíneas que operan	66
Nº de Aeropuertos con Tráfico Comercial	67
Flota total	327
Turistas Internacionales (2022)	38.2 millones
Vajes y Turismo % de PIB	14.2%
Vajes per cápita	0.67



República Dominicana

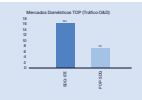
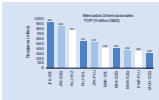


Aerolíneas Principales (2023)

Aerolínea	Pasajeros (millones)	ASPs (millones)	Asientos (millones)	Vuelos
jetBlue	3.47	8,617	4,210	24,080
American Airlines	1.80	3,878	2,116	13,366
DELTA	1.37	3,767	1,617	8,438
UNITED	1.23	2,942	1,287	7,803
Copa Airlines	0.87	1,828	1,237	7,917
Avianca	0.86	2,889	1,007	4,243
spirit	0.77	1,624	1,088	5,276
Allegiant	0.74	1,988	1,007	5,291
Allegiant	0.62	1,627	0.817	3,898
sunwing	0.58	1,881	0.547	2,859

Indicadores Principales (2023)

Traфик de Pasajeros	18.1 millones
Capacidad de Asientos Totales	21.7 millones
Rutas Internacionales	177
Rutas Domésticas	2
Nº de aerolíneas que operan	64
Nº de Aeropuertos con Tráfico Comercial	7
Flota total	41
Turistas Internacionales (2022)	8.5 millones
Vajes y Turismo % de PIB	15.2%
Vajes per cápita	158





Ecuador

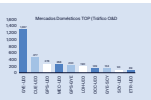


Aerolíneas Principales (2022)

Aerolínea	Pasajeros (millones)	ASQs (millones)	Asientos (millones)	Vuelos
Azul	2,821	2,257	2,228	18,814
Avianca	2,280	2,280	2,280	20,227
Copa Airlines	1,096	1,096	1,017	6,784
American Airlines	1,423	1,498	1,620	2,924
JetBlue	1,020	1,620	1,420	2,248
IBERIA	1,226	2,782	1,220	662
Wingo	1,024	2,020	1,220	664
LATAM	1,126	1,180	1,126	646
DELTA	1,120	1,120	1,120	720

Indicadores Principales (2022)

Trafico de Pasajeros	8.8 millones
Capacidad de Asientos Totales	10.8 millones
Rutas Internacionales	35
Rutas Domésticas	12
No. de aerolíneas que operan	20
No. de Aeropuertos con Trafico Comercial	10
Fleeta total	25
Turistas Internacionales (2022)	1.1 millones
Viajes y Turismo % de PIB	4.4%
Viajes por capita	0.44



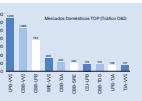
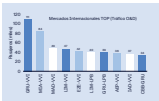


Aerolíneas Principales (2022)

Aerolínea	Pasajeros (millones)	ASK's (millones)	Aerolíneas	Vuelos
TACA	25.42	4,870	8.20	42,876
Avianca	0.47	293	0.61	6,706
TAM	0.29	163	0.41	4,427
Avianca	0.21	666	0.26	1,533
LATAM	0.20	389	0.27	1,573
Copa Airlines	0.17	624	0.26	1,346
AZ Airlines	0.13	1,205	0.24	424
GOL	0.09	205	0.11	656
Wingo	0.06	133	0.07	707
Skyway	0.03	26	0.03	546

Indicadores Principales (2022)

Trafico de Pasajeros	7.2 millones
Capacidad de Asientos Totales	6.8 millones
Rutas Internacionales	20
Rutas Domésticas	27
No. de aerolíneas que operan	12
No. de Aeropuertos con Trafico Comercial	12
Fleeta total	66
Turistas Internacionales (2022)	2 millones
Viajes y Turismo Total PIB	5%
Viajes por capita	0.52



Belize

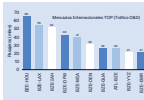


Aerolíneas Principales (2022)

Aerolínea	Pasajeros (millones)	ASPCs (millones)	Asientos (millones)	Vuelos
FLYBE	0.88	82	1.23	43,000
MAJOR	0.67	62	0.77	64,000
American Airlines	0.27	486	0.21	1,804
UNITED	0.21	458	0.25	1,494
DELTA	0.11	323	0.12	334
Southwest	0.09	175	0.10	684
Rossair	0.05	215	0.06	238
Tap Airlines	0.03	14	0.03	368
Avianca	0.03	104	0.03	174
Copa Airlines	0.01	19	0.01	102

Indicadores Principales (2022)

Tráfico de Pasajeros	2.3 millones
Capacidad de Asientos Totales	2.9 millones
Rutas Internacionales	21
Rutas Domésticas	19
No. de aerolíneas que operan	13
No. de Aeropuertos con Tráfico Comercial	11
Fleeta total	26
Turistas Internacionales (2022)	0.27 millones
Viajes y Turismo % de PIB	26.4%
Viajes per cápita	5.43





Aerolíneas Principales (2022)

Compañía	Pasajeros (millones)	ACCs (millones)	Asientos (millones)	Vuelos
LATAM	12.81	28,126	16.00	10,874
SKY	3.71	4,788	4.11	21,028
JetPac	0.99	680	1.29	10,034
Avianca	0.97	1,353	1.30	6,901
Avianca	0.82	672	0.87	4,886
Copa Airlines	0.64	1,696	0.73	4,576
Avianca	0.60	948	0.63	3,068
American Airlines	0.39	1,710	0.41	3,068
IBERIA	0.26	3,068	0.32	1,047
Qatar Airways	0.22	3,322	0.34	700

Indicadores Principales (2022)

Traffic de Pasajeros	22.3 millones
Capacidad de Asientos Totales	26.4 millones
Rutas Internacionales	50
Rutas Domésticas	21
No. de aerolíneas que operan	34
No. de Aeropuertos con Traffic Comercial	22
Fleeta total	82
Turistas Internacionales (2022)	2 millones
Viajes y Turismo % de PIB	6.8%
Viajes por cápita	0.66



Argentina



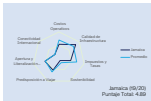
Aerolíneas Principales (2020)

Compañía	Pasajeros (millones)	AVLs (millones)	Aerolíneas (millones)	Vuelos
Flybondi	14.29	27,075	16,048	114,757
JetSMART	3.44	4,803	4.25	20,472
LATAM	2.83	4,178	3.43	18,361
Copa Airlines	1.80	4,058	3.30	13,349
GOL	0.73	4,384	0.85	5,173
American Airlines	0.67	1,700	0.88	4,664
DELTA	0.66	5,656	0.73	3,783
SHY	0.58	6,586	0.84	2,087
SHY	0.51	709	0.66	3,416
Avianca	0.37	1,909	0.40	1,876

Indicadores Principales (2020)

Trafico de Pasajeros	26.8 millones
Capacidad de Aerolíneas Totales	24.3 millones
Rutas Internacionales	34
Rutas Domésticas	111
No. de aerolíneas que operan	33
No. de Aeropuertos con Trafico Comercial	40
Fleeta total	130
Turistas Internacionales (2020)	7.2 millones
Viajes y Turismo % de PIB	8.9%
Viajes per cápita	0.66



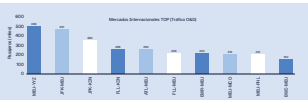
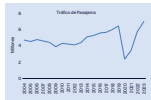


Aerolíneas Principales (2022)

Aerolínea	Pasajeros (millones)	ASACs (millones)	Asientos (millones)	Vuelos
American Airlines	1.48	2,983	1.76	8,828
jetBlue	1.32	2,983	1.83	9,498
DELTA	0.88	1,582	0.78	4,152
Southwest	0.58	1,078	0.60	3,040
UNITED	0.38	1,084	0.44	2,440
spirit	0.32	542	0.44	2,280
AIR CANADA	0.26	796	0.28	1,380
Continental	0.22	816	0.21	1,060
Frontier	0.22	415	415	415
PRONTIER	0.21	620	0.34	1,784

Indicadores Principales (2022)

Trafico de Pasajeros	7 millones
Capacidad de Asientos Totales	8.2 millones
Rutas Internacionales	71
Rutas Domésticas	-
No. de aerolíneas que operan	26
No. de Aeropuertos con Trafico Comercial	3
Flota total	-
Turistas Internacionales (2022)	3.7 millones
Viajes y Turismo % de PIB	30.1%
Viajes per capita	2.44



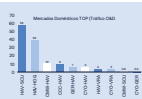
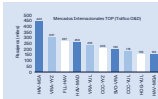


Aerolíneas Principales (2022)

Compañía	Pasajeros (millones)	ASPs (millones)	Asientos (millones)	Vuelos
American Airlines	1.10	11.3	6,634	
jetBlue	0.94	1.6	9,768	
DELTA	0.84	0.8	3,671	
Southwest	0.78	0.5	2,848	
UNITED	0.73	0.5	3,004	
spirit	0.78	0.5	2,662	
AIR CANADA	0.74	0.3	621	
airtransat	0.70	0.3	1,546	
FRONTIER	0.70	0.2	730	
FRONTIER	0.58	0.2	1,330	

Indicadores Principales (2022)

Trafico de Pasajeros	4.1 millones
Capacidad de Asientos Totales	5.8 millones
Rutas Internacionales	10
Rutas Domésticas	14
No. de aerolíneas que operan	46
No. de Aeropuertos con Tráfico Comercial	10
Fleeta total	22
Turistas Internacionales (2022)	1.8 millones
Viajes y Turismo % de PIB	3.7%
Viajes per cápita	0.04

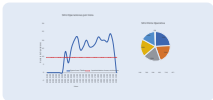




Anexo 2: Disponibilidad de
Posiciones de Parqueo
No-Remotas y mezcla de flotas
(aeropuertos seleccionados)



Área 2: Disponibilidad de Posiciones de Pilotes (no-Remotas y mezcla de flotas (peripuestos seleccionados))





Anexo 3: Disponibilidad de Posiciones de Pilotos (No-Remotas) y mezcla de flotas (aeropuertos seleccionados)



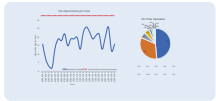


Área 2: Disponibilidad de Posiciones de Pitqueo No-Remotas y mezcla de flotas (aerpuertos-remotizados)





Anexo 3: Disponibilidad de Posiciones de Pilotos No-Remotas y media de flotas (aerpuertos seleccionados)





Área 2: Disponibilidad de Posiciones de Pilotos No-Remotas y mezcla de flotas (grupos de vuelos seleccionados)





Anexo 2. Disponibilidad de Posiciones de Plazas No-Remotas y mezcla de flotas (aeropuertos seleccionados)





Anexo 3: Conectividad internacional





Puntuaciones absolutas de conectividad por país (vs. 2019)

País	Índice de Conectividad	Índice de Conectividad 2019	Ranking Global	Global Ranking 2019	Crecimiento 2019
Reino Unido	231,032	266,193	1	1	-13%
Estados Unidos de América	219,234	239,077	2	2	-8%
España	194,440	202,432	4	4	-4%
Alemania	194,036	247,261	2	2	-21%
Italia	166,342	192,329	5	5	-12%
Francia	150,823	169,366	6	7	-11%
Turquía	92,692	76,752	7	11	18%
India	70,766	60,609	9	10	+16%
India	64,274	62,105	8	9	3%
Portugal	60,214	60,844	12	16	7%
Suiza	66,662	77,024	11	12	-12%
Emiratos Árabes Unidos	66,526	62,021	10	15	10%
Grecia	56,218	49,625	16	23	12%
Arabia Saudita	61,115	42,412	15	21	44%
Polonia	50,670	54,443	17	18	-10%
Irlanda	47,121	49,262	19	24	-5%
Dinamarca	43,796	50,316	22	22	-12%
Austria	45,127	55,854	21	19	-19%
Canadá	49,160	54,727	18	21	-6%
México	32,660	34,214	34	35	-5%
Suecia	35,815	47,871	25	27	-25%
Noruega	34,716	42,182	26	32	-14%
Bélgica	32,979	41,669	29	32	-17%
Egipto	28,752	27,665	32	39	26%
Marruecos	29,562	27,221	34	42	9%
Rumanía	25,822	27,256	39	40	-7%



Puntuaciones absolutas de conectividad por país (vs. 2019)

País	Índice de Conectividad	Índice de Conectividad 2019	Ranking Global	Global Ranking	Crecimiento 2019
Qatar	29,990	27,299	33	42	10%
Israel	24,381	26,353	40	44	-7%
Rusia	28,377	67,473	35	14	-58%
Finlandia	21,333	29,676	43	37	-28%
Pakistán	22,127	17,626	42	49	26%
Tailandia	45,932	74,584	30	13	-39%
Singapur	34,862	47,849	27	26	-27%
Croacia	17,437	19,990	47	47	-6%
Japón	62,795	106,214	14	8	-41%
Hungría	16,256	22,296	48	45	-18%
República Checa	16,073	27,624	45	41	-21%
Kuwait	19,296	19,011	44	46	2%
Colombia	14,893	12,046	50	57	12%
Malasia	22,664	48,102	31	25	-32%
República Dominicana	14,547	12,446	54	61	12%
Irán	14,416	12,357	52	62	16%
Ciprés	14,947	12,714	49	54	6%
Jordania	12,700	12,852	56	56	7%
Australia	22,581	31,826	41	36	-26%
Indonesia	22,462	47,907	32	28	-32%
Brazil	12,870	17,236	55	50	-10%
Filipinas	25,646	26,853	36	34	-34%
Saharín	14,587	12,062	53	58	6%
Vietnam	22,760	47,149	30	30	-26%
Corea del Sur	32,768	58,868	26	17	-26%
Iraq	11,829	12,108	61	64	-4%



Puntuaciones absolutas de conectividad por país (vs. 2019)

País	Índice de Conectividad	Índice de Conectividad 2019	Ranking Global	Global Ranking 2019	Crecimiento 2019
Túnez	12,916	11,553	59	65	12%
Bulgaria	11,629	12,923	60	53	-10%
Líbano	11,599	12,705	62	60	-12%
Serbia y Montenegro	11,019	11,134	57	67	17%
Luxemburgo	10,329	12,269	64	63	-16%
Omán	14,492	16,233	51	44	-32%
Bangladesh	11,042	8,868	63	72	25%
Argelia	14,658	14,430	48	51	3%
Panamá	9,925	9,462	68	68	-6%
Letonia	9,276	12,171	66	55	-32%
Islandia	9,262	8,829	65	75	15%
Tailandia	26,482	47,562	36	29	-44%
Malta	8,847	9,218	70	69	-7%
Puerto Rico	1,010	7,922	141	82	-88%
Sudánica	8,979	11,166	67	64	-32%
Kazajistán	8,841	8,827	69	74	2%
Lituania	8,800	9,154	71	78	-12%
Hong Kong	26,148	55,261	37	20	-52%
Albania	7,253	4,621	72	87	50%
Etiopía	7,254	7,253	71	80	0%
Sudán	2,523	2,522	86	104	1%
China	62,840	128,451	12	6	-62%
Maldivas	4,991	4,990	82	98	22%
Azerbaiján	4,877	4,571	79	84	3%
Argentina	6,812	8,427	75	74	-19%
Sri Lanka	7,150	9,119	73	70	-22%



Puntuaciones absolutas de conectividad por país (vs. 2019)

País	Índice de Conectividad	Índice de Conectividad 2019	Ranking Global	Global Ranking 2019	Crecimiento 2019
Macedonia	3,237	-	100	103	28%
Mauritania	3,203	3,200	106	107	-3%
Aruba	3,067	3,269	111	116	-13%
Senegal	3,034	3,070	109	101	12%
Nueva Zelanda	3,077	3,006	85	79	-9%
Uganda	3,068	3,005	110	119	3%
Islas Vírgenes de EU	367	3,317	176	117	-83%
Curazao	1,910	1,914	121	130	-10%
Belorusia	1,900	1,931	114	84	-73%
Honduras	1,766	1,689	119	107	9%
Barbados	1,633	1,640	116	124	1%
El Salvador	1,644	2,605	124	11	-50%
Ruanda	1,631	1,636	113	126	5%
Sint Maarten	1,453	1,679	130	109	-12%
Cabo Verde	1,410	1,331	117	123	-6%
Guernsey	1,706	2,416	119	114	-39%
Guadalupe	449	1,303	170	147	-63%
Reunión	1,463	1,354	129	142	17%
Côte d'Ivoire	1,469	1,408	127	136	-6%
Myanmar	3,296	1,371	99	77	-41%
Isle of Man	1,676	2,099	122	120	-30%
Tayikistán	1,531	1,485	126	134	3%
Seychelles	1,266	1,559	133	130	-19%
Martinica	366	1,269	179	152	-67%
Venezuela	1,686	1,603	120	126	-7%
Islas Turcas & Caicos	1,116	1,350	137	140	-16%



Puntuaciones absolutas de conectividad por país (vs. 2019)

País	Índice de Conectividad	Índice de Conectividad 2019	Ranking Global	Global Ranking 2019	Crecimiento 2019
Angola	1,464	1,526	128	131	-3%
Somalia	1,045	896	133	139	84%
Camerún	1,163	1,237	135	145	-6%
Saint Barthélemy	1,005	1,089	144	136	-37%
Trinidad y Tobago	1,280	1,390	132	133	-36%
Afganistán	1,260	2,675	134	110	-53%
Antigua y Barbuda	958	1,034	146	149	-30%
Bolivia	1,007	1,267	143	140	-21%
St. Lucia	889	1,030	151	150	-33%
Gibraltar	935	1,043	145	153	-15%
Uruguay	1,021	1,247	136	144	-10%
Belize	793	874	153	161	-6%
Islas Caimán	1,007	1,300	142	138	-33%
Malí	884	898	152	160	-2%
Guyana	871	808	150	170	44%
Islas Vírgenes Británicas	888	1,240	161	148	-40%
Siria	733	878	155	165	8%
Namibia	1,066	1,306	139	137	-16%
Guam	1,897	3,914	115	100	-33%
Bermuda	933	1,208	147	146	-25%
Mozambique	888	974	148	156	-6%
Mongolia	1,662	1,644	121	129	2%
Brunei	1,586	3,216	125	106	-50%
Benín	717	888	158	168	7%
Burkina Faso	583	653	168	168	-11%
Haití	808	1,261	166	141	-52%



Puntuaciones absolutas de conectividad por país (vs. 2019)

País	Índice de Conectividad	Índice de Conectividad 2019	Ranking Global	Global Ranking 2019	Crecimiento 2019
Guinea	562	525	170	178	7%
Nicaragua	1,032	915	140	157	12%
Togo	717	545	157	175	32%
Paraguay	691	997	160	155	-31%
Djibouti	618	803	165	158	-23%
Salas Pared	643	770	163	163	-18%
Grinea	606	689	159	164	7%
Mauritania	576	599	169	171	-4%
Gabón	624	609	164	169	4%
Rutswana	712	1,030	158	154	-30%
Fiji	678	1,123	149	151	-22%
Yemen	748	31	154	217	352%
Laos	1,924	4,421	112	98	-56%
Bonaire, Sint Eustaquio y Saba	662	661	162	167	0%
Surinam	457	569	171	173	-30%
Congo	417	485	174	179	-18%
Niger	315	501	183	173	-47%
Gambia	369	357	176	183	8%
Madagascar	605	774	167	182	-23%
Macao	3,183	8,947	103	71	-65%
Guyana Francesa	305	219	185	182	24%
Grenada	443	357	191	194	-26%
Sierra Leona	390	354	187	185	-18%
Chad	363	362	177	182	0%
Malawi	345	538	192	177	-36%



Puntuaciones absolutas de conectividad por país (vs. 2019)

País	Índice de Conectividad	Índice de Conectividad 2019	Ranking Global	Global Ranking 2019	Crecimiento 2019
Polinesia Francesa	323	328	191	196	-4%
Mayotte	295	283	199	190	15%
Saint Kitts y Nevis	283	328	194	174	-44%
Burundi	226	210	193	194	7%
Anguilla	225	222	194	193	1%
Papúa Nueva Guinea	226	245	176	176	-34%
Dominica	191	187	198	198	-3%
Groenlandia	258	199	199	197	26%
Turkmenistán	1566	1490	138	133	-28%
Guinea Ecuatorial	259	321	188	187	-22%
Guinea-Bisáu	218	215	198	206	-3%
Suizland	256	202	190	195	27%
San Vicente y las Granadinas	228	258	182	191	-17%
Saint Martín	108	91	201	204	-28%
Rután	224	428	195	191	-48%
Liberia	89	134	208	207	-34%
Comoras	99	190	205	201	-42%
República Central de África	97	166	206	202	-42%
Lesoto	149	192	197	196	-22%
Santo Tomé y Príncipe	90	87	207	211	32%
Islas Svalbard y Jan Mayen	74	126	210	208	-42%
Islas de Cook	100	146	204	205	-28%
Vanuatu	94	199	200	199	-22%
Timor-Leste	102	176	203	202	-42%
Saint Pierre y Miquelón	39	41	212	214	-4%



Puntuaciones absolutas de conectividad por país (vs. 2019)

País	Índice de Conectividad	Índice de Conectividad 2019	Ranking Global	Global Ranking 2019	Crecimiento 2019
Samoa	104	101	202	200	+2%
Islas Palau	85	290	208	199	-7%
Montserrat	26	58	218	212	-6%
Islas Norfolk	40	40	212	215	9%
Tonga	73	103	211	210	-3%
Islas Solomon	35	56	214	213	-3%
Nauru	19	16	217	220	17%
Micronesia	13	22	218	218	-6%
Islas Marshall	34	18	215	218	67%
Niue	8	15	220	221	-4%
Samoa Americana	7	9	221	222	-31%
Isla de Cook	0	3	225	225	-9%
Kiribati	12	18	219	219	-36%
Islas de Navidad	5	3	223	224	46%
Wallis y Futuna	5	6	222	223	-6%
Tuvalu	0	1	224	227	-72%
St. Helena	0	1	226	226	-72%



Anexo 3.1: Conectividad Interregional



Puntuaciones absolutas de conectividad por país (vs. 2019)

País	Índice de Conectividad	Índice de Conectividad 2019	Ranking Global	Global Ranking 2019	Crecimiento 2019
Colombia	19,162	19,434	1	42	-1%
México	12,522	14,584	2	44	-7%
Brasil	12,850	12,387	3	14	+4%
Panamá	12,262	17,224	4	27	-30%
Argentina	12,021	14,023	5	46	-32%
Perú	8,411	12,860	6	13	-37%
Chile	8,899	12,145	7	28	-37%
República Dominicana	7,942	6,663	8	47	+19%
Ecuador	7,325	7,365	9	4	-3%
Costa Rica	6,596	6,379	10	45	+3%
Venezuela	4,321	3,717	11	41	+1%
Guatemala	3,449	3,627	12	48	-5%
Uruguay	3,461	3,512	13	57	-6%
El Salvador	2,661	3,173	14	25	-16%
Cuba	2,672	5,139	15	61	-48%
San Bartolomé	2,499	4,312	16	62	-42%
Curazao	2,459	3,602	17	54	-32%
Bolivia	2,327	3,166	18	58	-37%
Puerto Rico	2,029	2,048	19	26	-32%
Paraguay	1,960	1,587	20	56	+2%
Aruba	1,825	1,454	21	60	+28%
Bonaire, Sint Eustaquio y Saba	1,623	1,964	22	34	-6%
Honduras	1,589	2,105	23	66	-38%
Islas Vírgenes Británicas	1,500	1,325	24	30	+1%
Sint Maarten	1,362	1,162	25	17	-37%
Nicaragua	1,247	1,621	26	64	-32%



Puntuaciones absolutas de conectividad por país (vs. 2019)

País	Índice de Conectividad	Índice de Conectividad 2019	Ranking Global	Global Ranking 2019	Crecimiento 2019
Islas Vírgenes de EU	845	1.802	27	29	27%
Trinidad y Tobago	805	3.327	34	30	-45%
Guadalupe	737	946	39	30	-22%
Jamaica	704	769	39	35	-6%
Martinica	615	1.399	51	27	-54%
Guyana	601	840	32	32	-26%
Barbados	563	865	33	33	-35%
Belize	430	443	34	43	-3%
Antigua y Barbuda	406	667	35	31	-62%
Islas Turcas y Caicos	366	507	36	40	-30%
San Martín	334	523	37	36	-38%
Anguila	325	373	38	45	19%
Saint Kitts y Nevis	323	303	39	44	7%
Dominica	296	466	40	41	-11%
San Vicente y las Granadinas	284	577	42	36	-57%
Granada	234	541	43	37	-67%
Surinam	203	273	44	46	-16%
Islas Caimán	210	766	45	34	-72%
Bahamas	196	452	46	42	-57%
Islas Caimán	156	115	47	46	35%
Montserrat	79	109	48	47	-52%
Guyana Francesa	59	75	49	49	-21%



 ALTA | **amadeus**