

Tráfico aéreo crece 5.3% en abril, con 92% del aumento explicado por mercados domésticos e intrarregionales. México–EE.UU. muestra señales de recuperación

Durante abril de 2025, 38.9 millones de pasajeros volaron desde, hacia y dentro de América Latina y el Caribe, lo que representa un incremento interanual del 5.3% o 1.95 millones de pasajeros adicionales. Este crecimiento estuvo impulsado principalmente por los mercados domésticos de Brasil y México, que en conjunto sumaron 1.16 millones de pasajeros adicionales, lo que equivale al 60% del crecimiento neto total en el mes.

El tráfico internacional intrarregional también fue un motor relevante, con un incremento de casi 670 mil pasajeros, equivalente al 34% del crecimiento neto. En conjunto, el tráfico intrarregional (doméstico + internacional) explicó el 92% del crecimiento en abril.

En el mercado entre México y Estados Unidos, abril registró un aumento del 3.9% interanual, tras dos meses consecutivos de caídas (-0.6% en marzo y -5% en febrero). Aunque es pronto para hablar de una reversión clara de tendencia, el resultado de abril podría indicar un posible cambio en la dinámica de este mercado, sujeto a la evolución de los próximos meses.

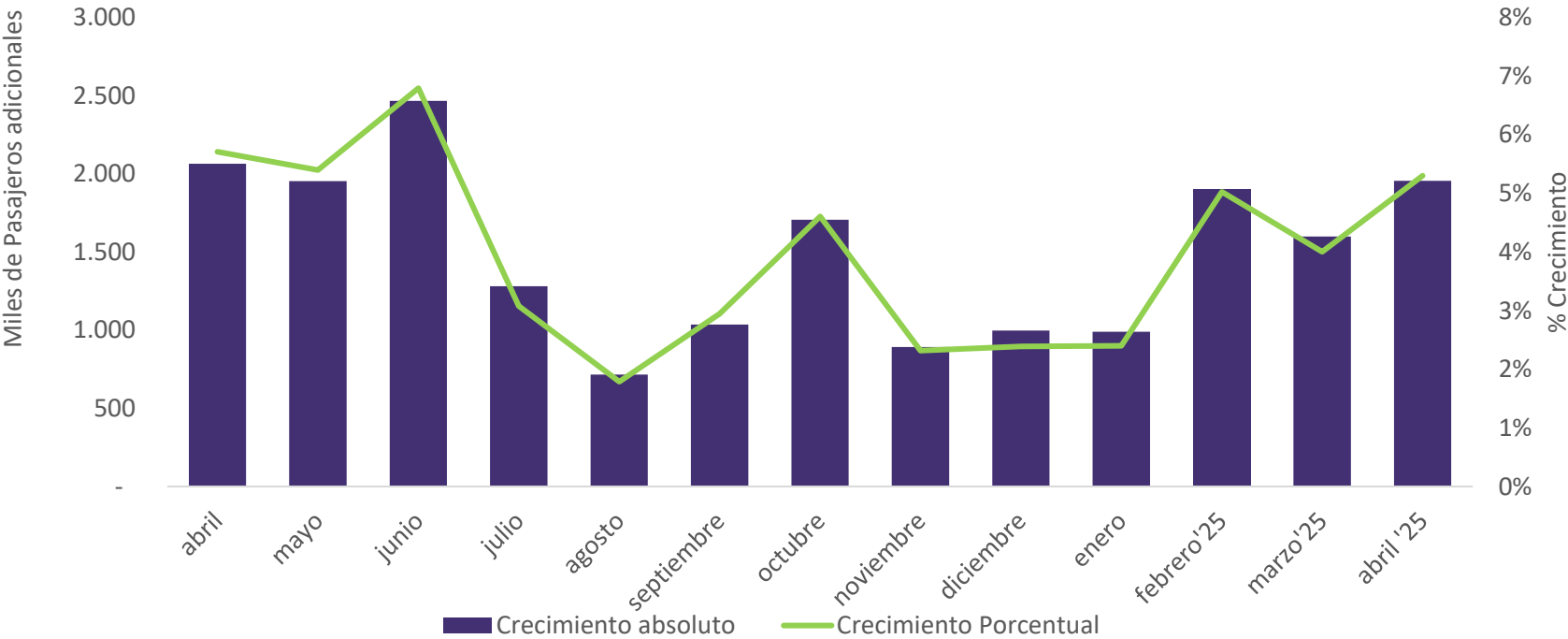
En el acumulado del primer cuatrimestre de 2025, el total de pasajeros movilizados en la región alcanzó 161 millones, un crecimiento de 4.2% respecto al mismo periodo de 2024. El tráfico intrarregional acumulado (doméstico + internacional) explicó el 88% de ese crecimiento, con más de 5.6 millones de pasajeros adicionales.

Tabla 1: Indicadores clave – abril 2025

Pasajeros	RPK (mill)	ASK (mill)	Factor de Ocupación	Vuelos	Asientos
38.96M	85.2	103.4	82.4%	317,502	48.3M
+5.3%	+5.6%	+5.3%	0.3 pts	+0.9%	+2.1%

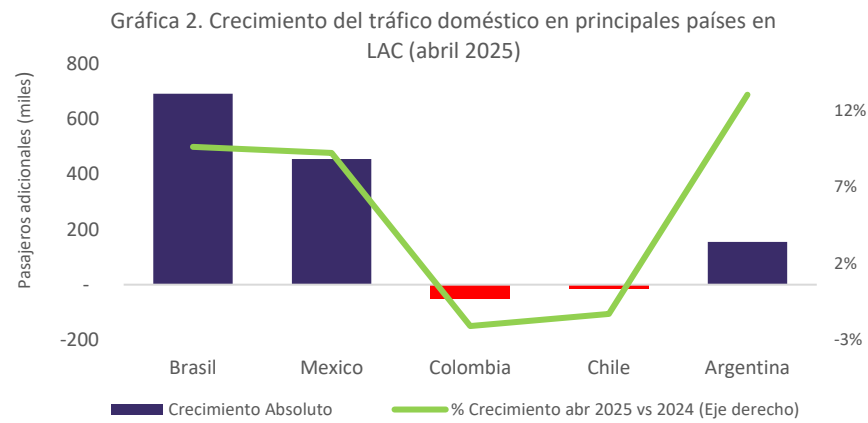
Fuente: Análisis ALTA, elaborado con reportes de aerolíneas miembro y datos de autoridades de aviación civil

Gráfica 1. Crecimiento de tráfico de pasajeros mensual



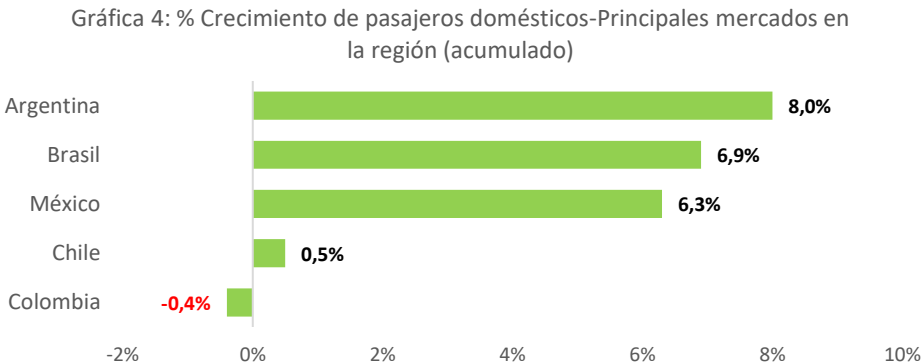
Fuente: Análisis ALTA, elaborado con reportes de aerolíneas miembro y datos de autoridades de aviación civil

Tráfico doméstico



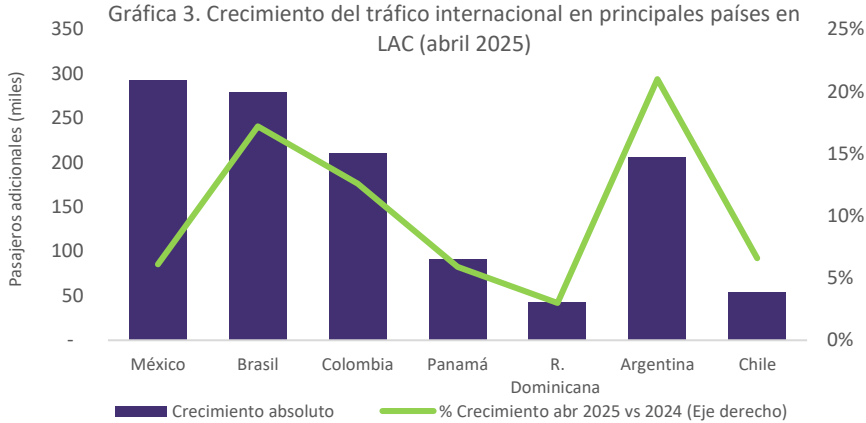
Fuente: Análisis ALTA, elaborado con datos autoridades de aviación de cada país

- Brasil:** 7.9 millones de pasajeros domésticos en abril (+9.6% interanual, +692.3 mil). Guarulhos (+13% vs. 2024) y Congonhas (+3%) concentraron el 26.8% del tráfico total. El crecimiento del tráfico doméstico estuvo concentrado en rutas de alto volumen como Río de Janeiro (Galeão) – São Paulo (Guarulhos), que aportó 36,830 pasajeros adicionales, y Brasilia – Río de Janeiro, con 32,997 más. También se registraron aumentos relevantes en rutas como São Paulo – Vitória, São Paulo – Porto Alegre y Brasilia – Recife, que en conjunto sumaron más de 60,000 pasajeros adicionales. De las 10 rutas que más pasajeros domésticos adicionales aportaron, todas tienen como origen o destino Guarulhos o Galeão.
- México:** 5,4 millones de pasajeros domésticos en abril, un alza interanual del 9,2% (+455.9 mil). El 60% del crecimiento neto se concentró en solo 16 rutas, que sumaron 273,4 mil pasajeros adicionales y representaron el 15% del total del tráfico nacional. Monterrey (MTY) fue el principal motor de crecimiento, al estar presente en 8 de estas rutas, especialmente hacia El Bajío, la de mayor crecimiento neto en abril (+26 mil, +138%) y Hermosillo (+22.6 mil, +135%). Guadalajara (GDL) figuró en tres rutas clave, entre ellas Guadalajara–Cancún, que fue la segunda con mayor aumento absoluto (+22.9 mil, +36%).
- Colombia:** 2.9 millones de pasajeros domésticos en abril, una caída interanual del 2.1% (-60 mil). Ocho de las diez principales rutas domésticas, que representan el 56% del tráfico total, retrocedieron 5.9% en conjunto. Las mayores caídas se registraron en BOG–CTG (-32 mil), BOG–PEI (-21 mil) y BOG–BGA (-16 mil).
- Chile:** 1.2 millones de pasajeros domésticos en abril, una caída interanual del 1.3% (-16.4 mil). La baja se concentró en rutas al sur desde Santiago hacia Valdivia, Temuco, Concepción, Puerto Montt y Osorno, que representan el 29.4% del total y restaron 64.8 mil pasajeros. Como excepción, Santiago–Puerto Natales creció 64.5%, impulsada por una mayor oferta de dos aerolíneas.
- Argentina** lideró el crecimiento doméstico en abril con un alza del 13% y 1.3 millones de pasajeros y (+115.8 mil pasajeros adicionales). El crecimiento se concentró en los tramos troncales desde Aeroparque a Iguazú (+58%), Bariloche (+56.8%), Mendoza (+27.3%) y Córdoba (+22.7%), que explicaron 80% del crecimiento que en conjunto aportaron mas de 125 mil pasajeros. También creció el trafico de pasajeros en los aeropuertos de Paraná (+67%), Chapelco (+53%) y Neuquén (+30%).
- En el acumulado de enero a abril de 2025, los mayores crecimientos en tráfico doméstico se observaron en Argentina (+8%), Brasil (+7%) y México (+6.3%). (ver gráfica 4).



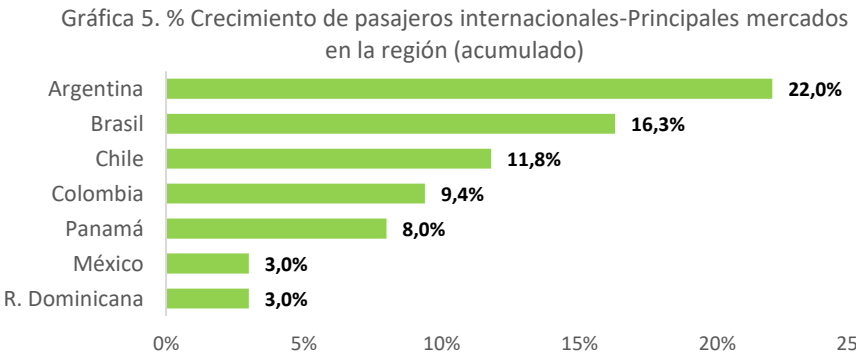
Fuente: Análisis ALTA, elaborado con datos autoridades de aviación de cada país

Tráfico internacional



Fuente: Análisis ALTA, elaborado con datos autoridades de aviación de cada país

- México:** 5.06 millones de pasajeros internacionales en abril 2025, un alza interanual del 6.1% (+292 mil). El crecimiento fue impulsado principalmente por los mercados de Canadá (+24.1%, +124.8 mil) y EE.UU. (+3.9%, +126.9 mil), que en conjunto explicaron el 86% del aumento neto. Este comportamiento coincide con el incremento en las llegadas aéreas de turistas con residencia en ambos países, que aumentaron 10.4% y 13.3% respectivamente. Ocho de las principales rutas hacia EE.UU. registraron crecimientos interanuales cercanos al 7%. Las mayores contribuciones provinieron de Cancún–Toronto (+48%, +43.4 mil), Cancún–Montreal (+69%, +33.7 mil) y Los Ángeles–Ciudad de México, que fue la ruta de mayor crecimiento fuera del eje Cancún.
- Brasil:** 2.1 millones de pasajeros internacionales en abril, superando por primera vez los 2 millones en un mes de abril, con un crecimiento interanual del 17.2% (+313 mil). El principal impulso vino de Argentina (+97 mil, +37.5%), en parte por el aumento significativo en la oferta de vuelos directos. También crecieron los flujos de pasajeros desde/hacia Estados Unidos (+52 mil, +17.2%), Portugal (+28.3 mil, +13.8%) y Uruguay (+24.2 mil, +49.7%), que en conjunto explicaron el 72% del crecimiento neto.
- Colombia:** 1.9 millones de pasajeros internacionales en abril, lo que representa un crecimiento interanual del 12.6% (+211 mil). Los mayores aportes provinieron de los flujos de pasajeros con Panamá (+55.4, +22.2%), España(+35.9 mil, +24.2%), Perú (+26 mil, +26.5%) y Ecuador (+23.9 mil, +27.7%) que en conjunto representaron el 67.1% del crecimiento neto.
- República Dominicana:** 1.6 millones de pasajeros internacionales, un alza del 3 %, la mayor en lo que va de 2025. Las operaciones subieron 1 %, segundo mes de crecimiento consecutivo, tras 7 meses de caídas. El avance fue impulsado por rutas a Norteamérica y Europa, destacando el desempeño de La Romana (+80 % vs. 2024) con más tráfico a Montreal, Miami, Milán y Roma. El Cibao repuntó 1 % tras dos meses en baja, gracias a la demanda hacia Nueva York, Boston y Orlando.
- Argentina:** 1.2 millones de pasajeros internacionales en abril, un aumento interanual del 21.0% (+206 mil). El mayor crecimiento se registró en las rutas hacia Brasil, destacando los tramos Córdoba–Río de Janeiro (+216%) y Aeroparque–Florianópolis (+195%). También se observaron incrementos relevantes en Salta (+85%), impulsado por la apertura de una nueva ruta a Asunción, y en Rosario (+45%), tras la reactivación de vuelos a Lima, que sumaron 26 frecuencias en abril.
- En el acumulado de 2025, los mayores crecimientos se registraron en Argentina (+22%), Brasil (+16.3%) y Chile (+11.8%). (ver gráfica 5).



Fuente: Análisis ALTA, elaborado con datos autoridades de aviación de cada país

Tabla 2. Mercado de pasajeros total en Latinoamérica y el Caribe

	abril			ACUMULADO		
	2025	2024	Crecimiento	2025	2024	Crecimiento
Pasajeros	38,963,633	37,008,741	5.3%	161,053,950	154,552,825	4.2%
Doméstico	21,235,739	20,113,054	5.6%	85,584,090	82,164,517	4.2%
Internacional Intrarregional	4,816,767	4,147,392	16.1%	19,911,139	17,648,160	12.8%
Internacional Extrarregional	12,911,127	12,748,295	1.3%	55,558,722	54,740,147	1.5%
RPK(millones)	85,212	80,659	5.6%	370,007	353,513	4.7%
Doméstico	19,690	18,236	8.0%	80,352	75,746	6.1%
Internacional Intrarregional	9,801	8,415	16.5%	40,829	35,636	14.6%
Internacional Extrarregional	55,721	54,008	3.2%	248,825	242,131	2.8%
ASK(millones)	103,419	98,196	5.3%	433,269	413,873	4.7%
Doméstico	23,866	23,062	3.5%	96,459	92,823	3.9%
Internacional Intrarregional	12,010	10,673	12.5%	50,363	44,946	12.1%
Internacional Extrarregional	67,543	64,461	4.8%	286,447	276,104	3.7%
Factor de Ocupación	82.4%	82.1%	0.3 pts	85.4%	85.4%	0 pts
Doméstico	82.5%	79.1%	3.4 pts	83.3%	81.6%	1.7 pts
Internacional Intrarregional	81.6%	78.8%	2.8 pts	81.1%	79.3%	1.8 pts
Internacional Extrarregional	82.5%	83.8%	-1.3 pts	86.9%	87.7%	-0.8 pts

Fuente: Análisis ALTA, elaborado con datos de Autoridades de Aviación Civil, y estimaciones ALTA basado en lo reportado por las aerolíneas miembro.

En mayo, el precio promedio del SAF en la Costa Este de EE. UU. fue de US\$265.20 por barril, frente a US\$79.20 del Jet Fuel convencional. Esto implica una relación de 3.35 veces, reflejando una brecha sostenida en los costos. Mientras el SAF mantiene una tendencia alcista, el Jet Fuel muestra relativa estabilidad, según datos de S&P Global Commodity Insights y la U.S. Energy Information Administration.

Nota: Aunque el precio del SAF es aproximadamente 3.3 veces mayor que el del Jet A (basado en un promedio de USD \$265.2 por barril en la región de la costa oeste en abril), su impacto en el costo total es marginal, ya que para 2025, de acuerdo con estimaciones de S&P Global la mezcla de SAF con combustible tradicional representa solo el 1.4% del volumen suministrado a nivel global.

Contenido generado por el equipo económico de ALTA. Los datos presentados en este informe provienen de reportes enviados por aerolíneas miembro, autoridades de aviación civil y estimaciones propias. La información está sujeta a revisión y puede ser actualizada conforme se reciban nuevos datos.

Glosario: **RPK** (Revenue Passenger Kilometers) cantidad de pasajeros pagos transportados multiplicado por la distancia recorrida | **ASK** (Available Seat Kilometers) cantidad de asientos disponibles para la venta multiplicado por la distancia recorrida | **PLF** factor de ocupación. se obtiene dividiendo los RPK por los ASK.

Nota Metodológica
En este documento, la región de América Latina y el Caribe (LAC) se define como la suma de Sudamérica, Centroamérica, el Caribe y México. Esta definición se utiliza de forma consistente para todos los análisis de tráfico regional e internacional. Se consideran vuelos domésticos aquellos realizados dentro de un mismo país. El tráfico internacional se clasifica en dos grandes segmentos:

- Tráfico internacional intrarregional:** vuelos entre países dentro de LAC (por ejemplo, Argentina–Brasil o México–Colombia).
- Tráfico internacional extrarregional:** vuelos entre LAC y otras regiones del mundo (como Norteamérica, Europa, Asia-Pacífico, Medio Oriente o África).

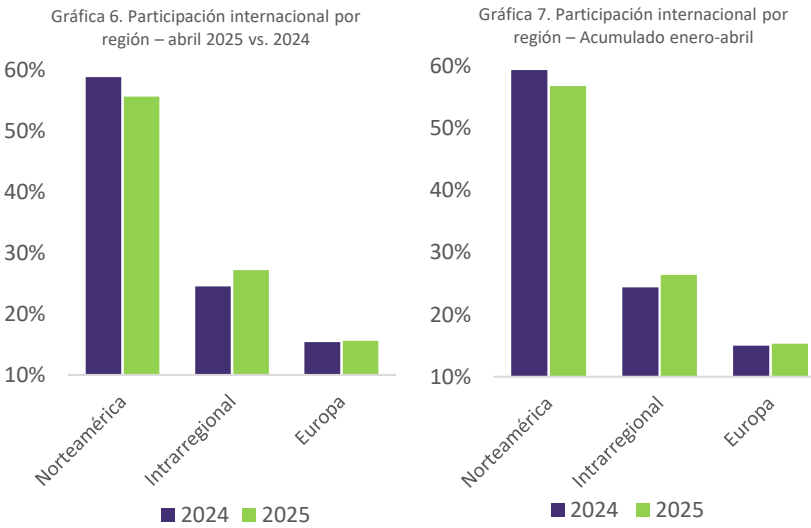
Estas categorías se adoptan exclusivamente con fines analíticos y no corresponden necesariamente a clasificaciones oficiales de organismos internacionales.

Definición 1. LAC hace referencia a la región de Latinoamérica y el Caribe, y en este análisis se refiere específicamente al tráfico de pasajeros desde, hacia y dentro de dicha región, incluyendo operaciones de aerolíneas que prestan servicios en los mercados aéreos de la región. LAC incluye los países soberanos de América Central, América del Sur y el Caribe, así como México, y los Estados y territorios insulares del Caribe (como Cuba, República Dominicana, Jamaica, Haití, Barbados y Trinidad y Tobago), además de territorios no soberanos como Guayana Francesa, Aruba y otros territorios caribeños de ultramar.
Nota sobre Puerto Rico: En este análisis, los vuelos entre países de América Latina y el Caribe (LAC) y Puerto Rico se consideran tráfico internacional extrarregional, dado que Puerto Rico es un territorio no continental administrado por Estados Unidos y sujeto a las normativas del sistema de aviación civil de ese país. Aunque geográficamente está ubicado en el Caribe, sus operaciones aéreas se integran al marco regulatorio de EE. UU., y por tanto, no se incluyen dentro del tráfico intrarregional LAC.

Distribución geográfica del tráfico internacional de pasajeros en LAC

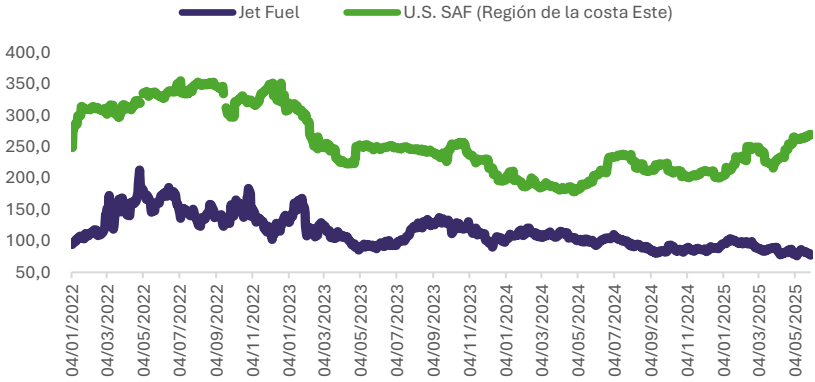
En abril de 2025, el 98% del tráfico internacional de América Latina y el Caribe se concentró en tres mercados principales: Norteamérica, intrarregional y Europa. Aunque Norteamérica se mantuvo como la principal región de origen y destino del tráfico internacional, su participación bajó de 58.8% en abril de 2024 a 55.6% en 2025, reflejando una pérdida de terreno relativa frente a otras regiones. El tráfico intrarregional mostró un avance significativo, aumentando su participación de 24.5% a 27.2% en el mes. Europa se mantuvo estable en 15.6%, mientras que la categoría de “Otros” —que incluye Asia, África y Medio Oriente— ganó 0.3 puntos porcentuales, aunque sigue siendo marginal en términos de volumen total (2% del total).

En el acumulado total de 2025, se observaron patrones similares: Norteamérica bajó de 59.4% a 56.8%, mientras que intra-LAC subió de 24.4% a 26.4%, reforzando su papel como el segundo bloque más importante para el tráfico internacional de la región. Europa se mantuvo constante en 15%.



Fuente: Análisis ALTA, elaborado con datos autoridades de aviación de cada país y reportes de aerolíneas miembro

Gráfica 8. Precio del Combustible Sostenible de Aviación (SAF) vs Jet Fuel regular, mayo 2025



Fuente: S&P Global Commodity Insights y US Energy Information AdministrationLos precios diarios del SAF corresponden al “Sustainable Aviation Fuel (HEFA-SPK) Cost of Production w/ Credits USWC \$/mt (Mirrored)”..