

El tráfico aéreo en América Latina y el Caribe cayó 2,3% en junio

Principales resultados:

- **El tráfico aéreo en la región alcanzó 37,3 millones de pasajeros en junio de 2026.**
 - Cayó 2,3% frente a junio de 2025, equivalente a 893 mil pasajeros menos. Fue la primera contracción interanual desde 2021.
- **La caída se extendió a los tres segmentos de tráfico.**
 - El tráfico doméstico disminuyó 2,0%, el internacional intrarregional 3,0% y el internacional extrarregional 2,7%.
- **Brasil, México y Colombia registraron caídas en el mismo mes.**
 - Los tres mayores mercados de la región concentraron cerca del 65% del tráfico total y transportaron en conjunto 517 mil pasajeros menos que en junio de 2025.
- **México y Argentina registraron las mayores reducciones.**
 - México perdió 293 mil pasajeros (-3,0%), principalmente en el mercado internacional. Argentina transportó 238 mil pasajeros menos (-10,1%), afectada por una caída de 17,0% en el tráfico doméstico.
- **Panamá y República Dominicana mantuvieron resultados positivos.**
 - Panamá creció 10,9% y sumó 187 mil pasajeros, mientras República Dominicana aumentó 6,1% y aportó 99 mil pasajeros adicionales.
- **La demanda cayó mientras la capacidad continuó creciendo.**
 - Los RPK disminuyeron 1,0% y los ASK aumentaron 0,9%. El factor de ocupación se ubicó en 81,6%, 1,6 puntos porcentuales por debajo de junio de 2025.
- **El primer semestre cerró con crecimiento.**
 - Entre enero y junio, la región movilizó 242,8 millones de pasajeros, 3,4% más que en el mismo período de 2025.

	JUNIO			ACUMULADO (ENERO-JUNIO)		
	2026	2025	Crecimiento	2026	2025	Crecimiento
Pasajeros	37,305,658	38,198,464	-2.3%	242,840,184	234,803,251	3.4%
Doméstico	20,643,544	21,064,841	-2.0%	132,881,918	127,658,389	4.1%
Internacional Intrarregional	4,241,029	4,372,195	-3.0%	28,956,893	27,152,033	6.6%
Internacional Extrarregional	12,421,085	12,761,428	-2.7%	81,001,373	79,992,827	1.3%
RPK (millones)	79,312	80,148	-1.0%	529,206	505,797	4.6%
Doméstico	19,398	19,774	-1.9%	126,212	121,040	4.3%
Internacional Intrarregional	8,853	9,108	-2.8%	63,253	57,242	10.5%
Internacional Extrarregional	51,060	51,265	-0.4%	339,740	327,514	3.7%
ASK (millones)	97,255	96,370	0.9%	631,845	610,017	3.6%
Doméstico	24,688	24,457	0.9%	151,564	145,903	3.9%
Internacional Intrarregional	12,367	11,848	4.4%	78,668	73,312	7.3%
Internacional Extrarregional	60,200	60,065	0.2%	401,611	390,801	2.8%
Factor de Ocupación	81.6%	83.2%	-1.6pp	83.8%	82.9%	0.8pp
Doméstico	78.6%	80.9%	-2.3pp	83.3%	83.0%	0.3pp
Internacional Intrarregional	71.6%	76.9%	-5.3pp	80.4%	78.1%	2.3pp
Internacional Extrarregional	84.8%	85.3%	-0.5pp	84.6%	83.8%	0.8pp

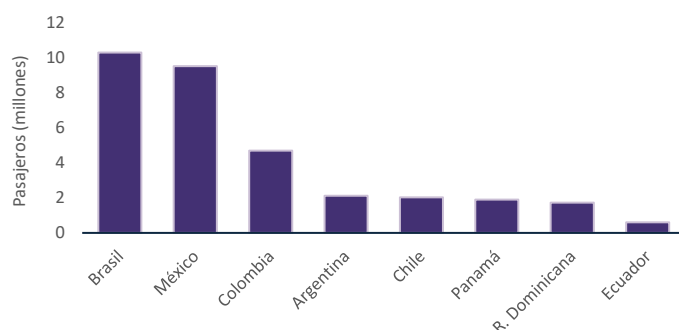
Panorama regional del tráfico aéreo

Durante junio de 2026, el tráfico aéreo desde, hacia y dentro de América Latina y el Caribe alcanzó **37,3 millones de pasajeros, una caída de 2,3%** frente al mismo mes de 2025. Esto equivale a **893 mil pasajeros menos** y representa **la primera contracción interanual registrada por la región desde 2021**. El resultado marca un cambio frente al comienzo del año. El tráfico creció **6,2% en enero**, **6,6% en febrero** y **6,0% en marzo**. El ritmo se redujo a **1,0% en abril** y se recuperó parcialmente a **2,7% en mayo**, antes de **pasar a terreno negativo en junio**.

La caída se observó **en los tres segmentos**. El tráfico doméstico, que representó **55,3% del total regional**, disminuyó **2,0%**. El internacional intrarregional cayó **3,0%**, su **primera contracción de 2026**, mientras que el extrarregional disminuyó **2,7%**, tras registrar un crecimiento prácticamente nulo en mayo. La reducción también fue más amplia entre países. **Brasil, México y Colombia registraron caídas simultáneas** (ver gráfica 1 y 2) y transportaron en conjunto **517 mil pasajeros menos** que en junio de 2025. **Argentina, Chile y Bolivia** también presentaron contracciones. **Panamá y República Dominicana mantuvieron tasas positivas** y compensaron parcialmente las pérdidas observadas en los mercados de mayor volumen.

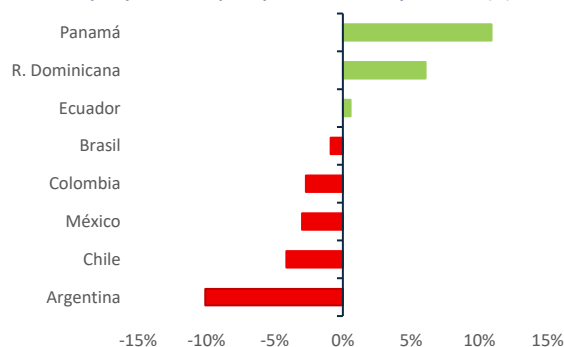
El resultado regional coincidió con **una contracción del tráfico aéreo mundial**. Según IATA, los **RPK globales disminuyeron 1,7% en junio**, el **tercer mes consecutivo de caída**. El tráfico doméstico mundial cayó **3,0%** y el internacional **0,9%**.

Gráfica 1. Principales mercados por tráfico aéreo de pasajeros en América Latina y el Caribe – junio 2026 (millones de pasajeros)



Fuente: Análisis de ALTA con base en datos de autoridades de aviación civil y reportes estadísticos de aerolíneas miembro

Gráfica 2. Variación interanual del tráfico aéreo de pasajeros en los principales mercados – junio 2026 (%)

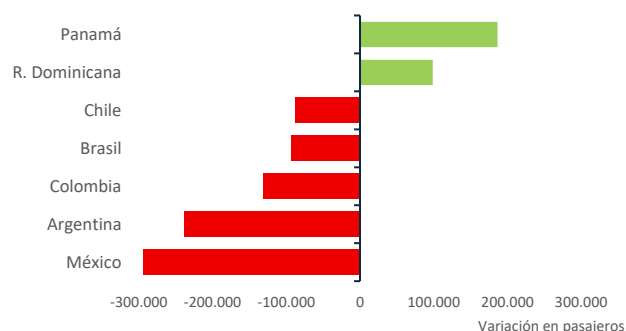


Fuente: Análisis de ALTA con base en datos de autoridades de aviación civil y reportes estadísticos de aerolíneas miembro

Mercados que explican el resultado regional

La caída del tráfico regional estuvo concentrada principalmente en **México y Argentina**, que en conjunto transportaron 531 mil pasajeros menos que en junio de 2025. **Colombia y Brasil** también pasaron a terreno negativo (ver gráfica 3), después de haber aportado algunos de los mayores incrementos de pasajeros durante los primeros cinco meses del año. En sentido contrario, Panamá y República Dominicana sumaron 285 mil pasajeros adicionales y evitaron una contracción regional mayor.

Gráfica 3. Variación neta del tráfico aéreo por país – junio 2026 (pasajeros adicionales o perdidos)

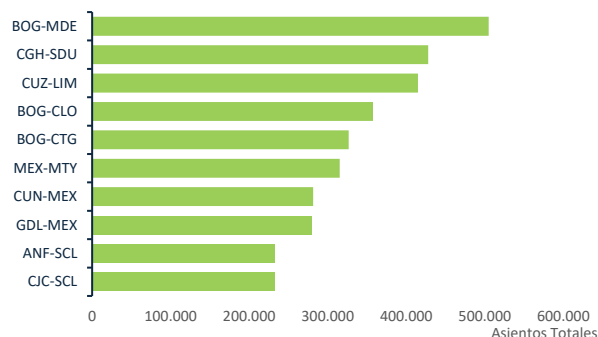


Fuente: Análisis de ALTA con base en datos de autoridades de aviación civil y reportes estadísticos de aerolíneas miembro

México movilizó 9,5 millones de pasajeros en junio, una caída interanual de 3,0%, equivalente a 293 mil pasajeros menos. Fue el cuarto mes consecutivo de contracción, después de los descensos registrados en marzo (-3,2%), abril (-3,5%) y mayo (-0,7%). El tráfico internacional cayó 4,8% y perdió 221 mil pasajeros, mientras el doméstico disminuyó 1,4%, tras el crecimiento de 2,2% observado en mayo.

La caída internacional se concentró en el mercado con Estados Unidos, que disminuyó 5,9% y transportó 200 mil pasajeros menos, cerca de 90% de la reducción internacional de México. Varias rutas hacia Cancún registraron caídas de doble dígito, entre ellas **Cancún–Dallas/Fort Worth (-19,2%)**, **Cancún–Houston (-15,3%)** y **Atlanta–Cancún (-13,2%)**. En contraste, aumentaron los pasajeros en las rutas del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) con **Houston (+22,2%)**, **Chicago (+26,8%)**, **Dallas/Fort Worth (+16,5%)** y **Los Ángeles (+8,2%)**.

Gráfica 4. Top 10 rutas domésticas por capacidad de asientos en América Latina y el Caribe – junio 2026



Fuente: Análisis de ALTA con base en datos de CIRIUM SRS Analyzer

La debilidad de Cancún también se observó en el mercado doméstico. Sus rutas con el AICM (-6,2%), Monterrey (-10,8%), Guadalajara (-12,3%) y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) (-15,1%) perdieron en conjunto cerca de 53 mil pasajeros. Otras rutas domésticas crecieron, entre ellas **Guadalajara–AIFA (+36,2%)** y **Guadalajara–Monterrey (+12,2%)**.

Fuera de Estados Unidos, varios mercados compensaron parte de la caída. El tráfico con **Panamá aumentó 15,9%**, **República Dominicana 55,4%**, **Francia 14,3%** y **Guatemala 10,1%**. **Colombia–México se mantuvo prácticamente estable (+0,5%)**, aunque con cambios importantes entre rutas: la caída de **Bogotá–AICM (-22,5%)** fue compensada por el crecimiento de **Bogotá–AIFA (+112,6%)**, **Bogotá–Guadalajara (+145,2%)**, **Bogotá–Monterrey (+110,4%)** y **Cali–AICM (+135,5%)**, además de las nuevas rutas **Medellín–AIFA** y **Cartagena–AIFA**.

Argentina movilizó 2,12 millones de pasajeros en junio, una caída interanual de 10,1%, equivalente a 238 mil pasajeros menos. Fue la segunda mayor reducción absoluta entre los mercados de la región. El tráfico doméstico cayó 17,0% y explicó cerca de 90% de la pérdida total, mientras el internacional disminuyó 2,6%.

La caída doméstica estuvo acompañada por una reducción de 8,3% en los asientos y de 10,3% en los vuelos. Los pasajeros disminuyeron aproximadamente el doble que la capacidad. Las mayores reducciones se registraron en las rutas de **Aeroparque** con **Bariloche (-24,4%)**, **Mendoza (-25,1%)**, **Córdoba (-18,6%)** e **Iguazú (-19,6%)**, que en conjunto perdieron cerca de 94 mil pasajeros. En contraste, crecieron **Ezeiza–Mendoza (+37,1%)**, **Aeroparque–Resistencia (+10,0%)** y **Aeroparque–Ushuaia (+6,7%)**.

El tráfico internacional disminuyó 2,6%, pese a un aumento de 1,6% en los asientos. **Argentina–Brasil, el mayor mercado intrarregional**, pasó de crecer 37,8% en enero a caer 7,5% en junio, después de perder impulso durante abril (+9,2%) y mayo (+1,9%). Las llegadas de turistas argentinos a Brasil por vía aérea bajaron de 65 mil en junio de 2025 a 47 mil en junio de 2026. El tráfico con **Chile también cayó 13,3%**. El crecimiento de mercados de mayor distancia compensó parte de estas pérdidas. **España aumentó 8,6%**, **Estados Unidos 7,3%**, **República Dominicana 31,1%** y **Paraguay 30,2%**. En ese contexto, los ASK internacionales crecieron 9,1%, aunque el número de pasajeros disminuyó.

Colombia movilizó 4,69 millones de pasajeros en junio, una caída interanual de 2,7%, equivalente a 131 mil pasajeros menos. Fue la primera contracción de 2026, después de cinco meses consecutivos de crecimiento. El tráfico doméstico cayó 1,7% y el internacional 4,0%.

El cambio más importante se observó en el mercado doméstico. Durante los meses anteriores, el crecimiento de **Bogotá–Cartagena** y **Cartagena–Medellín** había compensado las caídas en **Bogotá–Medellín** y **Bogotá–Cali**. En junio, las cuatro rutas registraron contracciones al mismo tiempo: **Bogotá–Medellín cayó 8,3%**, **Bogotá–Cali 12,2%**, **Bogotá–Cartagena 6,6%** y **Cartagena–Medellín 12,2%**. Esto ocurrió pese a que la capacidad doméstica aumentó 5,9%. El crecimiento de **Bogotá–Montería (+33,5%)** y de las rutas hacia **San Andrés** no fue suficiente para compensar las pérdidas en los mercados de mayor volumen. En el mercado internacional, **Estados Unidos registró la mayor**

reducción, con 32 mil pasajeros menos (-5,7%). También cayeron Ecuador (-23,0%), Perú (-14,8%), Panamá (-13,2%) y Argentina (-17,1%). República Dominicana se movió en la dirección contraria y creció 17,6%, con aumentos desde Bogotá y Medellín hacia Punta Cana y Santo Domingo. España (+3,8%), Canadá (+12,8%) y Brasil (+6,1%) también mantuvieron resultados positivos.

Brasil movilizó 10,29 millones de pasajeros en junio, una caída interanual de 0,9%, equivalente a 93 mil pasajeros menos. Fue la primera contracción del mercado brasileño después de más de veinte meses consecutivos de crecimiento. El tráfico doméstico cayó 1,2%, mientras el internacional aumentó 0,3%.

El resultado marca un cambio frente al desempeño de los meses anteriores. Brasil creció 10,3% en enero, 9,9% en febrero y 8,3% en marzo. La tasa se redujo a 1,8% en abril y se recuperó levemente a 2,5% en mayo, antes de pasar a terreno negativo en junio. La desaceleración se concentró en el mercado doméstico, pese a que los asientos aumentaron 1,4%. Las rutas Brasilia–Congonhas, Santos Dumont–Congonhas y Confins–Congonhas perdieron en conjunto 67 mil pasajeros. En contraste, crecieron Recife–Congonhas (+20,7%), Guarulhos–Salvador (+14,8%) y Guarulhos–Porto Alegre (+8,4%).

El tráfico internacional se mantuvo prácticamente estable. Las caídas en los mercados con Argentina (-7,5%), Chile (-8,6%) y Estados Unidos (-5,4%) restaron en conjunto 64 mil pasajeros. Estos resultados fueron compensados por los aumentos hacia Panamá (+13,5%), Alemania (+24,7%), España (+8,7%), Perú (+14,0%) y Países Bajos (+32,7%).

Mercados con resultados positivos

Panamá y República Dominicana mantuvieron resultados positivos en junio. En conjunto, sumaron 285 mil pasajeros y compensaron parte de las caídas registradas en los mercados de mayor volumen.

Panamá movilizó 1,90 millones de pasajeros, 10,9% más que en junio de 2025, y añadió 187 mil pasajeros. El crecimiento estuvo distribuido entre varios de sus principales mercados. México aumentó 15,9%, Brasil 13,5%, Estados Unidos 9,2% y República Dominicana 10,6%. También crecieron Canadá, Perú, Venezuela y Ecuador, aunque sobre bases menores. Colombia fue la principal excepción: el tráfico entre ambos países cayó 13,2%, equivalente a 17 mil pasajeros menos.

República Dominicana alcanzó 1,73 millones de pasajeros, un aumento de 6,1%, equivalente a 99 mil pasajeros adicionales. Estados Unidos, que concentró más de la mitad del tráfico del país, creció 2,8% y aportó 27 mil pasajeros adicionales. El mayor crecimiento porcentual se observó en los mercados latinoamericanos: Colombia aumentó 17,6%, Panamá 10,6%, México 55,4% y Argentina 31,1%. Estos cuatro mercados sumaron cerca de 51 mil pasajeros adicionales. Canadá también creció 14,8%, mientras Puerto Rico se mantuvo prácticamente estable.

Otros mercados de la región

Chile registró 2,03 millones de pasajeros en junio, una caída de 4,1% frente al mismo mes de 2025. El tráfico total acumuló once meses consecutivos de contracción. La reducción se observó tanto en el mercado doméstico (-2,2%) como en el internacional (-6,7%), que explicó cerca de 70% de los 88 mil pasajeros perdidos durante el mes. **Bolivia** movilizó cerca de 380 mil pasajeros, una caída interanual de 16,5%, la mayor entre los mercados analizados. El tráfico doméstico disminuyó 19,7% y el internacional 7,5%. En conjunto, el país transportó 75 mil pasajeros menos que en junio de 2025. **Ecuador** registró 439 mil pasajeros internacionales, un crecimiento de 5,7%, equivalente a 24 mil pasajeros adicionales.

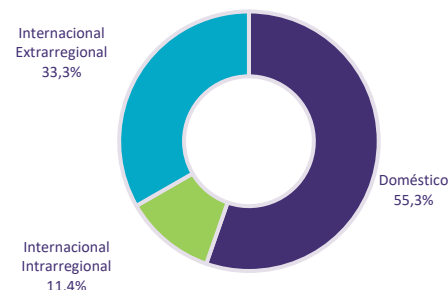
En **Centroamérica, El Salvador** movilizó 432 mil pasajeros y cayó 3,4%, interrumpiendo los cinco meses consecutivos de crecimiento registrados entre enero y mayo. El resultado contrasta con el crecimiento de Panamá, que permitió que el tráfico agregado de los mercados centroamericanos incluidos aumentara 7,9%.

Estructura del tráfico aéreo en la región

La estructura del tráfico aéreo en América Latina y el Caribe en junio de 2026 estuvo compuesta por **55,3%** de pasajeros en **vuelos domésticos**, mientras que el **44,7%** restante correspondió a **tráfico internacional**. Dentro del segmento internacional, el **tráfico intrarregional** representó **11,4%** del total de pasajeros, mientras que el tráfico extrarregional **concentró 33,3%** (ver gráfica 5).

En términos de demanda, los **RPK (pasajeros-kilómetro)** cayeron **1,0% interanual** en junio de 2026. La **mayor caída** se observó en el tráfico **intrarregional (-2,8%)**, seguida por el **doméstico (-1,9%)**, mientras que el **extrarregional** registró la **menor contracción (-0,4%)**. La **capacidad aérea** medida en **ASK (asientos-kilómetro)** aumentó **0,9% interanual**, contrastando con la caída de la demanda. Como resultado, el **factor de ocupación promedio de la región** se ubicó en **81,6% (-1,6 pp)**. El mayor deterioro se registró en el **segmento intrarregional (-5,3 pp)**, seguido por el **doméstico (-2,3 pp)**, mientras que el **extrarregional** registró la **menor contracción (-0,5 pp)**.

Gráfica 5. Distribución del tráfico aéreo por segmento – junio 2026



Fuente: Análisis de ALTA con base en datos de autoridades de aviación civil y reportes estadísticos de aerolíneas miembro

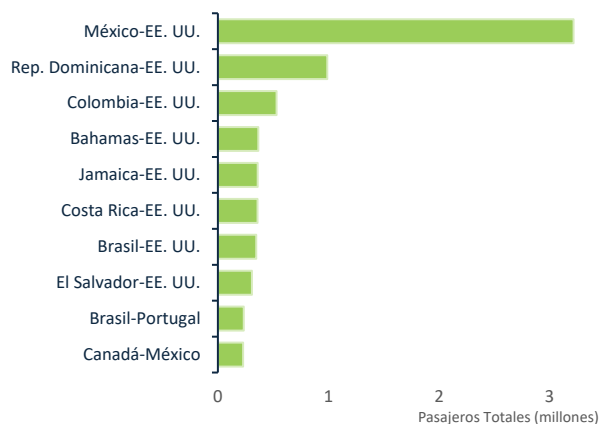
Principales mercados internacionales de pasajeros

Las gráficas 6 y 7 muestran los diez pares de países con mayor volumen de pasajeros en los mercados extrarregionales e intrarregionales de América Latina y el Caribe en junio de 2026, junto con su variación interanual.

En el tráfico extrarregional, **ocho de los diez principales mercados incluyeron a Estados Unidos. México–Estados Unidos se mantuvo como el de mayor volumen**, aunque registró una **caída de 5,9%** y **no mostró crecimiento en ninguno de los seis primeros meses de 2026**. Le siguieron **República Dominicana–Estados Unidos (+2,8%)** y **Bahamas–Estados Unidos (+4,6%)**, los únicos dos mercados con crecimiento entre los diez principales. En contraste, **Colombia–Estados Unidos** que **cayó 5,7%**, tras haber avanzado **4,8%** en mayo, acumulando su **tercera contracción del año**. Fuera de los mercados con **Estados Unidos**, **Canadá–México** disminuyó **1,0%** en junio, su primera caída en lo corrido de 2026 y la primera desde agosto de 2025.

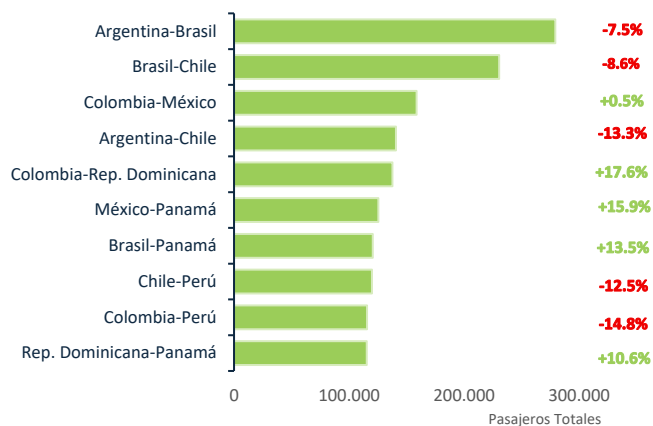
En el tráfico intrarregional, **Argentina–Brasil fue el mercado de mayor volumen**, pero **cayó 7,5%**, su primera **contracción del año**, después del leve crecimiento observado en mayo. **Brasil–Chile** ocupó el **segundo lugar**, con una **disminución de 8,6%** y **tres meses consecutivos de caída**. **Colombia–México** creció marginalmente **0,5%** y acumuló **seis meses de expansión**, mientras que **Argentina–Chile** retrocedió **13,3%**, la **mayor caída del año**. En contraste, **Colombia–República Dominicana (+17,6%)** y **México–Panamá (+15,9%)** registraron los **mayores crecimientos** entre los diez principales mercados intrarregionales.

Gráfica 6. Principales mercados extrarregionales de pasajeros (Top 10 pares de países) y variación interanual –junio 2026



Fuente: Análisis de ALTA con base en datos de autoridades de aviación civil y reportes estadísticos de aerolíneas miembro

Gráfica 7. Principales mercados intrarregionales de pasajeros (Top 10 pares de países) y variación interanual – junio 2026



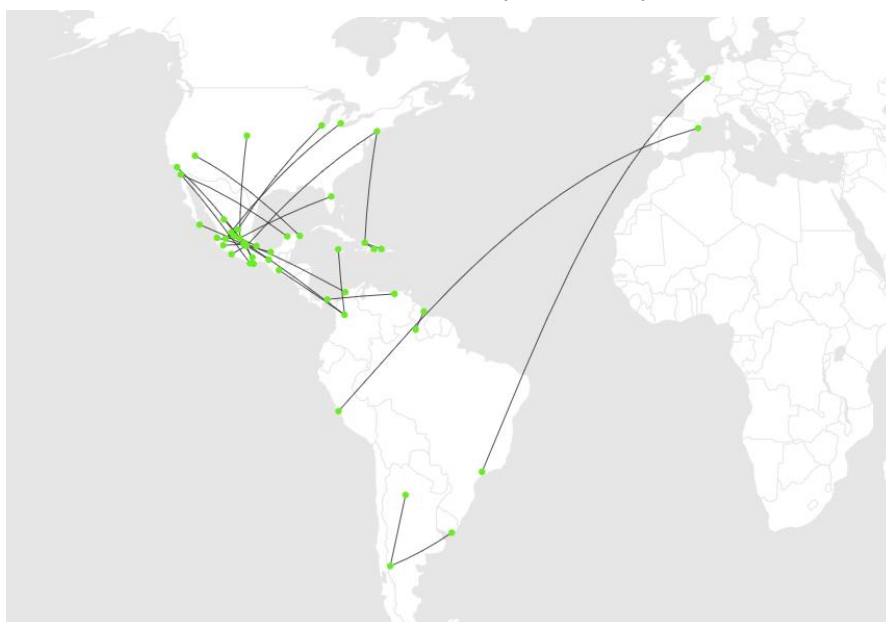
Fuente: Análisis de ALTA con base en datos de autoridades de aviación civil y reportes estadísticos de aerolíneas miembro

Desarrollo de rutas nuevas

En junio comenzaron a operar **33 rutas** que no registraron servicio regular durante 2025. **México** concentró **24** de estas nuevas conexiones, todas desde aeropuertos distintos al AICM. **Puebla** añadió **diez rutas** y **Querétaro** **seis**, tanto domésticas como internacionales.

También comenzaron **dos nuevas conexiones** de largo alcance con Europa: **Barcelona–Lima** y **Bruselas–São Paulo**. Dentro de América Latina y el Caribe se abrieron, entre otras, **Bariloche–Punta del Este**, **Barcelona (Venezuela)–Panamá**, **Guatemala–Medellín**, **Montego Bay–Medellín** y **Cap-Haïtien–Punta Cana**.

Gráfica 8. Desarrollo de nuevas rutas desde, hacia y dentro de LAC – junio 2026

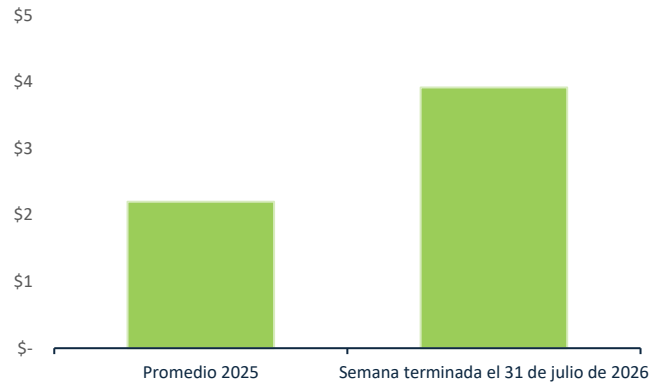


Fuente: Análisis de ALTA con base en datos de CIRIUM SRS Analyzer. Se consideran rutas nuevas aquellos pares de aeropuertos que no registraron operación regular en ningún mes de 2025 y que comenzaron a operar en junio de 2026. Este criterio incluye rutas estacionales que se operan por primera vez y excluye rutas que simplemente retoman operaciones tras una pausa estacional.

Entorno de costos: evolución reciente del combustible

El precio del combustible de aviación en América Latina y el Caribe volvió a repuntar tras varias semanas de moderación. De acuerdo con el IATA Jet Fuel Price Monitor, para la semana terminada el 31 de julio el precio promedio del jet fuel en la región fue de **USD 3,92 por galón, 77,3% por encima del promedio de 2025**, año en que el combustible representó cerca del **30% de los costos operativos de las aerolíneas de la región**. El repunte revierte la tendencia a la baja observada entre mayo y julio y confirma la volatilidad del entorno energético.

Gráfica 9. Precio promedio del jet fuel en América Latina y el Caribe
(Promedio 2025 vs semana terminada el 31 de julio de 2026)



Fuente: IATA Jet Fuel Price Monitor