



Relatório de Carga Aérea 2025



A carga aérea internacional na América Latina e no Caribe cresceu 3,2% em 2025

Resumo Executivo

- Um total de 4,1 milhões de toneladas métricas foram transportadas em operações internacionais de, para e dentro da região, representando um crescimento interanual de 3,2% em relação a 2024
- Os 3 principais mercados de carga aérea internacional (ver gráfico 1) na ALC durante 2025 foram:
 - Brasil: 880.930 toneladas métricas
 - Colômbia: 818.415 toneladas métricas
 - México: 661.429 toneladas métricas
- O crescimento regional foi impulsionado por 5 países (ver gráfico 1) que registraram expansões de dois dígitos:
 - Peru: +15,4%
 - Panamá: +14,7%
 - Argentina: +11,1%
 - Costa Rica: +10,9%
 - El Salvador: +10,7%
- Do total de toneladas transportadas em voos internacionais na ALC, 49,1% tiveram como origem ou destino a América do Norte, 25,1% a Europa, 16,6% a América Latina e o Caribe, e os 9,3% restantes outras regiões, como Ásia-Pacífico, Oriente Médio e África (ver gráfico 2).
- Os Estados Unidos foram o principal país de origem-destino da carga aérea internacional na ALC. Em 2025, o fluxo bilateral de mercadorias entre os Estados Unidos e a região cresceu 4,3% em termos interanuais.
- O principal corredor de carga aérea internacional por par de países foi Colômbia–Estados Unidos, com 500.333 toneladas no total e um crescimento interanual de 2%

Panorama Regional da Carga Aérea

Durante 2025, 4,1 milhões de toneladas métricas de carga aérea internacional foram transportadas pela América Latina e pelo Caribe, representando um crescimento interanual de 3,2% em relação a 2024. Brasil, Colômbia e México mantiveram suas posições como os três maiores mercados da região, respondendo coletivamente por aproximadamente 60% do volume total. No entanto, o desempenho entre esses mercados foi misto: Brasil e México registraram contrações interanuais, enquanto a Colômbia apresentou crescimento marginal. Em termos agregados, o volume combinado dos três principais mercados permaneceu praticamente estável, de modo que o crescimento regional foi impulsionado principalmente por mercados menores, que registraram expansões de dois dígitos ao longo do ano (ver gráfico 1).

No nível de origem-destino, a carga aérea internacional da região continuou fortemente concentrada nos fluxos com a América do Norte, enquanto Europa e Ásia-Pacífico mantiveram participações menores no total de toneladas transportadas (ver gráfico 2).

Gráfico 1: Carga aérea internacional por país e variação percentual interanual

Toneladas métricas - 2025 vs. 2024

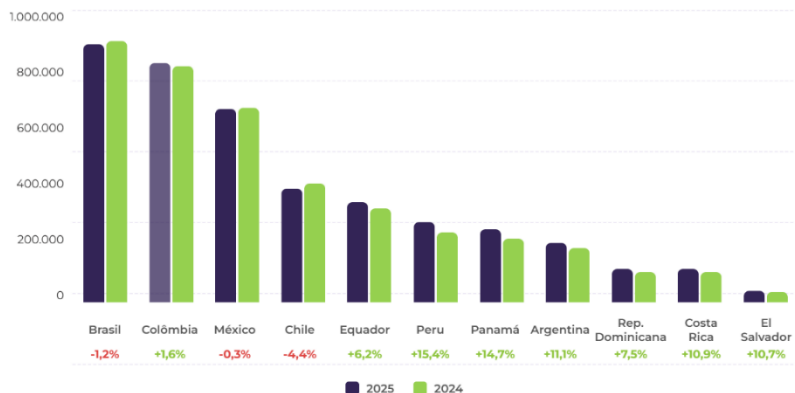
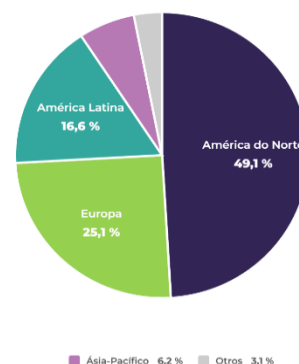


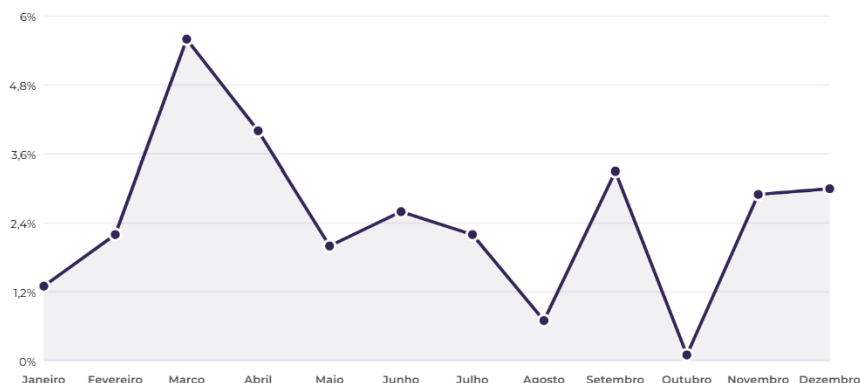
Gráfico 2: Distribuição da carga aérea internacional da ALC por região de origem-destino

Participação % em toneladas - 2025



Além do resultado anual agregado, o desempenho da carga aérea não foi uniforme ao longo de 2025. O crescimento concentrou-se na primeira metade do ano, ao passo que o segundo semestre apresentou uma desaceleração gradual do ritmo interanual, consistente com um menor dinamismo do comércio internacional ao final do ano (ver gráfico 3). Nesse contexto regional, o desempenho por país exibiu dinâmicas bastante diferenciadas, tanto em termos de volume quanto de trajetória de crescimento.

Gráfico 3: Evolução mensal da variação interanual da carga aérea internacional na ALC



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Desempenho da Carga Aérea Internacional por País

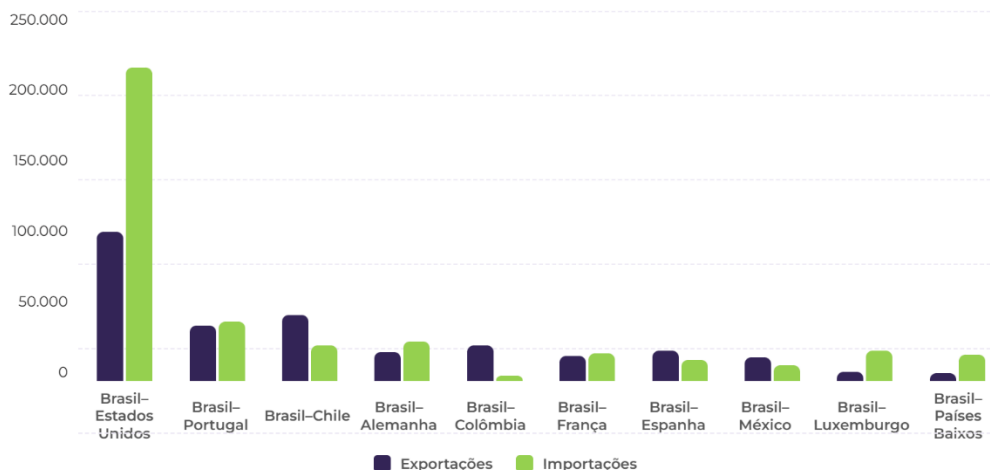
Brasil

O Brasil foi o maior mercado de carga aérea internacional da região em 2025, embora tenha encerrado o ano com uma contração interanual. Ao longo do ano, foram movimentadas 880.930 toneladas métricas, representando uma queda interanual de 1,2% em relação a 2024. Tanto as exportações quanto as importações aéreas recuaram, com uma redução de 2,2% nas importações e de 0,1% nas exportações. O principal corredor de carga aérea internacional do país foi Brasil–Estados Unidos, com 312.454 toneladas métricas transportadas entre os dois países (ver gráfico 4).

A estrutura da carga aérea internacional do Brasil foi marcada por um alto grau de concentração regional e aeroportuária. A maior parte do volume movimentou-se entre a América do Norte e a Europa, que responderam pela maior proporção da carga total (ver gráfico 5). No nível aeroportuário, as operações internacionais concentraram-se predominantemente em São Paulo–Guarulhos (GRU), que movimentou volumes significativamente superiores aos de qualquer outro aeroporto do país, seguido a distância por Viracopos (VCP) e Galeão (GIG) (ver gráfico 6).

Gráfico 4: Principais corredores de carga aérea internacional do Brasil

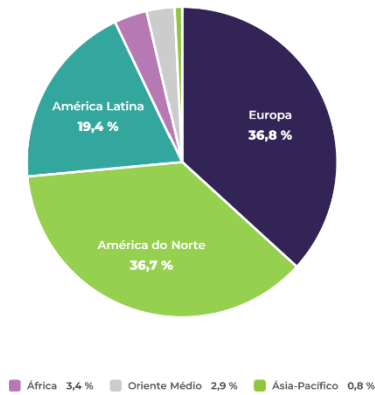
Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 5: Distribuição da carga aérea internacional no Brasil por região de origem-destino

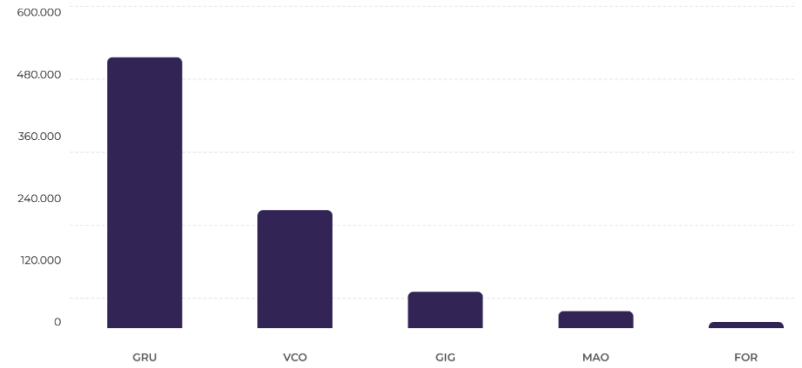
Participação % em toneladas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 6: Principais aeroportos de carga aérea internacional no Brasil

Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

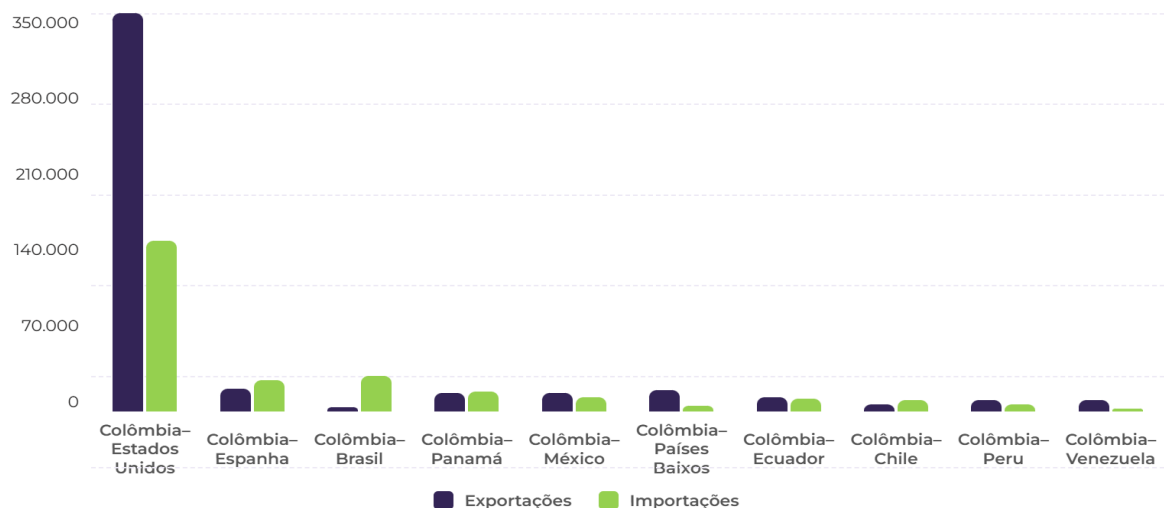
Colômbia

A Colômbia foi o segundo maior mercado de carga aérea internacional da região em 2025 e o único entre os três maiores mercados a encerrar o ano com crescimento positivo. Ao longo do ano, foram movimentadas 818.415 toneladas métricas, representando um aumento interanual de 1,6% em relação a 2024. O crescimento foi impulsionado por uma alta de 7,9% nas importações aéreas, que compensou a queda de 1,9% nas exportações. O principal corredor de carga aérea internacional do país foi Colômbia–Estados Unidos, com 500.333 toneladas métricas transportadas entre ambos os países (ver gráfico 7). Esse corredor também se destacou como o par bilateral de maior volume em toda a região da América Latina e do Caribe. Entre os fluxos bilaterais, as exportações aéreas da Colômbia para os Países Baixos registraram o maior crescimento interanual, enquanto, no lado das importações, os embarques provenientes dos Estados Unidos com destino à Colômbia foram os mais expressivos.

Os Estados Unidos foram a principal origem e destino da carga aérea internacional da Colômbia em 2025. Os fluxos com a América do Norte responderam por quase dois terços do volume total, seguidos pela carga intrarregional dentro da América Latina e do Caribe (ver gráfico 8). No nível aeroportuário, a carga aérea internacional concentrou-se predominantemente no Aeroporto El Dorado de Bogotá, que movimentou volumes substancialmente superiores aos de todos os demais aeroportos do país (ver gráfico 9).

Gráfico 7: Principais corredores de carga aérea internacional da Colômbia

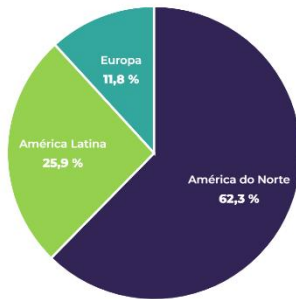
Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 8: Distribuição da carga aérea internacional na Colômbia por região de origem-destino

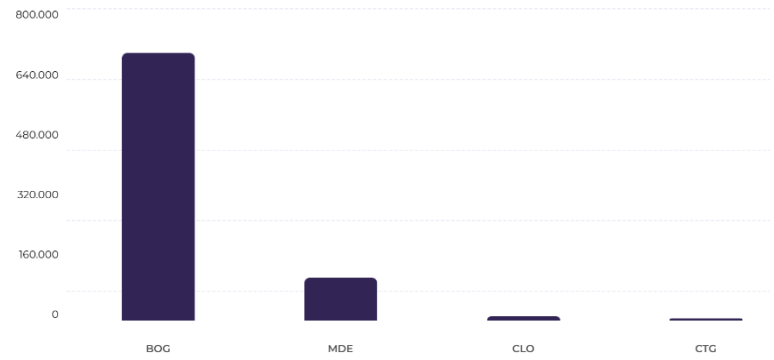
Participação % em toneladas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 9: Principais aeroportos de carga aérea internacional na Colômbia

Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

México

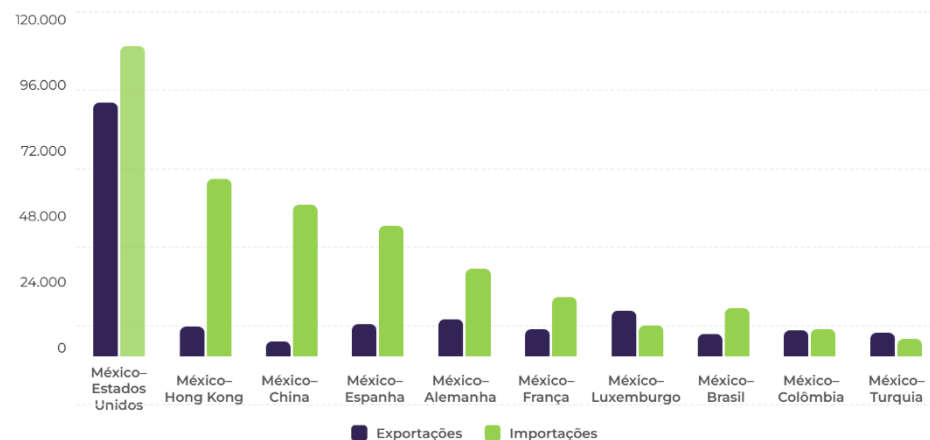
O México foi o terceiro maior mercado de carga aérea internacional da região em 2025 e o país com a exposição mais acentuada aos fluxos com a Ásia. Ao longo do ano, foram movimentadas 661.429 toneladas métricas, representando uma contração interanual de 0,3% em relação a 2024. O desempenho foi determinado pelas importações aéreas, que recuaram 0,6% e respondem por mais de 60% do total da carga aérea internacional do país, enquanto as exportações cresceram 0,6%.

O principal corredor de carga aérea internacional do México foi México–Estados Unidos, com 196.492 toneladas métricas transportadas entre ambos os países (ver gráfico 10). No entanto, o México destacou-se pela sua relação comercial com a Ásia, particularmente com a China, que consolidou sua posição como um dos parceiros mais dinâmicos em carga aérea. Em 2025, o fluxo bilateral de carga aérea entre China e México alcançou aproximadamente 58.000 toneladas, com claro predomínio das importações provenientes da China sobre as exportações mexicanas (ver gráfico 11). Esse corredor também registrou um crescimento interanual de 14,6%, figurando entre as rotas de maior expansão do país.

Ao contrário de outros mercados da região, a carga aérea internacional do México apresentou uma distribuição mais equilibrada entre diferentes regiões geográficas. Os fluxos distribuíram-se entre América do Norte, Europa e Ásia-Pacífico, sem que nenhum parceiro detivesse uma participação dominante (ver gráfico 12). No nível aeroportuário, a maior parte do volume concentrou-se em Santa Lucía (NLU), seguido pelo Aeroporto Internacional da Cidade do México (MEX) e Guadalajara (GDL), que em conjunto responderam pela maior parte da carga internacional do país (ver gráfico 13).

Gráfico 10: Principais corredores de carga aérea internacional do México

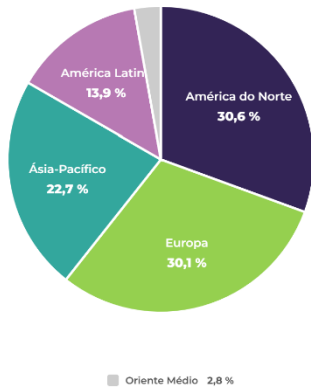
Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 11: Distribuição da carga aérea internacional no México por região de origem-destino

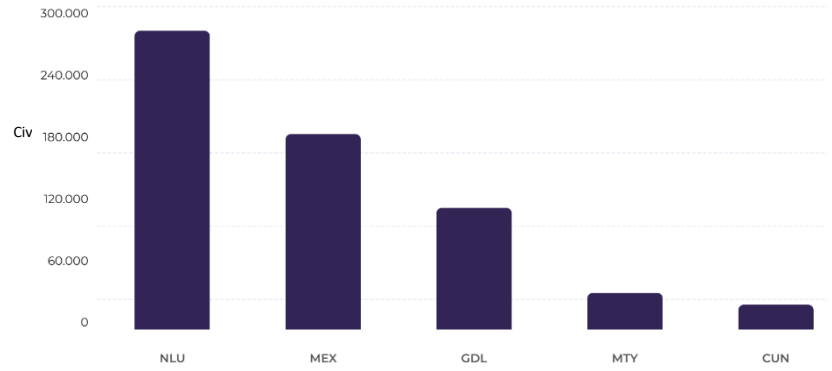
Participação % em toneladas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 12: Principais aeroportos de carga aérea internacional no México

Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Chile

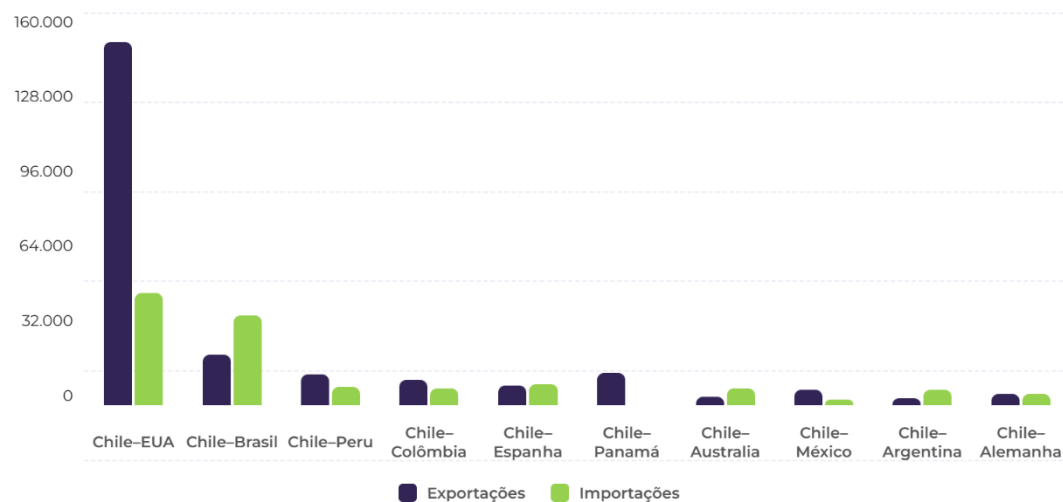
O Chile foi o quarto maior mercado de carga aérea internacional da região em 2025 e registrou a maior contração entre os principais mercados. Ao longo do ano, foram movimentadas 389.998 toneladas métricas, representando uma queda interanual de 4,5% em relação a 2024. O recuo foi impulsionado por reduções tanto nas exportações aéreas, que caíram 5,8%, quanto nas importações, que recuaram 2,1%.

O principal corredor de carga aérea internacional do país foi Chile–Estados Unidos, com 193.519 toneladas métricas transportadas, equivalentes a aproximadamente metade do volume internacional total do país (ver gráfico 13). Esse corredor registrou uma queda interanual de 5,5%, impulsionada principalmente pela menor demanda de exportações aéreas para os Estados Unidos, com uma contração mais acentuada durante a primeira metade do ano.

A carga aérea internacional do Chile apresentou concentração em duas regiões principais. A América do Norte foi a principal origem e destino, respondendo por 46% do volume total, seguida de perto pela América Latina, que representou 40% do total movimentado (ver gráfico 14). Europa e Ásia-Pacífico mantiveram participações menores. No nível aeroportuário, as operações internacionais estiveram altamente concentradas em Santiago (SCL), que operou praticamente todo o volume de carga aérea internacional do país (ver gráfico 15).

Gráfico 13: Principais corredores de carga aérea internacional do Chile

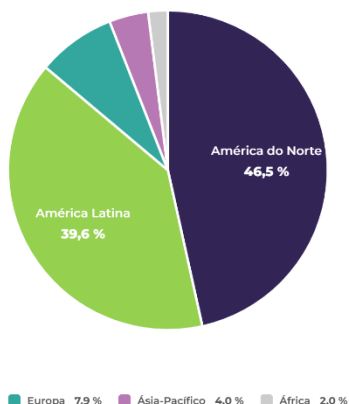
Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 14: Distribuição da carga aérea internacional no Chile por região de origem-destino

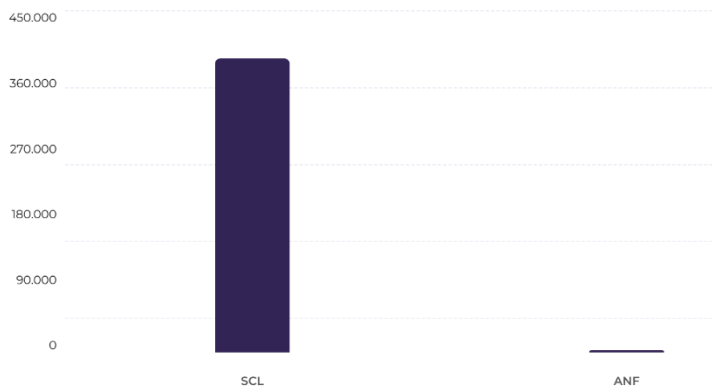
Participação % em toneladas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 15: Principais aeroportos de carga aérea internacional no Chile

Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Equador

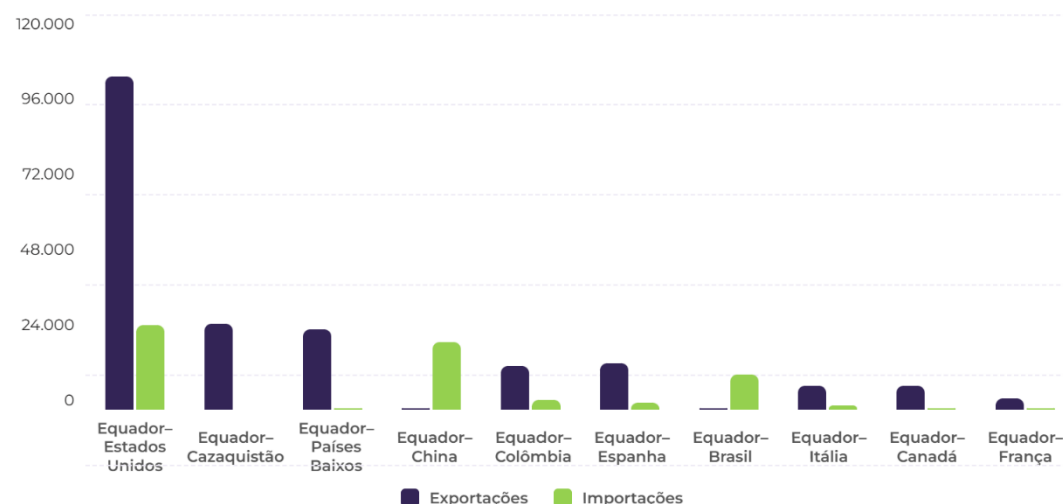
O Equador foi o quinto maior mercado de carga aérea internacional da região em 2025 e um dos mercados com melhor desempenho em termos de crescimento anual. Um total de 341.448 toneladas métricas foram movimentadas, representando um aumento interanual de 6,2% em relação a 2024. O crescimento foi abrangente, com incrementos tanto nas exportações aéreas (+6,6%) quanto nas importações (+5,2%).

O principal corredor de carga aérea internacional do país foi Equador–Estados Unidos, que figurou entre os corredores de maior volume no nível regional e registrou o maior crescimento absoluto do ano, com 23.621 toneladas métricas adicionais transportadas. Essa expansão foi impulsionada principalmente por um forte aumento nas exportações aéreas de flores de corte, em especial rosas vermelhas, com destino ao mercado norte-americano.

Os fluxos de carga aérea internacional do Equador concentraram-se em um número reduzido de mercados externos. A América do Norte foi o principal parceiro comercial, seguida pela Europa e pela Ásia-Pacífico, regiões que em conjunto responderam pela maior parte do volume total movimentado. No nível aeroportuário, a carga internacional concentrou-se em Quito (UIO), que movimentou volumes substancialmente superiores aos de Guayaquil (GYE) (ver gráfico 18).

Gráfico 16: Principais corredores de carga aérea internacional do Equador

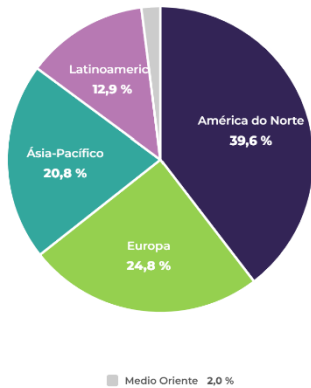
Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 17: Distribuição da carga aérea internacional no Equador por região de origem-destino

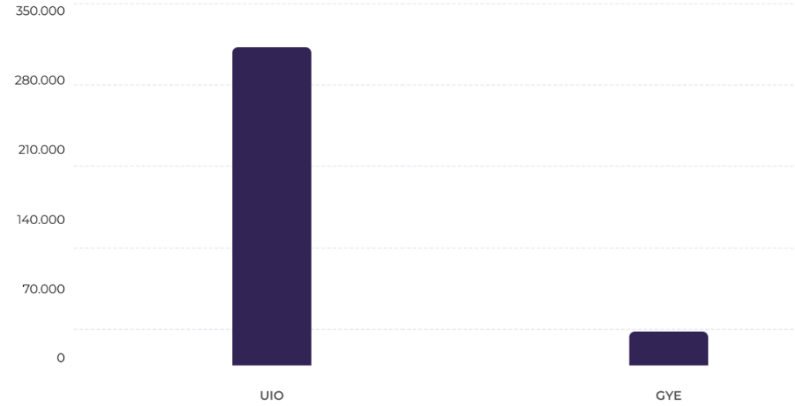
Participação % em toneladas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 18: Principais aeroportos de carga aérea internacional no Equador

Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Peru

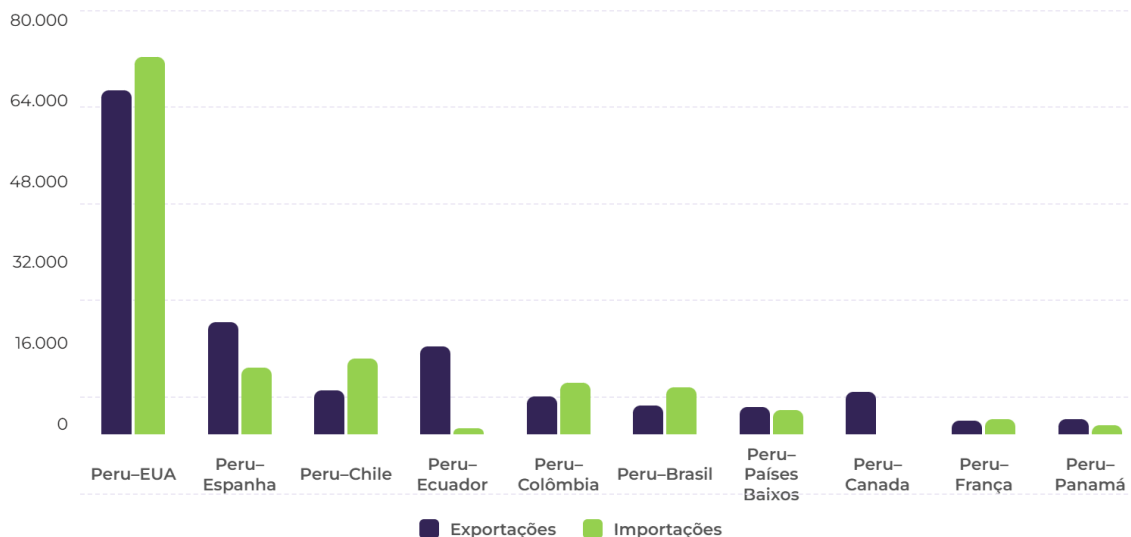
O Peru foi o sexto maior mercado de carga aérea internacional da região em 2025 e registrou o maior crescimento percentual entre todos os mercados ao longo do ano. Foram movimentadas 275.966 toneladas métricas, representando um incremento interanual de 15,4% em relação a 2024. O crescimento foi impulsionado principalmente pelas importações aéreas, que avançaram 19,2%, enquanto as exportações também registraram um avanço significativo de 12,0%.

O principal corredor de carga aérea internacional do país foi Peru–Estados Unidos, com 135.921 toneladas métricas transportadas entre ambos os países (ver gráfico 19). O crescimento nesse corredor foi sustentado por um forte aumento nas importações provenientes dos Estados Unidos, que subiram 32,1% em termos interanuais.

A carga aérea internacional do Peru apresentou um alto grau de concentração, tanto por região quanto no nível aeroportuário. A América do Norte foi a principal origem e destino, seguida pelos fluxos intrarregionais dentro da América Latina e pela Europa, com a América do Norte respondendo por pouco mais da metade do volume total movimentado (ver gráfico 20). No nível aeroportuário, a carga internacional esteve praticamente concentrada em Lima (LIM), que movimentou 275.855 toneladas métricas ao longo do ano (ver gráfico 21).

Gráfico 19: Principais corredores de carga aérea internacional do Peru

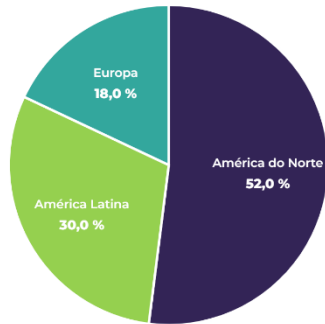
Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 20: Distribuição da carga aérea internacional no Peru por região de origem-destino

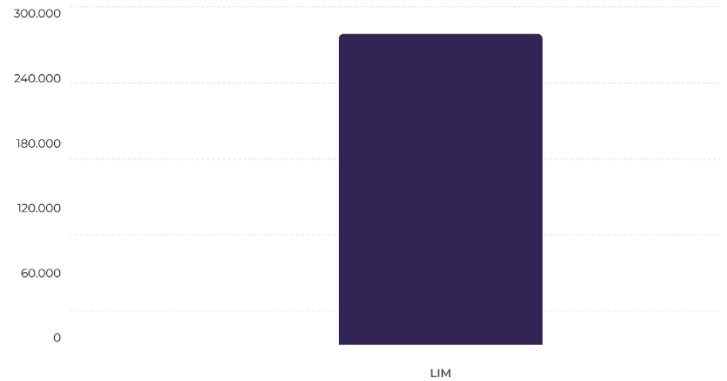
Participação % em toneladas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 21: Principais aeroportos de carga aérea internacional no Peru

Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Panamá

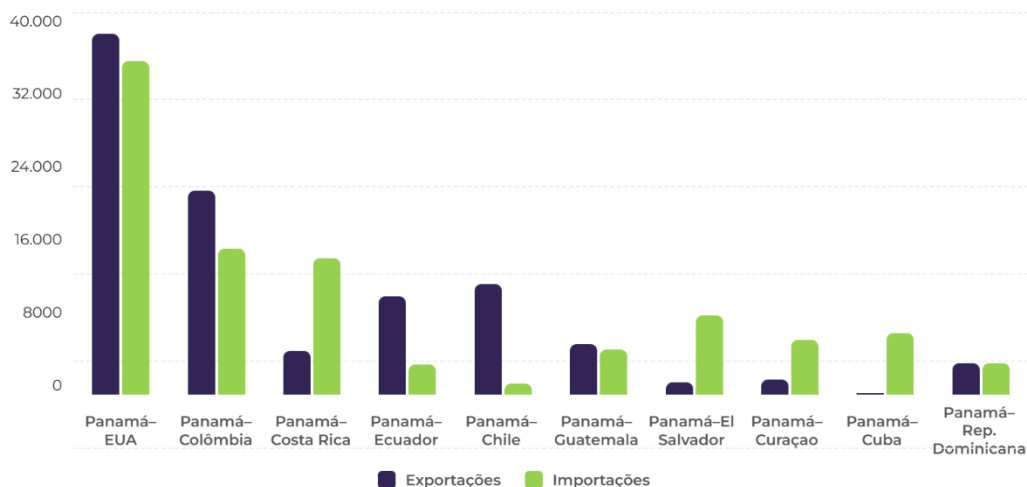
O Panamá foi o sétimo maior mercado de carga aérea internacional da região em 2025. Ao longo do ano, foram movimentadas 248.455 toneladas métricas, representando um crescimento interanual de 14,7% em relação a 2024. O crescimento foi impulsionado principalmente pelas importações aéreas, que subiram 18% e responderam por 50,8% do volume total, enquanto as exportações registraram uma expansão de 9,3%.

O principal corredor de carga aérea internacional do país foi Panamá–Estados Unidos, com 72.594 toneladas métricas transportadas, equivalentes a aproximadamente 30% do volume internacional total (ver gráfico 22). Esse corredor registrou um crescimento interanual de 3,7%, apesar do forte aumento das importações provenientes dos Estados Unidos, que cresceram 22%. O segundo corredor em importância foi Panamá–Colômbia, com crescimento de 4,5%, também impulsionado pelo aumento das importações.

As operações de carga aérea internacional no Panamá articularam-se em torno de um número reduzido de corredores e um único aeroporto. Os fluxos moveram-se principalmente dentro da América Latina e do Caribe e entre a América do Norte, regiões que em conjunto representaram aproximadamente 91% do volume total movimentado (ver gráfico 23). No nível aeroportuário, a carga aérea internacional esteve inteiramente concentrada em Tocumen (PTY), que funcionou como ponto de origem e destino de todos os principais fluxos de carga do país (ver gráfico 24).

Gráfico 22: Principais corredores de carga aérea internacional do Panamá

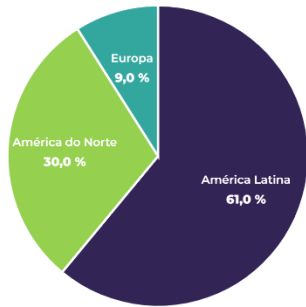
Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 23: Distribuição da carga aérea internacional no Panamá por região de origem-destino

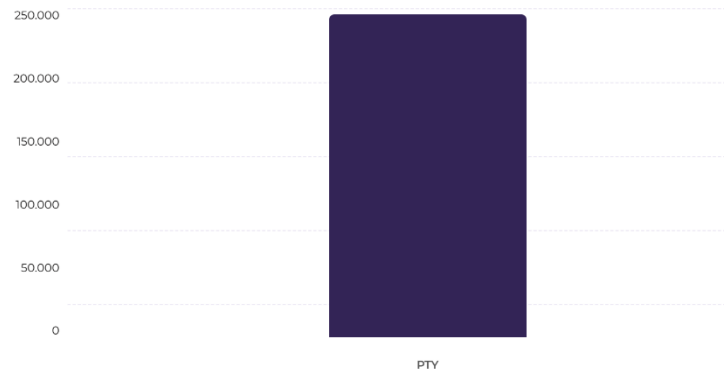
Participação % em toneladas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 24: Principais aeroportos de carga aérea internacional no Panamá

Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Argentina

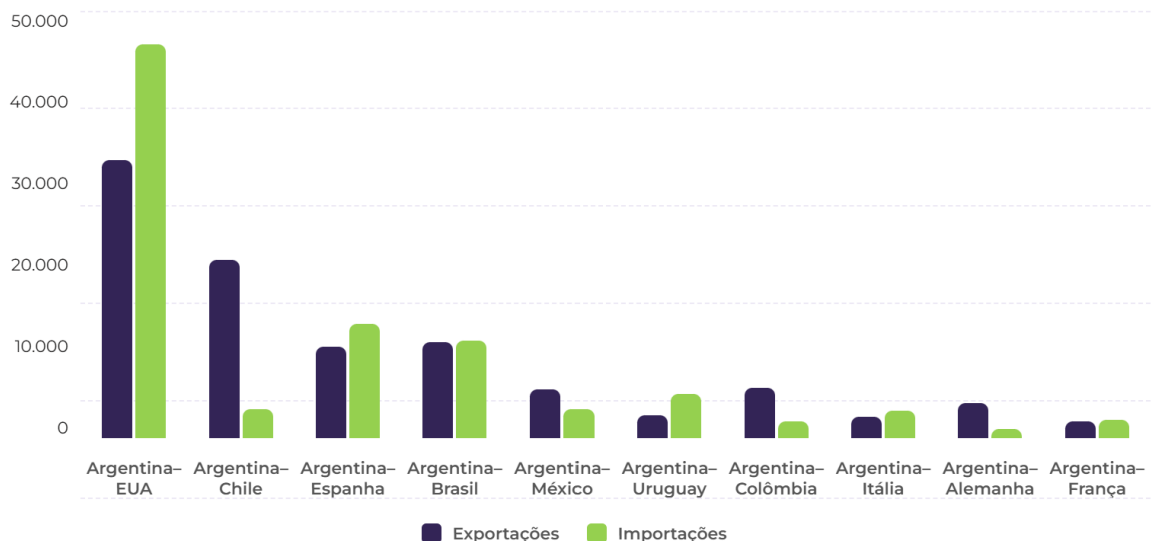
A Argentina foi o oitavo maior mercado de carga aérea internacional da região em 2025. Ao longo do ano, foram movimentadas 204.620 toneladas métricas, representando um crescimento interanual de 11,1% em relação a 2024. O crescimento foi impulsionado principalmente pelas importações aéreas, que avançaram 15,2%, enquanto as exportações também registraram uma expansão de 7,6%.

O principal corredor de carga aérea internacional do país foi Argentina–Estados Unidos, com 78.523 toneladas métricas transportadas (ver gráfico 22). Esse corredor registrou um crescimento próximo a 25% em termos interanuais, impulsionado por um forte aumento nas importações provenientes dos Estados Unidos, que subiram 38,4% ao longo do ano.

Na Argentina, a carga aérea internacional apresentou maior peso dos fluxos intrarregionais em comparação com outros mercados da região. A carga moveu-se principalmente dentro da América Latina e do Caribe, além de para e da América do Norte e Europa, com os fluxos intrarregionais respondendo por aproximadamente 41% do volume total movimentado (ver gráfico 23). No nível aeroportuário, a carga aérea internacional esteve praticamente concentrada em Buenos Aires–Ezeiza (EZE), que movimentou 204.210 toneladas métricas ao longo do ano (ver gráfico 24).

Gráfico 25: Principais corredores de carga aérea internacional da Argentina

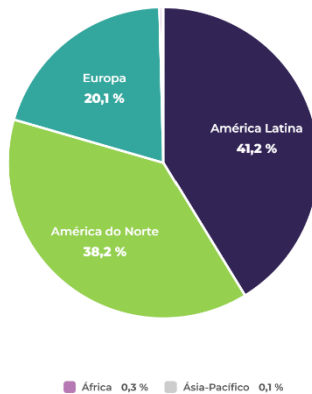
Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 26: Distribuição da carga aérea internacional na Argentina por região de origem-destino

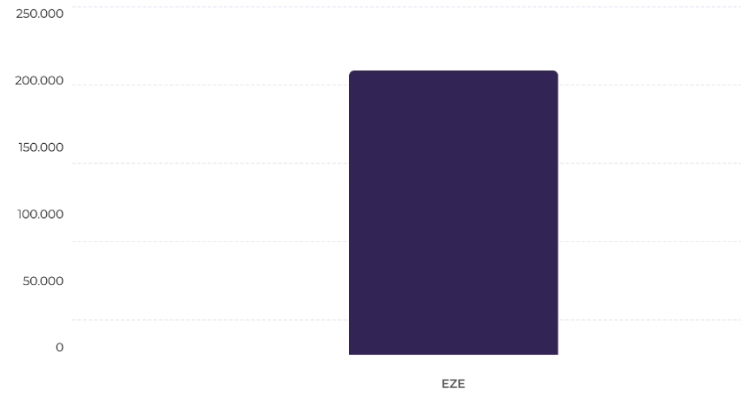
Participação % em toneladas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 27: Principais aeroportos de carga aérea internacional na Argentina

Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

República Dominicana

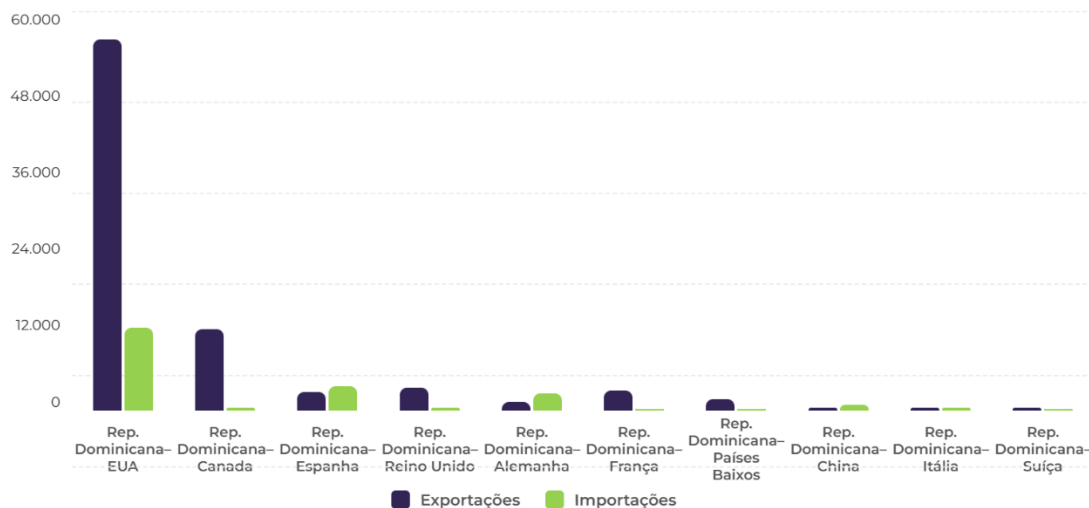
A República Dominicana foi o nono maior mercado de carga aérea internacional da região em 2025. Ao longo do ano, foram movimentadas 113.022 toneladas métricas, representando um crescimento interanual de 7,5% em relação a 2024. O crescimento foi impulsionado pelas exportações aéreas, que subiram 11%, totalizando 85.196 toneladas, enquanto as importações se contraíram 2%, com 27.827 toneladas transportadas durante o ano.

Os Estados Unidos foram o principal destino das exportações aéreas da República Dominicana, respondendo por aproximadamente 65% do total, com 55.772 toneladas e um crescimento interanual de 7%. O Canadá figurou como o segundo mercado de exportação, com 12.143 toneladas e um aumento interanual de 18%. No lado das importações, os Estados Unidos também foram a principal origem, com 12.358 toneladas, embora tenham registrado uma queda interanual de 10%.

A carga aérea internacional da República Dominicana esteve fortemente concentrada nos fluxos com a América do Norte. Essa região respondeu por aproximadamente 72% do volume total, seguida pela Europa com cerca de 18%, enquanto América Latina, Ásia-Pacífico e outros mercados mantiveram participações menores (ver gráfico 23). No nível aeroportuário, as operações internacionais estiveram altamente concentradas em Las Américas (SDQ), que movimentou cerca de dois terços do volume total, seguido por Punta Cana (PUJ) e Del Cibao (STI).

Gráfico 28: Principais corredores de carga aérea internacional da República Dominicana

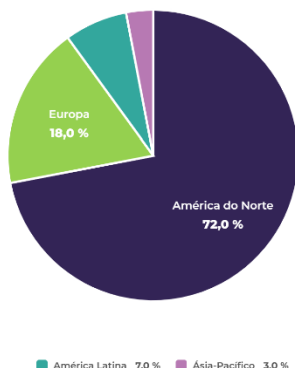
Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 29: Distribuição da carga aérea internacional na República Dominicana por região de origem-destino

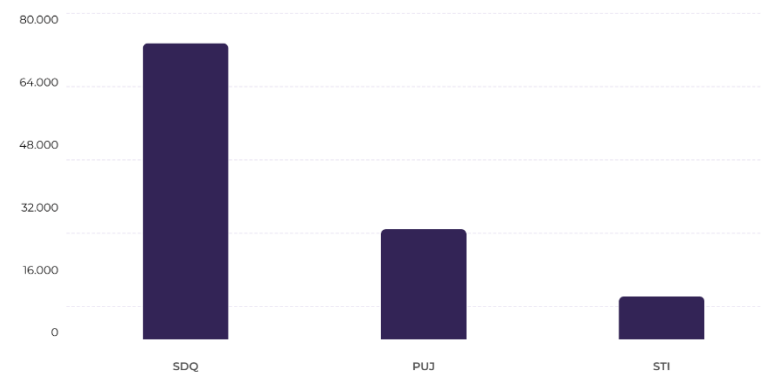
Participação % em toneladas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Gráfico 30: Principais aeroportos de carga aérea internacional na República Dominicana

Toneladas métricas - 2025



Fonte: Análise da ALTA baseada em relatórios das Autoridades de Aviação Civil

Conclusões da Análise por País

A carga aérea internacional na América Latina e no Caribe durante 2025 foi marcada por três padrões principais.

- O crescimento regional não foi impulsionado pelos maiores mercados. Brasil e México, que em conjunto respondem por parcela significativa do volume total, encerraram o ano com contrações marginais, enquanto a Colômbia alcançou crescimento moderado. Em contrapartida, a expansão regional deveu-se principalmente a mercados de médio e pequeno porte, como Peru, Argentina, Panamá e Equador, que registraram crescimentos de dois dígitos.
- Os fluxos de carga aérea internacional continuaram a apresentar um alto grau de concentração geográfica, tanto no nível dos parceiros comerciais quanto da infraestrutura. Na maioria dos países analisados, os Estados Unidos permaneceram como principal origem ou destino da carga aérea, enquanto as operações se concentraram em um ou dois aeroportos principais, reforçando o caráter centralizado do sistema de carga aérea da região.
- O crescimento observado em vários mercados esteve estreitamente vinculado ao desempenho das importações aéreas, particularmente em países como Peru, Argentina e Panamá, enquanto em outros casos, como Equador e República Dominicana, o desempenho foi impulsionado pela força das exportações aéreas.

Nesse contexto, **Costa Rica e El Salvador**, embora representem mercados de menor porte, registraram desempenhos destacados em 2025. A Costa Rica movimentou 112.866 toneladas métricas, com um crescimento interanual de 10,9%, enquanto El Salvador transportou 39.784 toneladas métricas, crescendo 10,7% em relação a 2024.

Capacidade Operada em Aeronaves Cargueiras na América Latina e no Caribe

O B747F concentrou a maior parte da capacidade, enquanto o B767F explicou o crescimento interanual

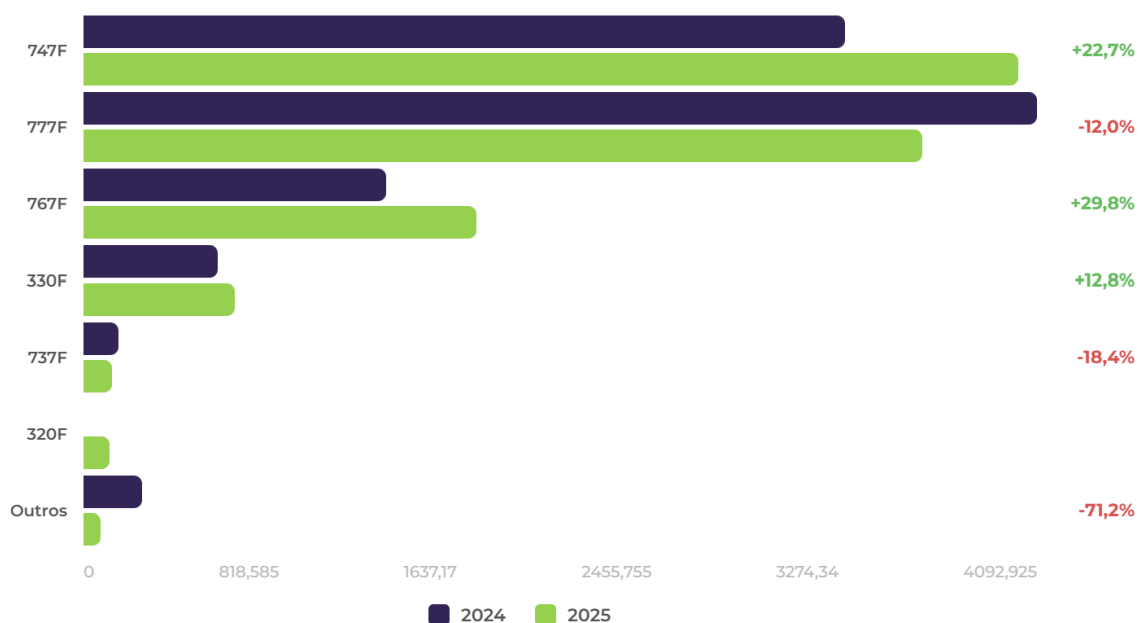
Em 2025, a capacidade operada em aeronaves cargueiras de e para a América Latina e o Caribe aumentou 6,3% em relação a 2024, alcançando um total de 10.246 milhões de toneladas-quilômetro disponíveis. A oferta permaneceu altamente concentrada em dois tipos de aeronave.

O B747F foi o principal tipo de aeronave cargueira em operação ao longo do ano, respondendo por cerca de 40% da capacidade total, a qual registrou crescimento interanual de 22,7%. Em contraste, o B777F, que concentrou aproximadamente 35% da capacidade, apresentou uma contração interanual de 12,0%.

O B767F registrou o maior crescimento relativo, com um aumento interanual de 29,8%, consolidando seu papel como plataforma-chave para a expansão da capacidade cargueira na região. Em sentido contrário, o B737F registrou uma redução de 18,4%, enquanto outros tipos de aeronave apresentaram quedas mais acentuadas (gráfico 31).

Gráfico 31: Capacidade operada por tipo de aeronave cargueira na América Latina e no Caribe

Milhões de toneladas-quilômetro · Variação 2025 vs. 2024



Fonte: Análise da ALTA com base no CIRIUM SRS Analyzer

Nota: Salvo indicação em contrário, todas as variações percentuais referem-se a comparações interanuais