

Crecimiento sostenido del tráfico aéreo en la región, impulsado por mercados domésticos en Brasil y México

Marzo cerró con 41,1 millones de pasajeros transportados en América Latina y el Caribe, el mayor volumen registrado para un mes de marzo. Esto representó un crecimiento interanual del 4%, equivalente a 1,6 millones de pasajeros adicionales. El mercado doméstico explicó el 54% de este aumento neto, impulsado principalmente por Brasil (+440 mil pasajeros) y México (+382 mil pasajeros). En el acumulado del primer trimestre, los mercados domésticos de ambos países concentraron cerca del 50% del crecimiento total regional, sumando más de 2 millones de pasajeros adicionales.

El tráfico internacional extrarregional representó el 13% del crecimiento en marzo, con un factor de ocupación del 82%. El tráfico desde y hacia Norteamérica se redujo por segundo mes consecutivo, con una caída del 0,7% en marzo 2025. En contraste, el tráfico entre la región y Europa creció 3,9%. Por su parte, el segmento intrarregional representó el 35% del crecimiento, con avances tanto en la demanda (+6,6%) como en la capacidad (+12,8%), lo que se tradujo en un incremento de 2,4 puntos porcentuales en el factor de ocupación. En este segmento, el flujo de pasajeros entre Argentina–Brasil, Brasil–Chile y Colombia–Perú creció a doble dígito.

En el acumulado del primer trimestre de 2025, volaron desde, hacia y dentro de la región más de 121 millones de pasajeros, un crecimiento del 3.9% respecto al mismo periodo de 2024. De mantenerse esta tendencia, 2025 podría convertirse en un nuevo año récord para el tráfico aéreo en la región. No obstante, este desempeño sigue expuesto a factores externos como la volatilidad macroeconómica, la situación geopolítica internacional y las condiciones operativas en aeropuertos clave.

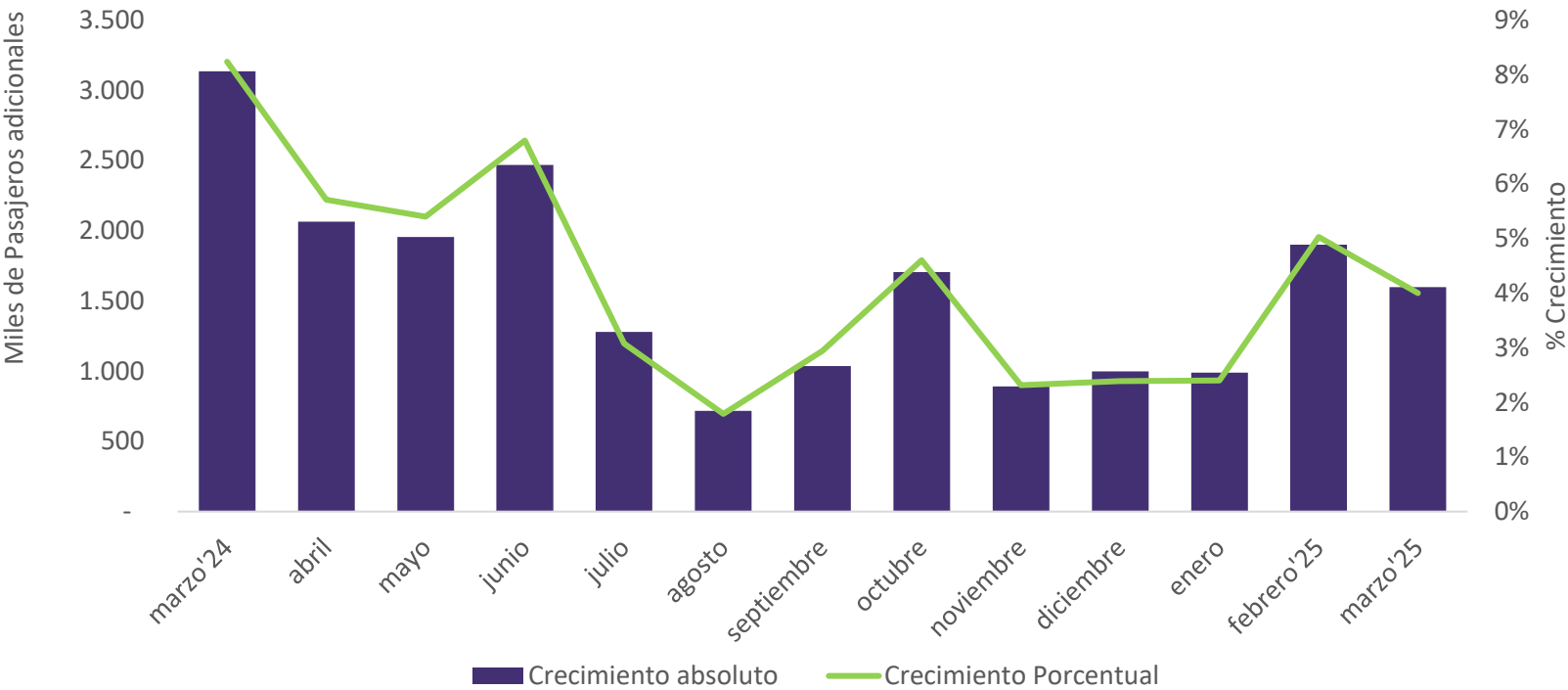
Además del crecimiento en pasajeros, también se observó una expansión en la capacidad medida en asientos disponibles (+2,5%) y en el número de vuelos operados (+1,8%).

Tabla 1: Indicadores clave – marzo 2025

Pasajeros	RPK (mill)	ASK (mill)	Factor de Ocupación	Vuelos	Asientos
41.1M	93.3	106.7	82%	336,843	52.6M
+4%	+4.1%	+6.6%	-2 pts	+1.8%	+2.5%

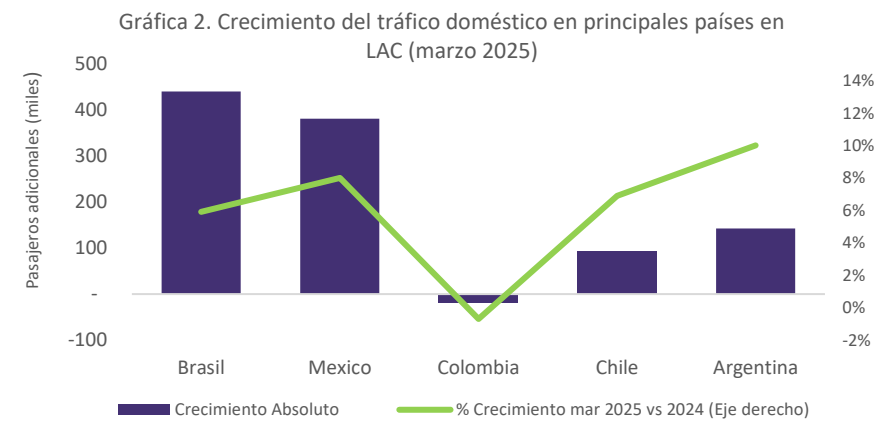
Fuente: Análisis ALTA, elaborado con reportes de aerolíneas miembro y datos de autoridades de aviación civil

Gráfica 1. Crecimiento de tráfico de pasajeros mensual



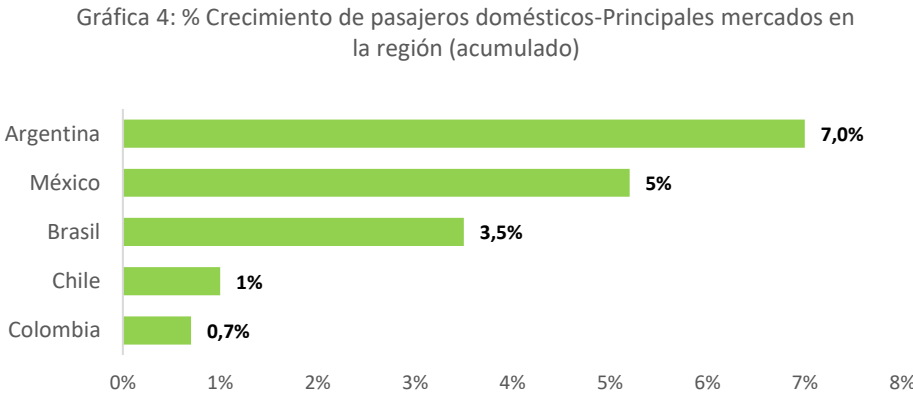
Fuente: Análisis ALTA, elaborado con reportes de aerolíneas miembro y datos de autoridades de aviación civil

Tráfico doméstico



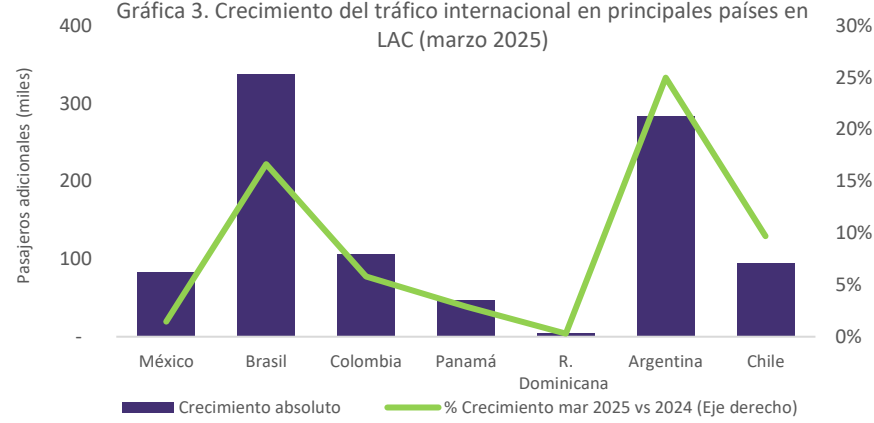
Fuente: Análisis ALTA, elaborado con datos autoridades de aviación de cada país

- Brasil** transportó 7.9 millones de pasajeros domésticos en marzo, lo que representa un crecimiento interanual del 5.9% y un aumento neto de 440 mil pasajeros frente al mismo mes de 2024 (ver gráfica 2). La ruta Río de Janeiro (Galeão)–Vitória lideró el crecimiento, con 34 mil pasajeros adicionales (+171%), impulsada por la triplicación de la oferta de vuelos entre ambas ciudades. El aeropuerto de Galeão (GIG) fue además el de mayor crecimiento en vuelos domésticos, con 1,238 operaciones adicionales. GIG estuvo presente en 8 de las 20 rutas que más contribuyeron al crecimiento nacional.
- México** transportó 5.2 millones de pasajeros domésticos, un aumento interanual del 7.9% y 382 mil pasajeros más que en el mismo mes de 2024 . Las 25 rutas con mayor aporte al crecimiento sumaron 324 mil pasajeros, el 85% del total. Monterrey (MTY) fue el principal impulsor, presente en 7 de esas rutas, incluyendo Monterrey–Querétaro (+25.7 mil, +94%) y Monterrey–Santa Lucía (+19.6 mil, +52%). Guadalajara (GDL), 2do aeropuerto en tráfico doméstico, creció 18.2% y estuvo presente en 11 de las rutas más dinámicas.
- Colombia** transportó 2.6 millones de pasajeros domésticos en marzo, una caída interanual del 0.9% (-23 mil pasajeros). La baja se concentró en las rutas troncales desde Bogotá (BOG–CTG, BOG–CLO y BOG–MDE), que perdieron 33.5 mil pasajeros y representan el 29% del total, explicando más del 140% de la caída neta. En contraste, Santa Marta (SMR) creció 23.1% interanual. Sus principales rutas: BOG–SMR (+15%), MDE–SMR (+51%) y CLO–SMR (+23%), mostraron fuertes alzas, compensando parcialmente la caída general.
- Chile** transportó cerca de 1.5 millones de pasajeros domésticos en marzo, con un crecimiento interanual del 6.9% (+92.6 mil pasajeros). Este aumento fue impulsado principalmente por las rutas troncales desde Santiago hacia ciudades del norte, como Calama (Santiago–Calama: +30.5 mil, +18.7%) y Antofagasta (Santiago–Antofagasta: +17.3 mil, +11.2%).
- Argentina** fue el país con mayor crecimiento porcentual entre los principales mercados domésticos de América Latina y el Caribe en marzo 2025, con un aumento interanual del 10% y 1.53 millones de pasajeros transportados. El crecimiento se concentró en rutas troncales desde Aeroparque, como Córdoba (+31%), Iguazú (+35%), Neuquén (+36%) y Mendoza (+19%), que en conjunto aportaron más de 100 mil pasajeros adicionales
- En el acumulado del primer trimestre de 2025, los mayores crecimientos en tráfico doméstico se observaron en Argentina (+7%), México (+5%) y Brasil (+3.5%) (ver gráfica 4).



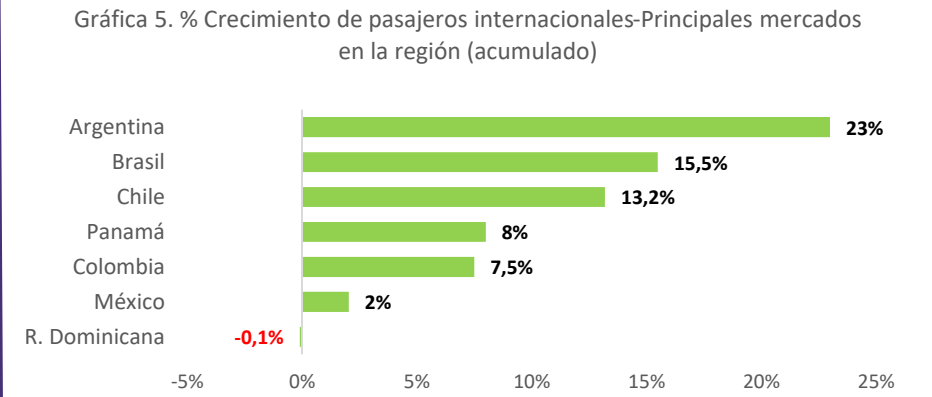
Fuente: Análisis ALTA, elaborado con datos autoridades de aviación de cada país

Tráfico internacional



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

- México** movilizó 5.8 millones de pasajeros internacionales en marzo 2025, un aumento interanual del 1.5% (+83 mil pasajeros). Este crecimiento fue impulsado por el tráfico con Canadá, que creció 27% y aportó 184 mil pasajeros adicionales. Las rutas Cancún–Toronto (+37 mil), Cancún–Montreal (+39 mil) y Calgary–Cancún (+19 mil) fueron las que más contribuyeron al aumento, con crecimientos de entre 37% y 63%. En contraste, el tráfico con Estados Unidos, el principal socio, cayó 0.6%, y entre las 15 principales rutas con EE.UU., solo LAX–MEX creció (+4.5%).
- Brasil** transportó 2.37 millones de pasajeros internacionales en marzo, con un crecimiento interanual del 16.6% (+337 mil pasajeros). El mayor aporte al crecimiento provino de los flujos con Argentina (+128 mil, +6.3%), seguidos por Chile (+43 mil, +2.1%), España (+22 mil, +1.1%) y Estados Unidos (+16 mil, +0.8%).
- Colombia** movilizó 1.92 millones de pasajeros internacionales en marzo, un crecimiento interanual del 5.8% (+105 mil pasajeros). Los principales aportes vinieron de los flujos con Ecuador (+33 mil, +33.6%), Perú (+31 mil, +30.3%), Brasil (+19 mil, +26.7%) y Argentina (+14 mil, +33.9%). A pesar de una caída en los pasajeros con EE.UU. (-18 mil, -3.5%) y México (-26 mil, -13.9%), el balance general fue positivo gracias a la expansión de mercados sudamericanos y europeos
- República Dominicana** cerró marzo con 1.8 millones de pasajeros internacionales, registrando un leve aumento del 0.3% interanual. El número de operaciones creció un 3.4%, marcando el primer incremento mensual desde julio de 2024, impulsado por el inicio de operaciones de una nueva aerolínea que conecta La Romana–Varsovia(WAW), sumando más de 2,000 pasajeros. Además, el Aeropuerto de Punta Cana (PUJ) concentró el 60% del tráfico nacional con 1.1 millones de pasajeros, alcanzando su tercer récord mensual histórico.
- Argentina** movilizó 1.42 millones de pasajeros internacionales en marzo, con un sólido crecimiento interanual del 25% (+284 mil pasajeros). Las rutas con Brasil fueron las principales impulsoras del crecimiento, con fuertes aumentos en Aeroparque–Florianópolis (+35 mil, +223%), Ezeiza–Río de Janeiro (+28 mil, +37%) y Córdoba–Río de Janeiro (+8.6 mil, +190%).
- En el acumulado de 2025, los mayores crecimientos se registraron en Argentina (+23%), Brasil (+15.5%) y Chile (+13.2%) (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

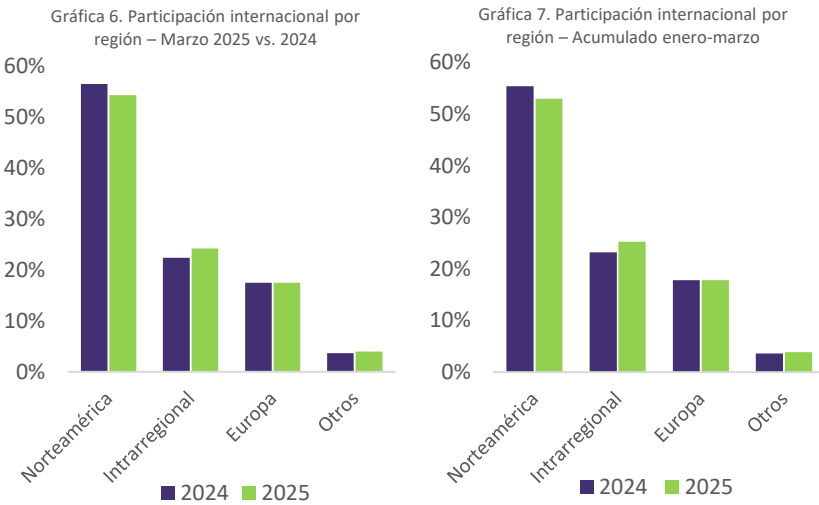
	MARZO			ACUMULADO		
	2025	2024	Crecimiento	2025	2024	Crecimiento
Pasajeros	41,098,570	39,500,237	4.0%	121,252,249	116,722,980	3.9%
Doméstico	21,102,066	20,262,208	4.1%	62,964,951	60,647,863	3.8%
Internacional Intrarregional	4,934,745	4,377,816	12.7%	14,941,750	13,202,928	13.2%
Internacional Extrarregional	15,061,759	14,860,212	1.4%	43,345,548	42,872,188	1.1%
RPK(millones)	93,288	89,639	4.1%	276,719	263,874	4.9%
Doméstico	20,041	18,980	5.6%	60,662	57,510	5.5%
Internacional Intrarregional	10,411	8,960	16.2%	31,028	27,221	14.0%
Internacional Extrarregional	62,836	61,699	1.8%	185,028	179,143	3.3%
ASK(millones)	113,746	106,708	6.6%	329,850	315,677	4.5%
Doméstico	24,403	23,570	3.5%	72,593	69,761	4.1%
Internacional Intrarregional	12,714	11,273	12.8%	38,353	34,273	11.9%
Internacional Extrarregional	76,629	71,864	6.6%	218,844	211,642	3.4%
Factor de Ocupación	82.0%	84.0%	-2.0 pts	83.9%	83.6%	0.3 pts
Doméstico	82.1%	80.5%	1.6 pts	83.6%	82.4%	1.1 pts
Internacional Intrarregional	81.9%	79.5%	2.4 pts	80.9%	79.4%	1.5 pts
Internacional Extrarregional	82.0%	85.9%	-3.9 pts	84.5%	84.6%	-0.1 pts

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

Distribución geográfica del tráfico internacional de pasajeros en LAC

En marzo de 2025, el 96% 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 56.5% en marzo de 2024 a 54.3% en 2025, reflejando una pérdida de terreno relativa frente a otras regiones. El tráfico intrarrgonal mostró un avance significativo, aumentando su participación de 22.4% a 24.2% en el mes. Europa se mantuvo estable en 17.5%, mientras que la categoría de “Otros” —que incluye Asia, África y Medio Oriente— ganó 0.4 puntos porcentuales, aunque sigue siendo marginal en términos de volumen total (4.0% del total).

En el acumulado del primer trimestre, se observaron patrones similares: Norteamérica bajó de 55.4% a 53.0%, mientras que intra-LAC subió de 23.2% a 25.3%, reforzando su papel como el segundo bloque más importante para el tráfico internacional de la región. Europa se mantuvo constante en 17.8% y “Otros” aumentó ligeramente de 3.6% a 3.9%.

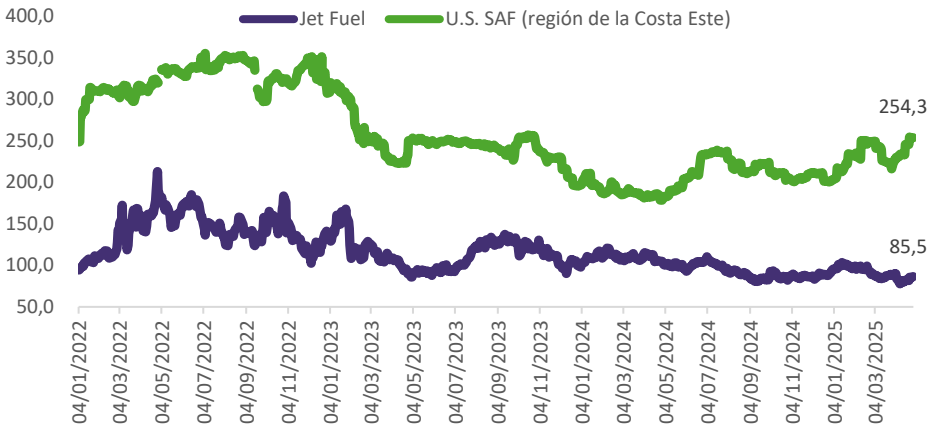


Fuente: Análisis ALTA, elaborado con datos autoridades de aviación de cada país y reportes de aerolíneas miembro

En marzo de 2025, el precio promedio del SAF en la región de la Costa Este de EE. UU. fue de US\$ 242.08 por barril, mientras que el Jet Fuel convencional se ubicó en US\$ 95.08 (gráfica 8). Esto refleja una relación de 2.55 veces, consolidando una brecha significativa en los costos entre ambos combustibles. La tendencia indica una persistente presión alcista en el precio del SAF, en contraste con una relativa estabilidad en el Jet Fuel, según datos de S&P Global Commodity Insights y la U.S. Energy Information Administration.

Nota: Aunque el precio del SAF es aproximadamente 2.5 veces mayor que el del Jet A (basado en un promedio de USD \$242 por barril en la región de la costa oeste en marzo), 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.

Gráfica 8. Precio del Combustible Sostenible de Aviación (SAF) vs Jet Fuel regular
US\$/Barril, marzo



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)”..

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 incluye todos los vuelos entre países y 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.

Definición 2. Se define como tráfico internacional intrarregional a los vuelos entre Estados soberanos y territorios dentro de la región LAC, incluyendo las operaciones entre islas del Caribe. Este tipo de tráfico excluye los vuelos domésticos (dentro de un mismo país), salvo indicación expresa en contrario. Por su parte, el tráfico internacional extrarregional se refiere a los vuelos internacionales de pasajeros entre LAC y otras regiones geográficas del mundo, es decir, operaciones aéreas que conectan aeropuertos de LAC con destinos fuera de la región, excluyendo el tráfico internacional que ocurre dentro de LAC.

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.