



Reporte de Carga 2025



La carga aérea internacional en América Latina y el Caribe creció 3,2% en 2025

Resumen Ejecutivo

- En total se transportaron 4,1 millones de toneladas métricas en operación internacional desde, hacia y dentro de la región, con un crecimiento interanual del 3,2% respecto a 2024
- El top 3 de mercados de carga aérea internacional (ver gráfica 1) en LAC durante 2025 fue:
 - Brasil: 880.930 toneladas métricas
 - Colombia: 818.415 toneladas métricas
 - México: 661.429 toneladas métricas
- El incremento regional fue jalonado por 5 países (ver gráfica 1) que crecieron a doble dígito:
 - Perú: +15,4%
 - Panamá: +14,7%
 - Argentina: +11,1%
 - Costa Rica: +10,9%
 - El Salvador: +10,7%
- Del total de toneladas transportadas en vuelos internacionales en LAC, el 49,1% tuvo como origen o destino Norteamérica, el 25,1% Europa, el 16,6% América Latina y el Caribe y el 9,3% restante otras regiones como Asia-Pacífico, Oriente Medio y África (ver gráfica 2).
- Estados Unidos fue el principal país de origen-destino de la carga aérea internacional en LAC. En 2025, el flujo de mercancías entre Estados Unidos y la región creció 4,3% interanual.
- El principal corredor de carga aérea internacional en cuanto a par de países fue Colombia-Estados Unidos, con 500.333 toneladas en total y un crecimiento interanual del 2%

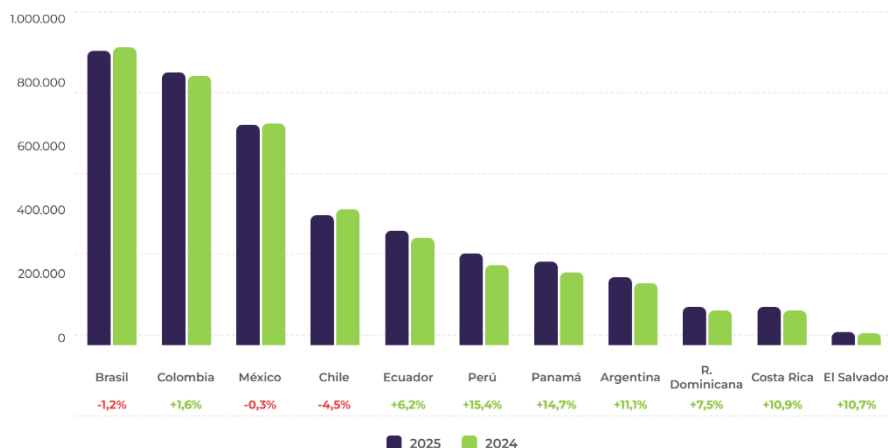
Panorama Regional de la Carga Aérea

Durante 2025 se transportaron en América Latina y el Caribe 4,1 millones de toneladas de carga aérea internacional, lo que representa un crecimiento interanual de 3,2% frente a 2024. Brasil, Colombia y México se mantuvieron como los tres mayores mercados de la región, concentrando cerca del 60% del volumen total. Sin embargo, el comportamiento de estos mercados fue mixto: Brasil y México registraron caídas interanuales, mientras que Colombia mostró un crecimiento marginal. En conjunto, el volumen agregado de los tres principales mercados se mantuvo prácticamente estable, por lo que el crecimiento regional estuvo explicado por mercados de menor tamaño, que registraron expansiones de doble dígito durante el año (ver gráfica 1).

A nivel de origen-destino, la carga aérea internacional de la región continuó fuertemente concentrada en los flujos con Norteamérica, con Europa y Asia-Pacífico manteniendo una participación menor en el total de toneladas transportadas (ver gráfica 2).

Gráfica 1: Carga aérea internacional por país y variación porcentual interanual

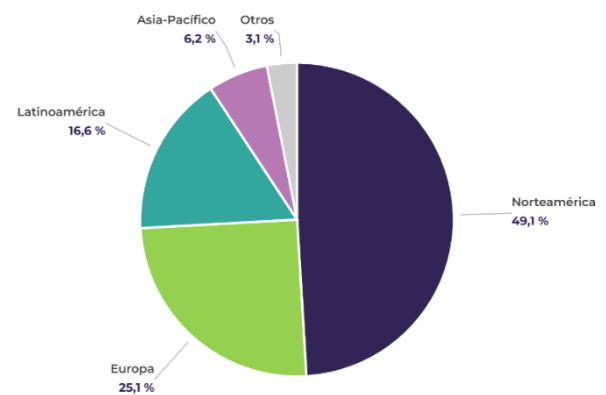
Toneladas métricas - 2025 vs. 2024



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 2: Distribución de la carga aérea internacional por región de origen-destino

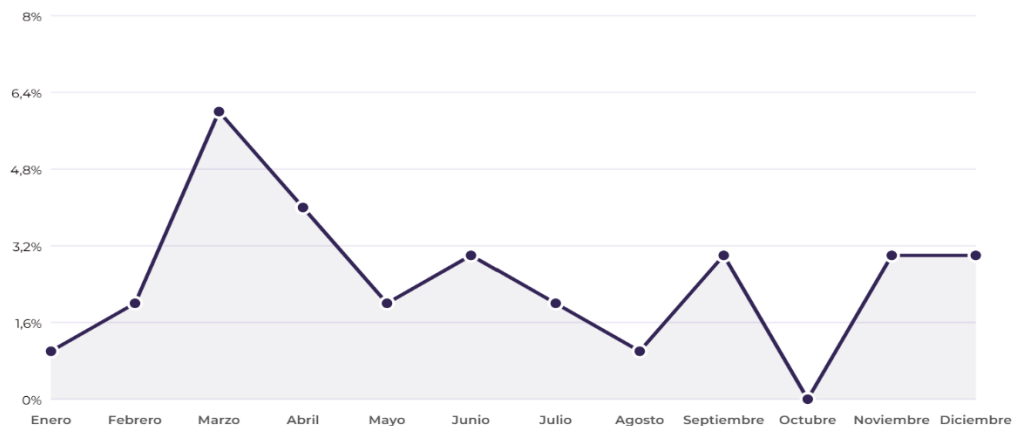
Participación % en toneladas 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Más allá del resultado agregado del año, la evolución de la carga aérea no fue homogénea a lo largo de 2025. El crecimiento se concentró en la primera mitad del año, mientras que en el segundo semestre se observó una moderación gradual del ritmo interanual, consistente con un menor dinamismo del comercio internacional hacia el cierre del año (ver gráfica 3). En este contexto regional, el desempeño por país mostró dinámicas muy diferenciadas, tanto en términos de volumen como de crecimiento.

Gráfica 3: Evolución mensual del crecimiento interanual de la carga aérea internacional – 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Desempeño de la carga aérea internacional por país

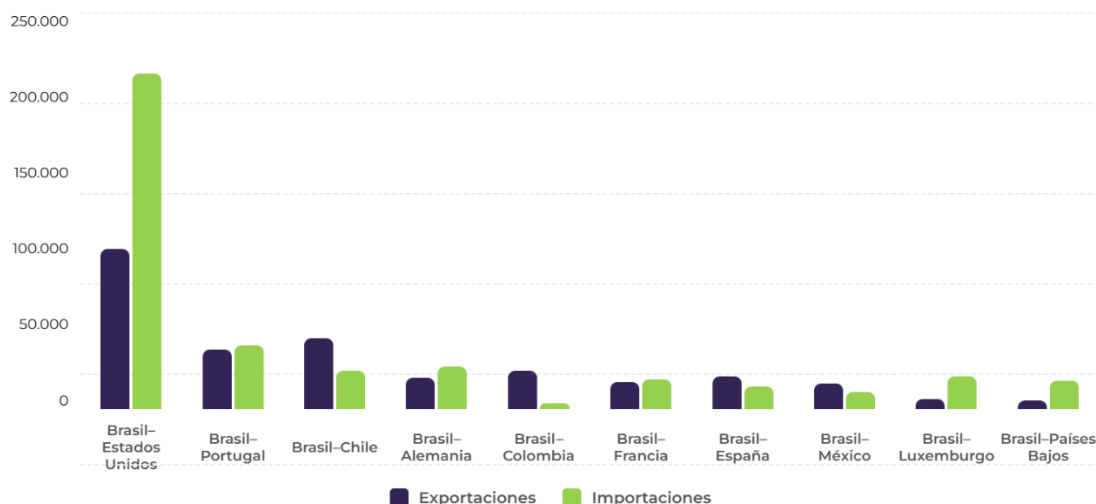
Brasil

Brasil fue el mayor mercado de carga aérea internacional de la región en 2025, aunque cerró el año con una contracción interanual. Durante el año movilizó 880.930 toneladas métricas, lo que representó una contracción interanual de 1,2% frente a 2024. Tanto las exportaciones como las importaciones aéreas cayeron, con una disminución de 2,2% en las importaciones y de 0,1% en las exportaciones. El principal corredor de carga aérea internacional del país fue Brasil–Estados Unidos, con 312.454 toneladas métricas transportadas entre ambos países (ver gráfica 4).

La estructura de la carga aérea internacional de Brasil estuvo marcada por una alta concentración regional y aeroportuaria. La mayor parte del volumen se movió entre Norteamérica y Europa, que concentraron la mayor proporción de la carga total (ver gráfica 5). Por aeropuerto, la operación internacional se concentró principalmente en São Paulo–Guarulhos (GRU), que movió un volumen muy superior al del resto de los aeropuertos del país, seguido a distancia por Viracopos (VCP) y Galeão (GIG) (ver gráfica 6).

Gráfica 4: Principales corredores país–país de la carga aérea internacional de Brasil

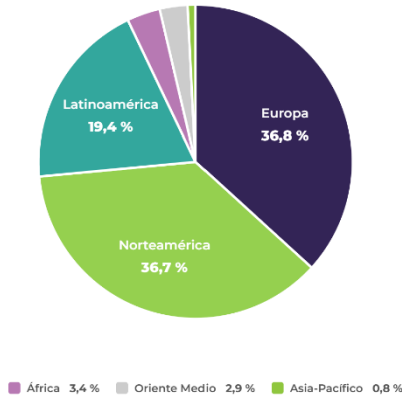
Toneladas métricas · 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 5: Distribución de la carga aérea internacional en Brasil por región de origen-destino

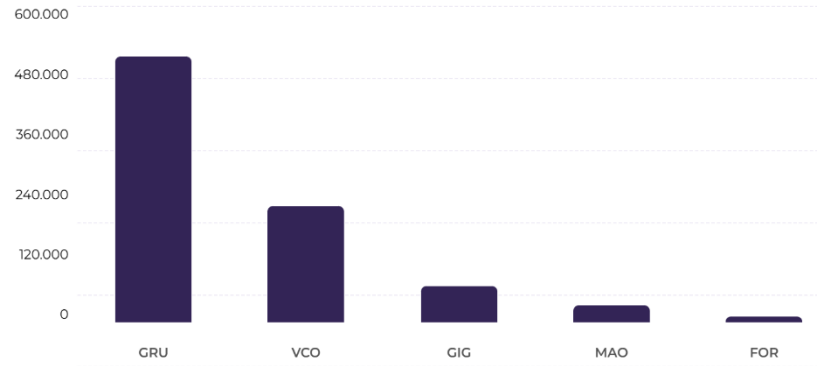
Participación % en toneladas 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 6: Principales aeropuertos en la carga aérea internacional de Brasil

Toneladas métricas



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

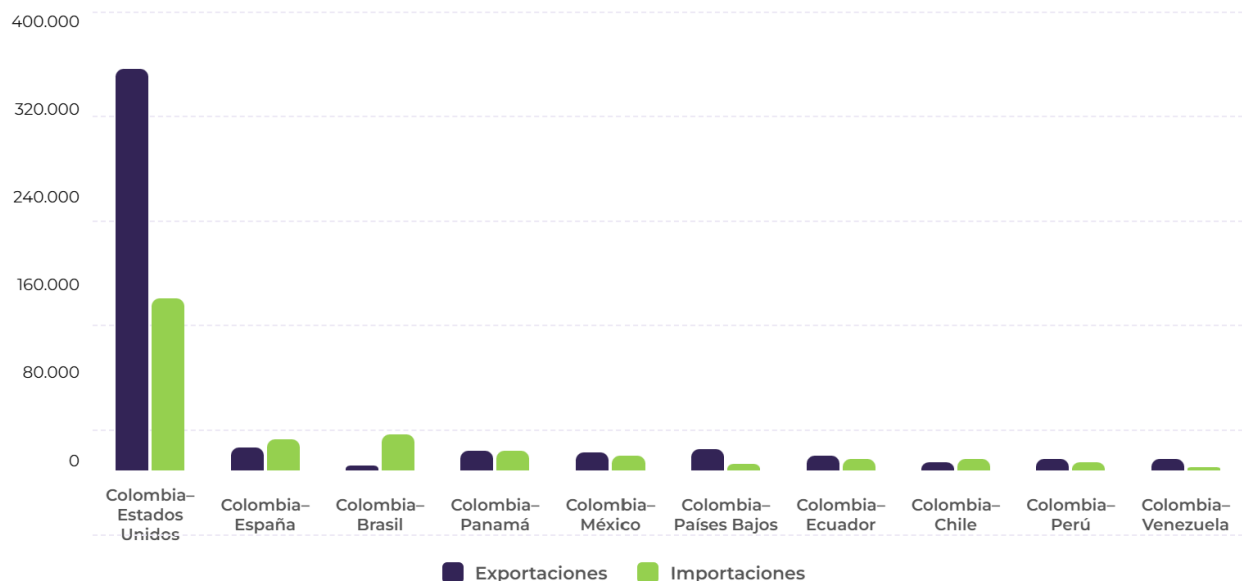
Colombia

Colombia fue el segundo mayor mercado de carga aérea internacional de la región en 2025 y el único entre los 3 mercados más grandes de la región que logró cerrar el año con crecimiento. Durante el año movilizó 818.415 toneladas métricas, lo que representó un crecimiento interanual de 1,6% frente a 2024. El aumento se explicó por el crecimiento de las importaciones aéreas, que subieron 7,9%, y compensaron la caída de 1,9% en las exportaciones. El principal corredor de carga aérea internacional del país fue Colombia–Estados Unidos, con 500.333 toneladas métricas transportadas entre ambos países (ver gráfica 7). Este corredor fue además el de mayor volumen en toda la región de América Latina y el Caribe. Dentro de los flujos bilaterales, las exportaciones aéreas desde Colombia hacia Países Bajos registraron el mayor crecimiento interanual, mientras que por el lado de las importaciones destacó el aumento de los envíos desde Estados Unidos hacia Colombia.

Estados Unidos fue el principal origen y destino de la carga aérea internacional de Colombia en 2025. Los flujos con Norteamérica concentraron cerca de dos tercios del volumen total, seguidos por la carga intrarregional dentro de América Latina y el Caribe (ver gráfica 8). Por aeropuerto, la carga aérea internacional se concentró principalmente en el Aeropuerto El Dorado de Bogotá, que movió un volumen muy superior al del resto de los aeropuertos del país (ver gráfica 9).

Gráfica 7: Principales corredores país–país de la carga aérea internacional de Colombia

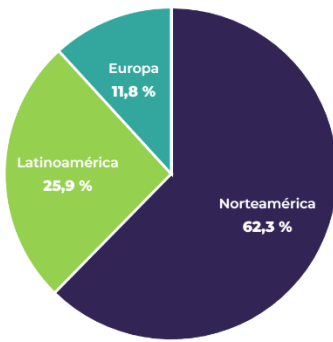
Toneladas métricas · 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 8: Distribución de la carga aérea internacional en Colombia por región de origen-destino

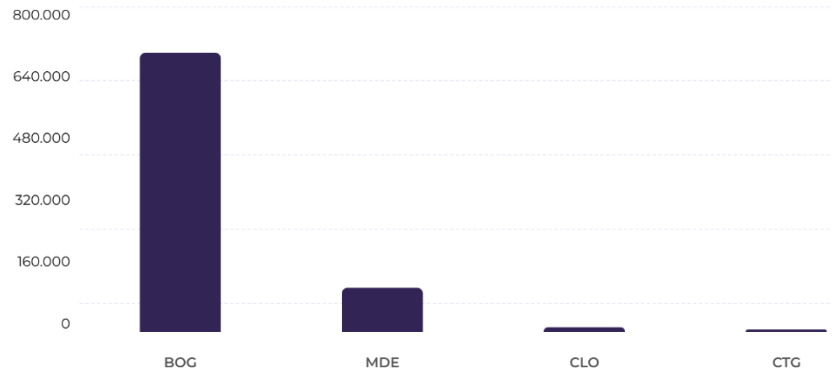
Participación % en toneladas 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 9: Principales aeropuertos en la carga aérea internacional de Colombia – 2025

Toneladas métricas



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

México

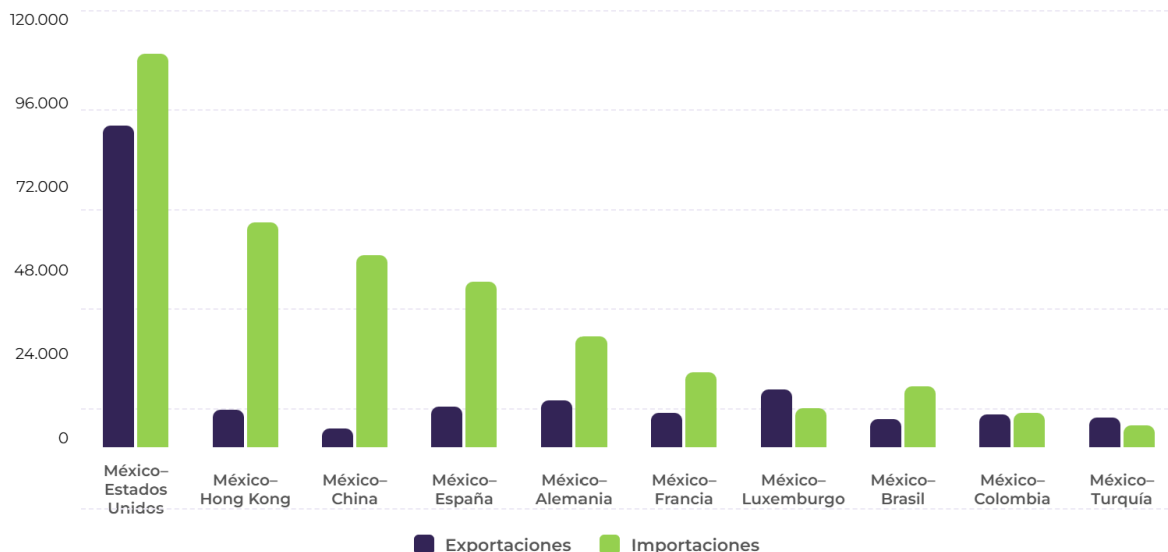
México fue el tercer mayor mercado de carga aérea internacional de la región en 2025 y el país con la exposición más marcada a los flujos con Asia. Durante el año movilizó 661.429 toneladas métricas, lo que representó una contracción interanual de 0,3% frente a 2024. El resultado estuvo determinado por la evolución de las importaciones aéreas, que cayeron 0,6% y representan más del 60% del total de la carga aérea internacional del país, mientras que las exportaciones crecieron 0,6%.

El principal corredor de carga aérea internacional de México fue México–Estados Unidos, con 196.492 toneladas métricas transportadas entre ambos países (ver gráfica 10). No obstante, México destacó por su relación comercial con Asia, particularmente con China, que se consolidó como uno de los socios más dinámicos en carga aérea. En 2025, el flujo aéreo entre China y México alcanzó cerca de 58.000 toneladas, con un claro predominio de las importaciones desde China, que superaron ampliamente a las exportaciones mexicanas (ver gráfica 11). Este corredor registró además un crecimiento interanual de 14,6%, ubicándose entre los de mayor expansión del país.

A diferencia de otros mercados de la región, la carga aérea internacional de México mostró una distribución más equilibrada entre distintas regiones. Los flujos se repartieron entre Norteamérica, Europa y Asia-Pacífico, sin una concentración dominante en un solo socio (ver gráfica 12). Por aeropuerto, la mayor parte del volumen se concentró en Santa Lucía (NLU), seguida por el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (MEX) y Guadalajara (GDL), que en conjunto concentraron la mayor parte de la carga internacional del país (ver gráfica 13).

Gráfica 10: Principales corredores país–país de la carga aérea internacional de Mexico

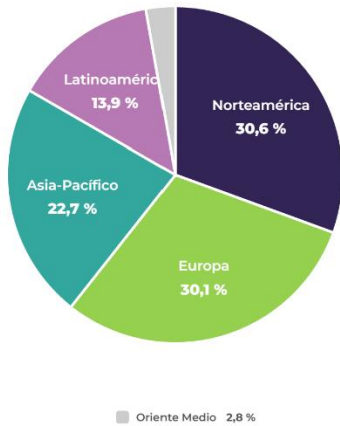
Toneladas métricas · 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 11: Distribución de la carga aérea internacional en México por región de origen-destino

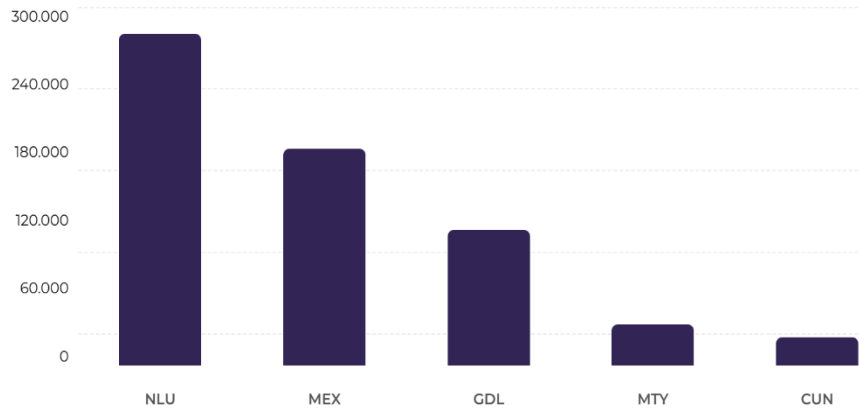
Participación % en toneladas 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 12: Principales aeropuertos en la carga aérea internacional de México – 2025

Toneladas métricas



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Chile

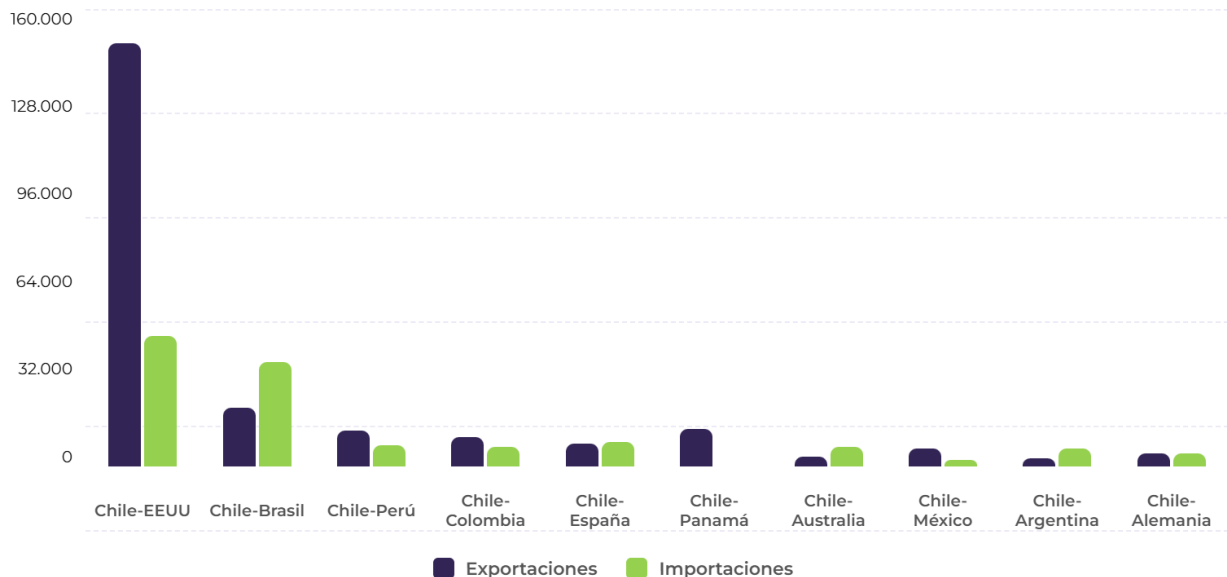
Chile fue el cuarto mayor mercado de carga aérea internacional de la región en 2025 y el que registró la mayor contracción entre los principales mercados. Durante el año se movilizaron 389.998 toneladas métricas, lo que representó una caída interanual de 4,5% frente a 2024. El retroceso se explicó por la disminución tanto de las exportaciones aéreas, que cayeron 5,8%, como de las importaciones, que bajaron 2,1%.

El principal corredor bidireccional de carga aérea internacional del país fue Chile–Estados Unidos, con 193.519 toneladas métricas transportadas, equivalentes a cerca de la mitad del total internacional del país (ver gráfica 13). Este corredor registró una caída interanual de 5,5%, asociada principalmente a la menor demanda de exportaciones aéreas hacia Estados Unidos, con una caída más marcada durante la primera mitad del año.

La carga aérea internacional de Chile mostró una concentración en dos regiones principales. Norteamérica fue el principal origen y destino, con 46% del volumen total, seguida muy de cerca por Latinoamérica, que representó 40% del total transportado (ver gráfica 14). Europa y Asia-Pacífico mantuvieron participaciones menores. Por aeropuerto, la operación internacional estuvo altamente concentrada en Santiago (SCL), que manejó prácticamente todo el volumen de carga aérea internacional del país (ver gráfica 15).

Gráfica 13: Principales corredores país-país de la carga aérea internacional de Chile

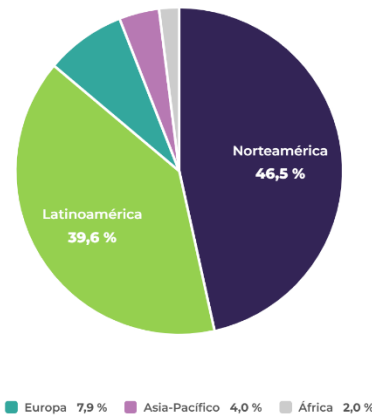
Toneladas métricas · 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 14: Distribución de la carga aérea internacional en Chile por región de origen-destino

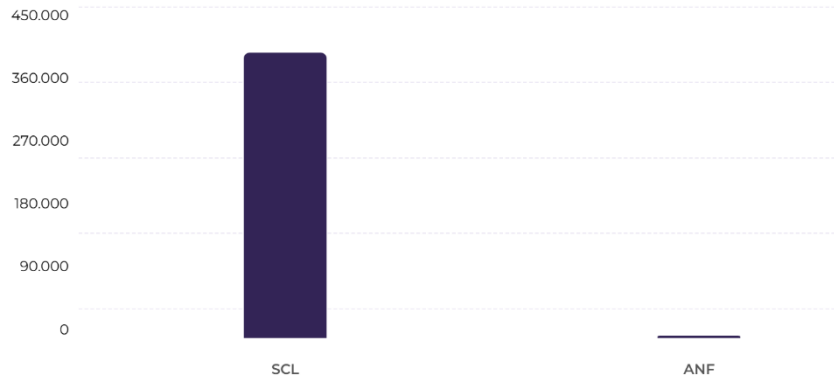
Participación % en toneladas 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 15: Principales aeropuertos en la carga aérea internacional de Chile- 2025

Toneladas métricas



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Ecuador

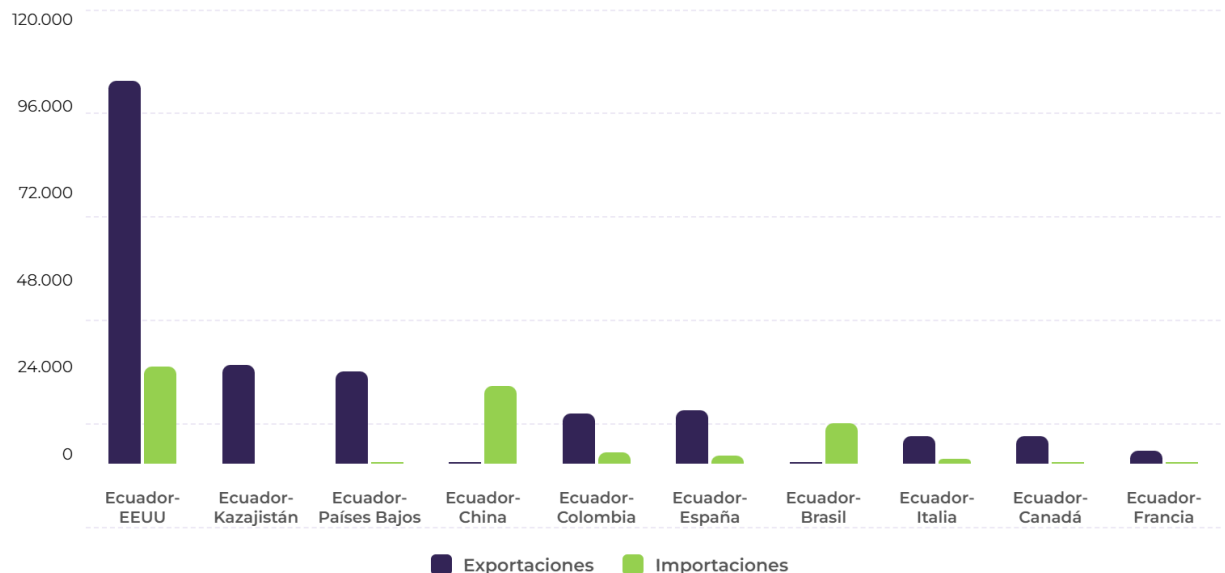
Ecuador fue el quinto mayor mercado de carga aérea internacional de la región en 2025 y uno de los que registró un mayor crecimiento durante el año. En total se movilizaron 341.448 toneladas métricas, lo que representó un aumento interanual de 6,2% frente a 2024. El crecimiento fue generalizado, con incrementos tanto en las exportaciones aéreas (+6,6%) como en las importaciones (+5,2%).

El principal corredor de carga aérea internacional del país fue Ecuador-Estados Unidos, que se ubicó entre los de mayor volumen a nivel regional y registró el mayor aumento absoluto del año, con 23.621 toneladas métricas adicionales transportadas. Este crecimiento estuvo impulsado principalmente por el fuerte aumento de las exportaciones aéreas de flores, en particular de rosas rojas, hacia el mercado estadounidense.

Los flujos de carga aérea internacional de Ecuador se concentraron en pocos mercados externos. Norteamérica fue el principal socio comercial, seguida por Europa y Asia-Pacífico, regiones que en conjunto explicaron la mayor parte del volumen total transportado. Por aeropuerto, la carga aérea internacional se concentró en Quito (UIO), que movió un volumen muy superior al de Guayaquil (GYE) (ver gráfica 18).

Gráfica 16: Principales corredores país-país de la carga aérea internacional de Ecuador

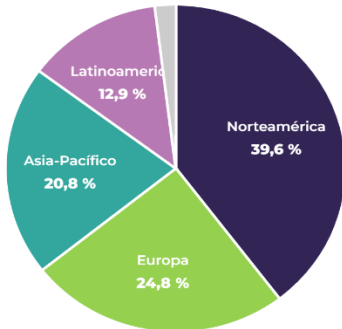
Toneladas métricas - 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 17: Distribución de la carga aérea internacional en Ecuador por región de origen-destino

Participación % en toneladas 2025

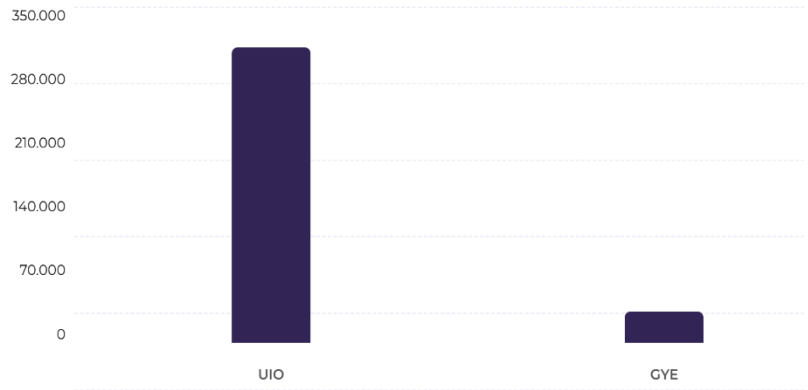


Medio Oriente 2,0 %

Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 18: Principales aeropuertos en la carga aérea internacional de Ecuador- 2025

Toneladas métricas



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Perú

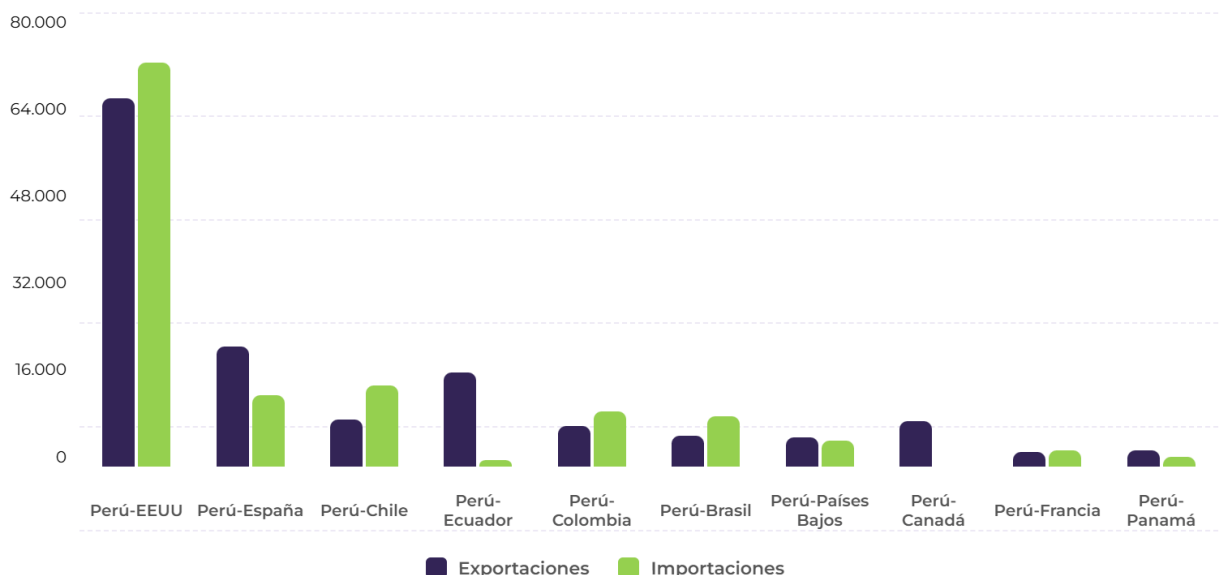
Perú fue el sexto mayor mercado de carga aérea internacional de la región en 2025 y el que registró el mayor crecimiento porcentual del año. Durante el año movilizó 275.966 toneladas métricas, lo que representó un incremento interanual de 15,4% frente a 2024. El crecimiento estuvo impulsado principalmente por las importaciones aéreas, que aumentaron 19,2%, mientras que las exportaciones también mostraron un avance significativo de 12,0%.

El principal corredor de carga aérea internacional del país fue Perú-Estados Unidos, con 135.921 toneladas métricas transportadas entre ambos países (ver gráfica 19). El aumento en este corredor estuvo explicado por el fuerte crecimiento de las importaciones desde Estados Unidos, que subieron 32,1% interanual.

La carga aérea internacional de Perú presentó un alto grado de concentración, tanto por región como por aeropuerto. Norteamérica fue el principal origen y destino, seguida por los flujos intrarregionales dentro de América Latina y por Europa, con Norteamérica representando poco más de la mitad del volumen total transportado (ver gráfica 20). Por aeropuerto, la carga aérea internacional estuvo prácticamente concentrada en Lima (LIM), que movilizó 275.855 toneladas métricas durante el año (ver gráfica 21).

Gráfica 19: Principales corredores país-país de la carga aérea internacional de Perú

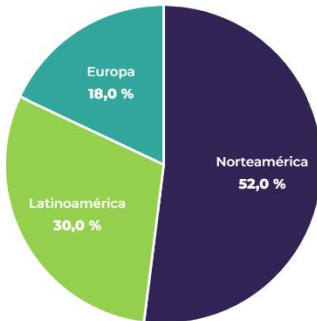
Toneladas métricas - 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 20: Distribución de la carga aérea internacional en Perú por región de origen-destino

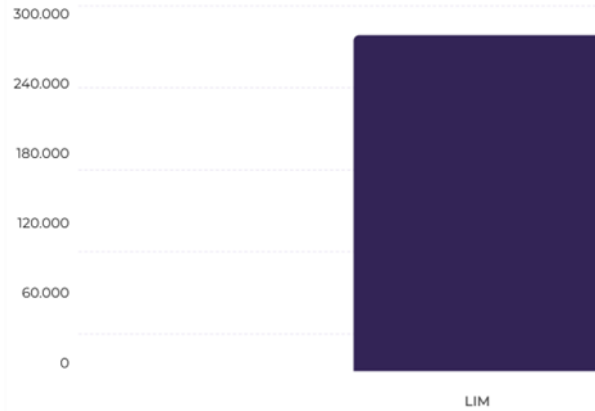
Participación % en toneladas 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 21: Principales aeropuertos en la carga aérea internacional de Perú – 2025

Toneladas métricas



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Panamá

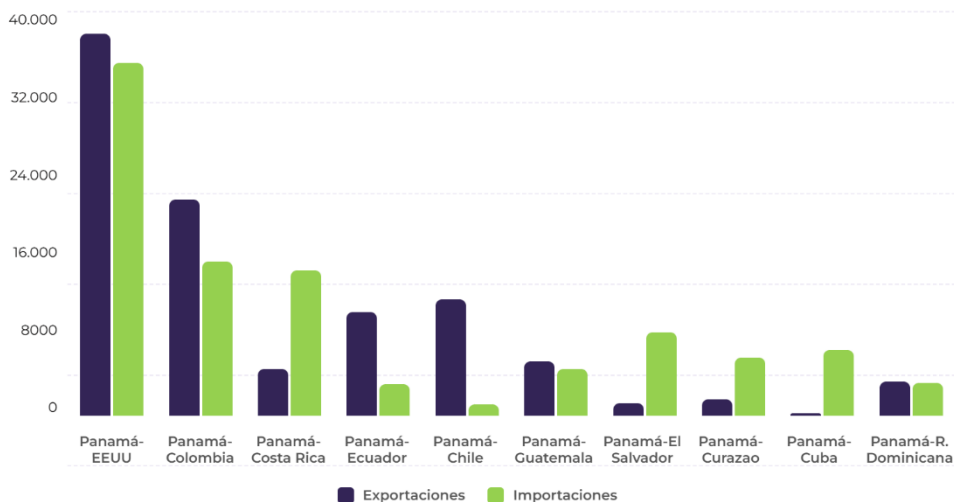
Panamá fue el séptimo mayor mercado de carga aérea internacional de la región en 2025. Durante el año movilizó 248.455 toneladas métricas, lo que representó un crecimiento interanual de 14,7% frente a 2024. El aumento estuvo explicado principalmente por las importaciones aéreas, que crecieron 18% y representaron 50,8% del volumen total, mientras que las exportaciones registraron una expansión de 9,3%.

El principal corredor de carga aérea internacional del país fue Panamá–Estados Unidos, con 72.594 toneladas métricas transportadas, equivalentes a cerca del 30% del volumen internacional total (ver gráfica 22). Este corredor registró un crecimiento interanual de 3,7%, a pesar del fuerte aumento de las importaciones desde Estados Unidos, que crecieron 22%. El segundo corredor en importancia fue Panamá–Colombia, con un crecimiento de 4,5%, impulsado también por el aumento de las importaciones.

La operación de carga aérea internacional en Panamá se articuló en torno a pocos corredores y un solo aeropuerto. Los flujos se movieron principalmente dentro de América Latina y el Caribe y con Norteamérica, regiones que en conjunto representaron alrededor del 91% del volumen total transportado (ver gráfica 23). Por aeropuerto, la carga aérea internacional estuvo totalmente concentrada en Tocumen (PTY), desde donde se registraron los principales flujos del país (ver gráfica 24).

Gráfica 22: Principales corredores país-país de la carga aérea internacional de Panamá

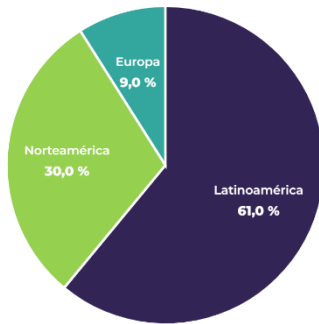
Toneladas métricas · 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 23: Distribución de la carga aérea internacional en Panamá por región de origen-destino

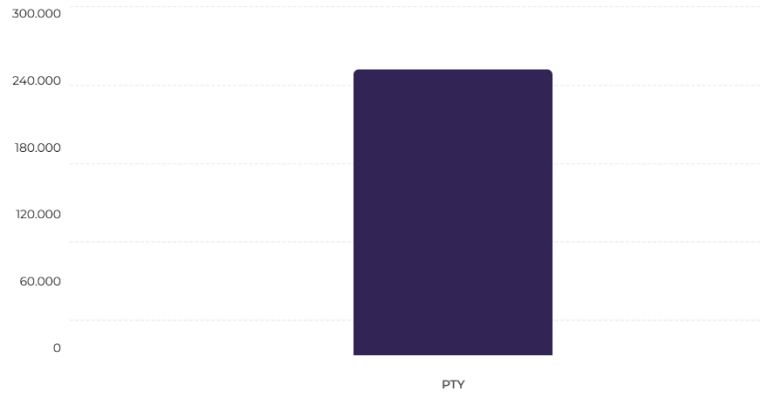
Participación % en toneladas - 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 24: Principales aeropuertos en la carga aérea internacional de Panamá

Toneladas métricas - 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Argentina

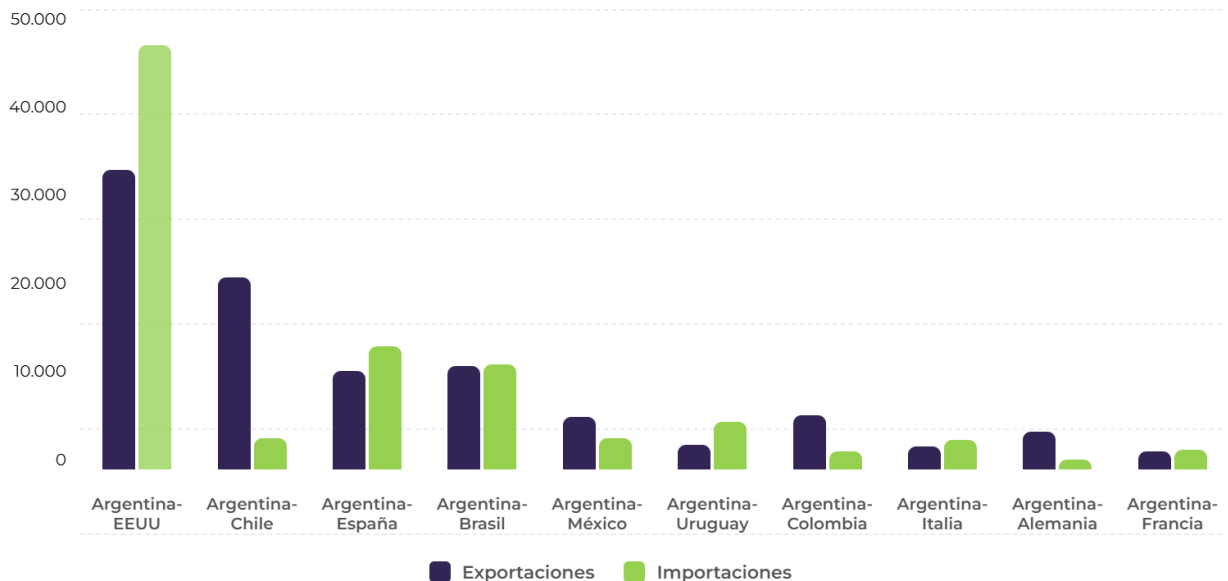
Argentina fue el octavo mayor mercado de carga aérea internacional de la región en 2025. Durante el año movilizó 204.620 toneladas métricas, lo que representó un crecimiento interanual de 11,1% frente a 2024. El aumento estuvo impulsado principalmente por las importaciones aéreas, que crecieron 15,2%, mientras que las exportaciones mostraron una expansión de 7,6%.

El principal corredor de carga aérea internacional del país fue Argentina–Estados Unidos, con 78.523 toneladas métricas transportadas (ver gráfica 22). Este corredor registró un crecimiento cercano al 25% interanual, asociado al fuerte aumento de las importaciones desde Estados Unidos, que subieron 38,4% durante el año.

En Argentina, la carga aérea internacional mostró un mayor peso de los flujos intrarregionales en comparación con otros mercados de la región. La carga se movió principalmente dentro de América Latina y el Caribe, así como con Norteamérica y Europa, con los flujos intrarregionales representando alrededor del 41% del volumen total transportado (ver gráfica 23). Por aeropuerto, la carga aérea internacional estuvo prácticamente concentrada en Buenos Aires–Ezeiza (EZE), que movilizó 204.210 toneladas métricas durante el año (ver gráfica 24).

Gráfica 25: Principales corredores país–país de la carga aérea internacional de Argentina

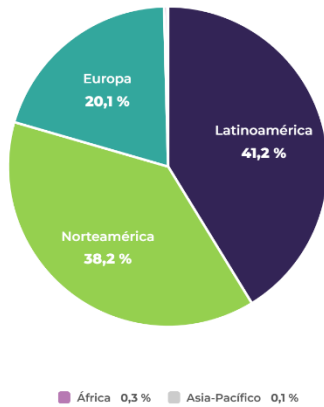
Toneladas métricas - 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 26: Distribución de la carga aérea internacional en Argentina por región de origen-destino

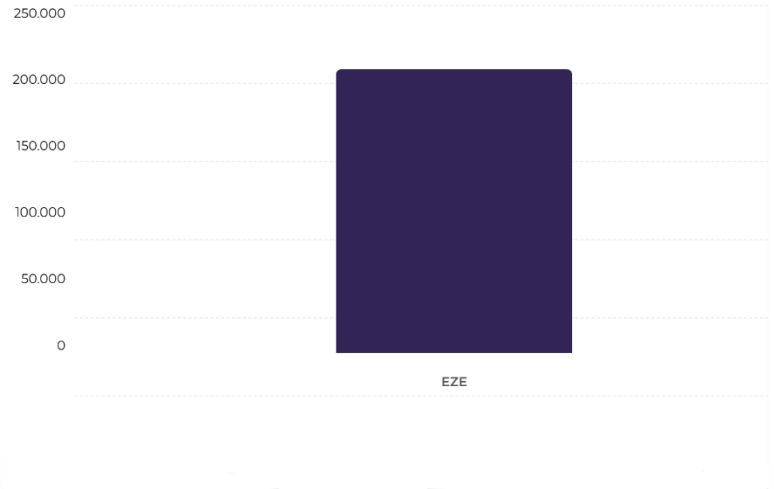
Participación % en toneladas 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 27: Principales aeropuertos en la carga aérea internacional de Argentina – 2025

Toneladas métricas



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

República Dominicana

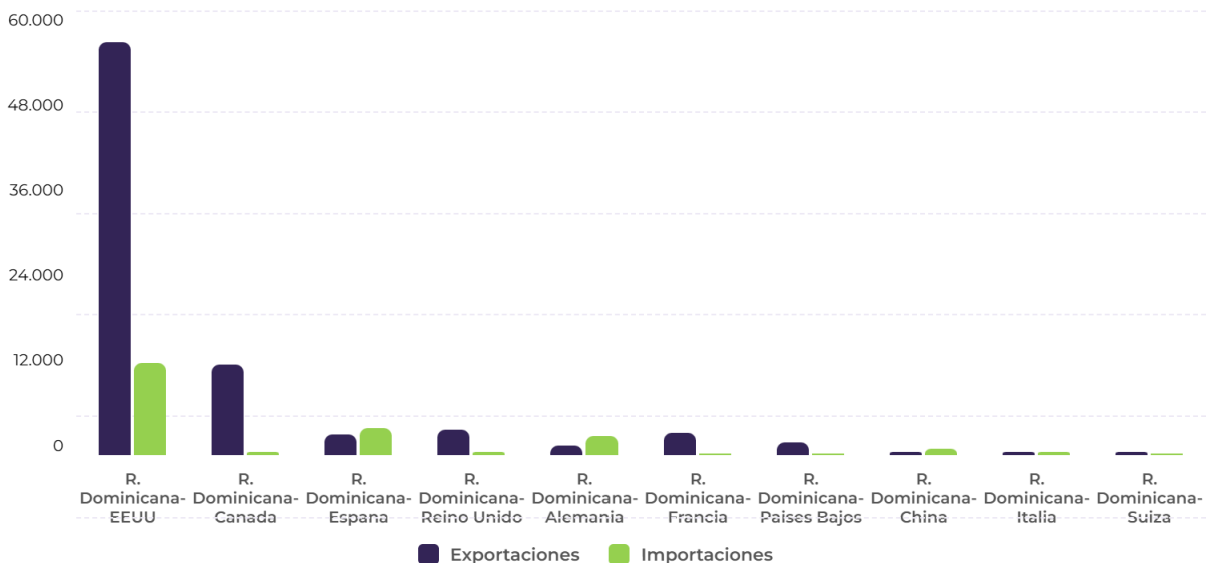
República Dominicana fue el noveno mayor mercado de carga aérea internacional de la región en 2025. Durante el año movilizó 113.022 toneladas métricas, lo que representó un crecimiento interanual de 7,5% frente a 2024. El aumento estuvo impulsado por las exportaciones aéreas, que crecieron 11% y totalizaron 85.196 toneladas, mientras que las importaciones se contrajeron 2%, con 27.827 toneladas transportadas durante el año.

Estados Unidos fue el principal destino de las exportaciones aéreas desde República Dominicana, concentrando cerca del 65% del total, con 55.772 toneladas y un crecimiento interanual de 7%. Canadá se ubicó como el segundo mercado de exportación, con 12.143 toneladas y un aumento interanual de 18%. Por el lado de las importaciones, Estados Unidos también fue el principal origen, con 12.358 toneladas, aunque registró una reducción interanual de 10%.

La carga aérea internacional de República Dominicana estuvo fuertemente concentrada en los flujos con Norteamérica. Esta región representó cerca del 72% del volumen total, seguida por Europa con alrededor del 18%, mientras que Latinoamérica, Asia-Pacífico y otros mercados mantuvieron participaciones menores (ver gráfica 23). Por aeropuerto, la operación internacional estuvo altamente concentrada en Las Américas (SDQ), que movilizó cerca de dos tercios del volumen total, seguida por Punta Cana (PUJ) y Del Cibao (STI).

Gráfica 28: Principales corredores país-país de la carga aérea internacional de R. Dominicana

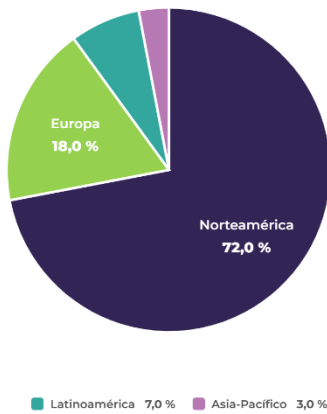
Toneladas métricas · 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 29: Distribución de la carga aérea internacional en R. Dominicana por región de origen-destino

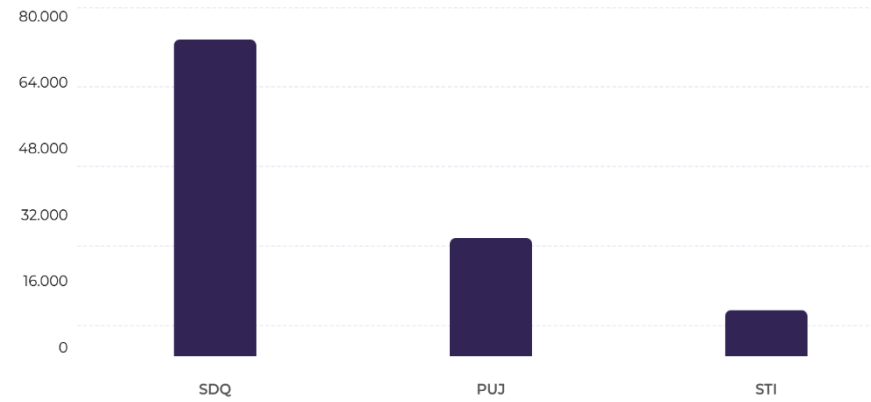
Participación % en toneladas 2025



Fuente: Análisis de ALTA basado en reportes de Autoridades de Aviación Civil

Gráfica 30: Principales aeropuertos en la carga aérea internacional de R. Dominicana- 2025

Toneladas métricas



Conclusiones del análisis por país

La carga aérea internacional en América Latina y el Caribe durante 2025 estuvo marcada por tres patrones principales.

- El crecimiento regional no fue impulsado por los mercados de mayor tamaño. Brasil y México, que concentran una parte significativa del volumen total, cerraron el año con contracciones marginales, mientras que Colombia logró un crecimiento moderado. En contraste, la expansión regional se explicó principalmente por mercados medianos y pequeños, como Perú, Argentina, Panamá y Ecuador, que registraron crecimientos de doble dígito.
- Los flujos de carga aérea internacional continuaron mostrando una alta concentración geográfica, tanto a nivel de socios comerciales como de infraestructura. En la mayoría de los países analizados, Estados Unidos se mantuvo como el principal origen o destino de la carga aérea, mientras que la operación se concentró en uno o dos aeropuertos principales, reforzando el carácter centralizado del sistema de carga aérea en la región.
- El crecimiento observado en varios mercados estuvo estrechamente vinculado a la evolución de las importaciones aéreas, particularmente en países como Perú, Argentina y Panamá, mientras que en otros casos como Ecuador o República Dominicana, el desempeño estuvo asociado a la fortaleza de las exportaciones aéreas.

Dentro de este contexto, **Costa Rica y El Salvador**, si bien representan mercados de menor tamaño, registraron desempeños destacados en 2025. Costa Rica movilizó 112.866 toneladas métricas, con un crecimiento interanual de 10,9%, mientras que El Salvador transportó 39.784 toneladas métricas, creciendo 10,7% frente a 2024.

Capacidad operada en aeronaves cargueras en América Latina y el Caribe

El B747F concentró la mayor parte de la capacidad, mientras que el B777F explicó el crecimiento interanual

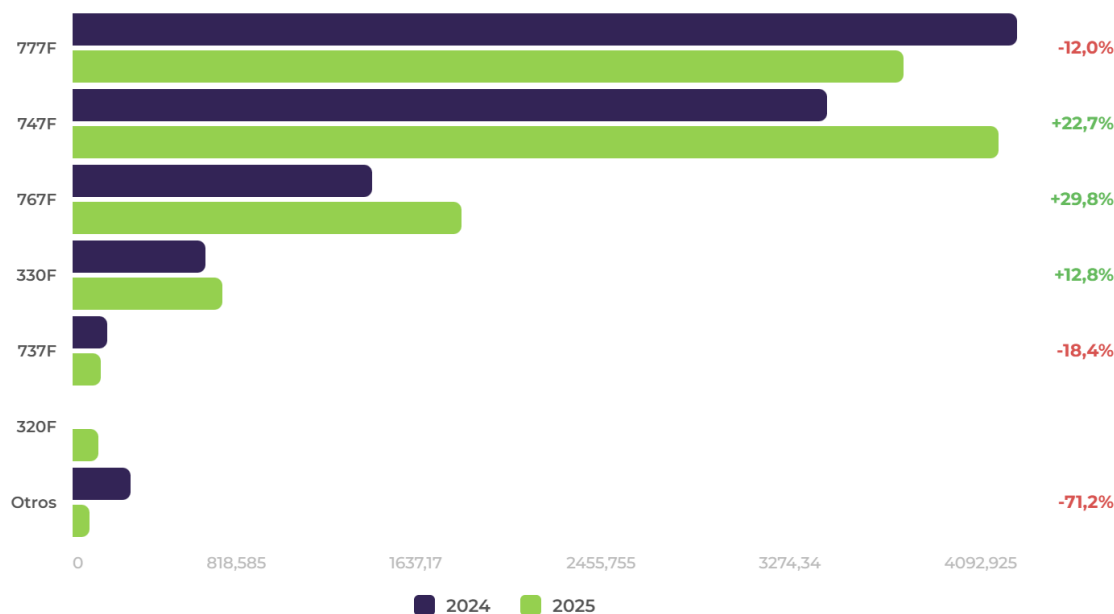
En 2025, la capacidad operada en aeronaves cargueras hacia y desde América Latina y el Caribe aumentó 6,3% respecto a 2024, alcanzando un total de 10.246 millones de toneladas-kilómetro disponibles. La oferta se mantuvo altamente concentrada en dos tipos de aeronave.

El B747F fue el principal tipo de avión carguero en operación durante el año, con cerca del 40% de la capacidad total que registró un crecimiento interanual del 22,7%. En contraste, el B777F, que concentró alrededor del 35% de la capacidad, mostró una contracción interanual de 12,0%.

Por su parte, el B767F fue el modelo con el mayor crecimiento relativo, con un aumento interanual de 29,8%, consolidando su rol como plataforma clave para la expansión de la capacidad carguera en la región. En sentido contrario, el B737F registró una reducción de 18,4%, mientras que otros tipos de aeronave mostraron descensos más pronunciados (gráfica 31).

Gráfica 31: Capacidad ofrecida por tipo de aeronave carguera en LAC

Millones de toneladas-kilómetro disponibles · Variación 2025 vs. 2024



Fuente: Análisis de ALTA basado en CIRIUM SRS Analyzer

Nota: Salvo que se indique lo contrario, las variaciones porcentuales mencionadas corresponden a comparaciones interanuales