Conectividad regional y poder de mercado en América Latina y el Caribe

Entregable 3. INFORME FINAL

ACI AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL LATIN AMERICA CARIBBEAN

GPA ALIGN THE WORLD TO YOUR INTERESTS

UNIVERSITAT DE BARCELONA

Índice

1. RESUMEN EJECUTIVO 1
   1.1 Contexto y objetivos 1
   1.2 Principales resultados 2
   1.3 Principales recomendaciones 5
2. ANÁLISIS DE CONECTIVIDAD 6
   2.1 Panorama del sistema aeroportuario 6
   2.2 Análisis de la oferta 8
   2.3 Análisis de la demanda 12
   2.4 Aviación regional 20
   2.5 Principales resultados 24
3. CONCENTRACIÓN DE MERCADO 28
   3.1 Concentración a escala regional 28
   3.2 Concentración a escala nacional 29
   3.3 Concentración a escala aeroportuaria 30
   3.4 Concentración a escala de ruta 31
   3.5 Principales resultados 32
4. BENCHMARK INTERNACIONAL 34
   4.1 Benchmark de conectividad 34
      4.1.1 Análisis comparativo 34
      4.1.2 Resumen de indicadores comparativos 42
   4.2 Benchmark de concentración de mercado 48
      4.2.1 Europa y Estados Unidos 48
      4.2.2 Sudeste Asiático 49
   4.3 Principales lecciones para LAC 51
5. ACUERDOS INTERNACIONALES Y LIBERALIZACIÓN DEL MERCADO 53
   5.1 Política de transporte aéreo 53
   5.2 Liberalización 54
   5.3 Liberalización en América Latina y el Caribe 58
   5.4 Principales resultados 59
6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS 64
   6.1 Prioridades estratégicas 64
   6.2 Marco de políticas facilitador 66

1. RESUMEN EJECUTIVO

1.1 Contexto y objetivos

La conectividad aérea desempeña un papel fundamental en el desarrollo económico y social de América Latina y el Caribe (LAC), una región caracterizada por grandes distancias geográficas, extensos territorios, mercados insulares y diferencias importantes en el tamaño y la madurez de los sistemas aéreos nacionales. En este contexto, ACI-LAC encargó este estudio para ofrecer una **evaluación integral de la conectividad aérea regional y el poder de mercado**, e identificar las principales características y los factores que condicionan el desarrollo del transporte aéreo en la región.

El estudio analiza la estructura y la evolución del mercado de transporte aéreo de LAC **desde la perspectiva de la oferta y de la demanda**. Examina el sistema aeroportuario, las redes de las aerolíneas, la capacidad programada y los flujos de pasajeros, con especial atención a la conectividad directa y al papel de la aviación regional en los servicios domésticos e internacionales. También evalúa la concentración de mercado a escala regional, nacional, aeroportuaria y de ruta, lo que permite conocer en detalle la estructura competitiva del mercado aéreo de LAC.

Para situar estos resultados en un contexto internacional más amplio, **se compara LAC con Estados Unidos, Europa Occidental y el Sudeste Asiático** en aspectos clave de las redes aeroportuarias, la oferta y la demanda de transporte aéreo, la aviación regional y la concentración de mercado. Paralelamente, el estudio revisa el marco institucional y regulatorio de la conectividad aérea en LAC, con especial atención a la liberalización del mercado y a los acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios aéreos.

Al integrar estas dimensiones de análisis, el estudio busca identificar los principales retos de la conectividad aérea de LAC y aportar evidencia para formular recomendaciones y actuaciones estratégicas que contribuyan a un mercado de transporte aéreo más conectado, competitivo y eficiente en toda la región.

1.2 Principales resultados

El análisis de conectividad revela un sistema de transporte aéreo amplio, pero muy heterogéneo, en América Latina y el Caribe. LAC cuenta con 546 aeropuertos comerciales, aunque la red se caracteriza por una base muy extensa de aeropuertos pequeños y un número relativamente reducido de grandes aeropuertos. Casi tres cuartas partes tienen menos de un millón de asientos anuales y solo 23 superan los 10 millones. Estos 23 concentran, sin embargo, el 55,7% de la capacidad programada total, lo que refleja la estructura marcadamente jerárquica del sistema aeroportuario regional. Los mayores mercados aéreos también reúnen una parte importante de la actividad: Brasil, México y Colombia representan conjuntamente más de la mitad de la capacidad de asientos programada y del tráfico de pasajeros de la región.

La oferta de transporte aéreo **se ha recuperado plenamente del impacto de la COVID-19 en el conjunto de LAC**, aunque la recuperación ha variado considerablemente entre países y segmentos. Tras la fuerte contracción de 2020, la capacidad programada volvió a los niveles prepandemia en 2023 y siguió creciendo, si bien el crecimiento se modera en 2026. La red internacional se orienta principalmente a las conexiones dentro de LAC y con Estados Unidos: los servicios intra-LAC representan el 45,6% de la capacidad internacional de asientos y Estados Unidos, otro 35,3%. Sin embargo, aunque la capacidad total se ha recuperado, la red aún tiene menos conexiones que antes de la pandemia. LAC registra 3.306 pares de aeropuertos en 2026, frente a 3.959 en 2019. La contracción se concentra sobre todo en la conectividad extra-LAC, mientras que los pares intra-LAC se han mantenido relativamente estables.

El análisis de demanda aporta una perspectiva complementaria sobre estos patrones de conectividad. **LAC presenta una conectividad directa elevada en los viajes domésticos, pero la dependencia de itinerarios con conexión aumenta considerablemente en los internacionales.** El Índice de Conectividad Directa alcanza el 91,4% de la demanda doméstica origen-destino (O&D), frente al 68,5% en los viajes intra-LAC y el 57,7% en los extra-LAC. Así, casi un tercio de los pasajeros que viajan entre países de LAC necesitan al menos una conexión intermedia, proporción que aumenta en los viajes fuera de la región. También es relevante distinguir la oferta programada de la demanda real O&D: aunque los servicios intra-LAC son el mayor segmento de capacidad internacional, Estados Unidos es el mayor mercado internacional al medir los pasajeros por su origen real y destino final, con el 42,4% de la demanda internacional O&D, frente al 34,6% de los flujos intra-LAC.

La aviación regional sigue cumpliendo una función importante de conectividad, aunque su dimensión se ha reducido considerablemente desde 2019. Su cuota de capacidad de asientos programada pasó del 11,8% en 2019 al 5,8% en 2026, y su cuota de operaciones bajó del 29,8% al 20,9%. Su papel varía mucho en LAC: la actividad operativa es especialmente elevada en el Caribe y Centroamérica y relativamente limitada en varios mercados continentales de tamaño considerable. La aviación regional se concentra en el corto radio: más del 80% de las operaciones se realizan en rutas de menos de 500 km. Además, es especialmente importante para conectar mercados pequeños. Más del 96% de los pares de aeropuertos intra-LAC operados con aeronaves regionales incluyen al menos un aeropuerto secundario, lo que subraya su papel en las conexiones entre estos aeropuertos y con los de mayor tamaño.

Además de la conectividad, el análisis de concentración de mercado muestra un entorno competitivo heterogéneo en LAC. La concentración varía mucho según el segmento, el país y el aeropuerto. A escala regional, los servicios internacionales intra-LAC son el segmento más concentrado, mientras que los extra-LAC son el menos concentrado, por la mayor presencia de aerolíneas extranjeras. Las aerolíneas de bajo coste han alcanzado su mayor penetración en los mercados domésticos, donde reúnen casi la mitad de la capacidad programada, pero su papel sigue siendo mucho más limitado en los servicios internacionales intra-LAC. Por países, Brasil y México combinan una concentración relativamente menor con una fuerte presencia de LCC, mientras que varios mercados medianos y pequeños siguen más concentrados y dominados por aerolíneas de red consolidadas.

La concentración aeroportuaria también depende mucho de la función de cada aeropuerto en las redes de las aerolíneas. Los grandes centros de conexión suelen presentar una concentración relativamente alta por la presencia de aerolíneas de red dominantes, mientras que los aeropuertos orientados al turismo acogen una mayor variedad de operadores. No obstante, los niveles más altos se observan a **escala de ruta**. En LAC, el HHI medio por ruta supera los **8.000**, la aerolínea líder suele reunir el 85–90% de la capacidad y aproximadamente dos tercios de las rutas tienen un único operador. Esto refleja el reducido solapamiento entre las redes de las aerolíneas y que muchos mercados individuales solo tienen demanda suficiente para uno o dos operadores.

La comparación internacional permite contextualizar estos resultados y muestra que varias características de LAC no son exclusivas de la región. LAC tiene una red aeroportuaria extensa, pero una base relativamente limitada de aeropuertos medianos y grandes en relación con su población. Al mismo tiempo, la capacidad está relativamente bien distribuida en la red: la concentración en los mayores aeropuertos es similar a la de Estados Unidos y Europa Occidental, y muy inferior a la del Sudeste Asiático. LAC también combina una estructura de capacidad doméstica e internacional relativamente equilibrada, aunque su red está menos interconectada que las de Estados Unidos y Europa Occidental.

La comparación refuerza la conclusión de que **la principal brecha comparativa de conectividad de LAC se encuentra en los viajes internacionales, más que en los domésticos**. La conectividad directa doméstica se aproxima a la de Europa Occidental y el Sudeste Asiático, mientras que el DCI internacional es menor, especialmente en las conexiones intra-LAC. Europa Occidental y el Sudeste Asiático atienden sin escalas una proporción mucho mayor de sus principales flujos intrarregionales. Por su parte, la aviación regional tiene más peso en LAC que en esas dos regiones en términos de operaciones, pero la red regional de LAC está menos interconectada y sus aerolíneas operan a menor escala que en Estados Unidos, el mayor mercado de aviación regional de los comparados.

La comparación de concentración de mercado también aporta contexto. **La estructura competitiva agregada de LAC se aproxima más a la de Europa que a la de Estados Unidos**, aunque existen diferencias importantes entre sus mercados. Brasil y México han desarrollado estructuras competitivas similares a las de los grandes mercados europeos, mientras que otros siguen más concentrados. La concentración muy elevada por ruta en LAC no es excepcional: Europa y Estados Unidos también presentan numerosas rutas en

monopolio o en duopolio muy asimétrico. El Sudeste Asiático tiene niveles agregados de concentración y penetración de LCC similares a LAC, aunque la competencia parece mayor en aeropuertos y rutas. La comparación sugiere, por tanto, interpretar la concentración según las características de cada mercado, y no como un rasgo uniformemente distintivo del sistema aéreo de LAC.

Por último, la revisión de los acuerdos internacionales y la liberalización muestra que LAC atraviesa una transformación importante de su política de transporte aéreo, aunque el proceso sigue siendo heterogéneo entre países y subregiones. La tendencia regional va más allá del paso tradicional de acuerdos bilaterales restrictivos a cielos abiertos y supone una ampliación creciente de los derechos de tráfico, incluidas libertades del aire superiores y la eliminación progresiva de restricciones de capacidad y frecuencias. Sudamérica muestra actualmente el mayor impulso de liberalización estructural, con avances recientes en Argentina y Brasil y nuevas iniciativas regionales como ALAS y la propuesta de «Cielos Andinos». México mantiene un modelo avanzado, pero principalmente bilateral. Centroamérica combina acuerdos bilaterales, cielos abiertos y mecanismos regionales. El Caribe cuenta con un marco relativamente avanzado de integración intrarregional mediante CARICOM, aunque con enfoques diversos hacia terceros países.

El grado y la forma de liberalización siguen variando entre países. Argentina y Brasil avanzan hacia derechos de tráfico más amplios y reformas estructurales más profundas; Panamá, Colombia, Perú y Ecuador cuentan con marcos de liberalización relativamente consolidados; y México, Costa Rica y República Dominicana adoptan enfoques más selectivos o progresivos, en los que conviven instrumentos tradicionales, de transición y de cielos abiertos. La orientación general es, no obstante, hacia **una mayor apertura del mercado y, cada vez más, la integración regional**, aunque su aplicación sigue dependiendo de la regulación nacional y de los instrumentos bilaterales o multilaterales específicos de cada mercado.

En conjunto, los resultados muestran que la conectividad de LAC responde a la interacción de varios factores estructurales, y no a una única limitación regional. La región combina un sistema aeroportuario extenso y una conectividad directa doméstica elevada con un tráfico relativamente concentrado, menor conectividad directa internacional, una aviación regional que ha perdido dimensión desde la pandemia y estructuras competitivas muy heterogéneas entre países y rutas. La comparación internacional demuestra que algunas características son comunes a otros mercados aéreos, pero también identifica brechas concretas en el número de conexiones de la red y en la conectividad directa internacional. A su vez, la evolución de la política de transporte aéreo hacia una mayor liberalización e integración regional modifica progresivamente el entorno institucional en el que se desarrollan las redes. Estos elementos fundamentan los principales retos estratégicos y las recomendaciones de las secciones siguientes.

1.3 Principales recomendaciones

Los resultados del estudio apuntan a cuatro prioridades estratégicas complementarias para desarrollar la conectividad aérea de América Latina y el Caribe: **profundizar la integración del mercado regional, promover la competencia y la entrada al mercado, reforzar la conectividad internacional y mejorar la conectividad de los mercados regionales y los aeropuertos secundarios**. Las políticas deben reflejar las diferencias importantes de tamaño de mercado, geografía, composición del tráfico y estructura de las aerolíneas entre países de LAC.

Una mayor integración del mercado regional representa una oportunidad clave. Una mayor liberalización de los servicios intra-LAC, con más flexibilidad en el acceso al mercado, los precios y la capacidad, junto con menos barreras a las operaciones y la propiedad transfronterizas de aerolíneas, podría facilitar su expansión entre mercados nacionales, reforzar la competencia y favorecer mayores economías de escala.

La **competencia y la entrada al mercado** deben promoverse mediante la vigilancia continua de posibles prácticas anticompetitivas y condiciones regulatorias que faciliten la entrada y expansión de aerolíneas, incluidas las de bajo coste, especialmente en los mercados intra-LAC donde su presencia sigue siendo limitada. Los sistemas de tarifas e incentivos aeroportuarios transparentes y no discriminatorios también pueden favorecer nuevas rutas, frecuencias y operadores, siempre que se adapten a las características y prioridades estratégicas de cada aeropuerto.

La conectividad internacional debe reforzarse junto con la extensión de la red aeroportuaria regional. Nuevos servicios de largo radio y una mayor integración de las aerolíneas de red de LAC en las redes aéreas globales podrían reforzar el papel internacional de los principales centros de conexión de la región. Al mismo tiempo, las políticas deben reconocer la función de conectividad de la aviación regional y los aeropuertos secundarios, facilitar el desarrollo y la sostenibilidad de rutas de menor demanda y preservar la cobertura de la red más allá de los grandes aeropuertos.

Estas prioridades también requieren seguir avanzando en la **liberalización del transporte aéreo y la integración regulatoria**. Una combinación flexible de instrumentos bilaterales, multilaterales y regionales podría ampliar progresivamente los derechos de tráfico, flexibilizar la capacidad y las frecuencias, facilitar la entrada y expansión de aerolíneas y reducir la fragmentación regulatoria. Una mayor coordinación entre Estados y la convergencia de los marcos de servicios aéreos, manteniendo las salvaguardias pertinentes de competencia, seguridad y regulación nacional, crearían un marco favorable para un mercado aéreo de LAC más integrado, competitivo y conectado internacionalmente.

2. ANÁLISIS DE CONECTIVIDAD

2.1 Panorama del sistema aeroportuario

El sistema aeroportuario de LAC cuenta con 546 aeropuertos comerciales con servicios aéreos regulares en 2026. En este estudio, se consideran comerciales los aeropuertos con un código IATA válido de tres letras que ofrecen servicios comerciales regulares durante el periodo analizado. La distribución de esta extensa red es muy heterogénea. Brasil tiene, con diferencia, la mayor red, con 144 aeropuertos comerciales, seguido de Colombia (61), México (58) y Argentina (41). Estos cuatro países reúnen el 55,7% de los aeropuertos comerciales de LAC y el 64,2% de la capacidad total de asientos programada, lo que destaca el peso de los mayores mercados aéreos de la región.

Para evaluar la estructura del sistema aeroportuario con un criterio uniforme, los aeropuertos se clasificaron en **seis categorías** según su capacidad anual de asientos programada. La distribución revela una red muy jerarquizada, con pocos grandes aeropuertos y una base muy extensa de aeropuertos comerciales pequeños. Solo tres, Bogotá (BOG), São Paulo–Guarulhos (GRU) y Ciudad de México (MEX), superan los 50 millones de asientos anuales, y otros 20 ofrecen entre 10 y 50 millones. En el extremo opuesto, 399 aeropuertos, el 73,0% de la red regional, ofrecen menos de un millón de asientos anuales. En total, 504 aeropuertos, el 92,4% de los comerciales de LAC, están por debajo de 5 millones de asientos anuales.

Categoría (volumen de asientos)	Total Aeropuertos	Porcentaje del total de aeropuertos (%)	Cuota de capacidad de asientos (%)
>50M	3	0,6%	16,3%
20-50M	10	1,8%	26,1%
10-20M	10	1,8%	13,3%
5-10M	18	3,3%	12,8%
1-5M	106	19,4%	23,9%
<1M	399	73%	7,6%
TOTAL	546	100%	100%

Fig 1. Clasificación de los aeropuertos de LAC por capacidad anual de asientos (2026).

Aunque son la gran mayoría de la red, los aeropuertos de menos de 5 millones de asientos anuales reúnen una proporción relativamente reducida de la capacidad total. Los de menos de un millón representan solo el 7,6% de la capacidad programada, mientras que los **23 aeropuertos de más de 10 millones de asientos anuales concentran el 55,7% de la capacidad total**. La jerarquía aeroportuaria se ha mantenido relativamente estable desde 2019, aunque las dos categorías de mayor tamaño han aumentado su cuota conjunta de capacidad regional del 34,9% en 2019 al 42,4% en 2026. Esta evolución ha ido acompañada de una reducción moderada de la cuota relativa de las categorías de menos de 20 millones de asientos anuales.

La distribución geográfica de las categorías refleja la diversidad del sistema aeroportuario de LAC. Los mayores aeropuertos se concentran en los principales mercados aéreos, especialmente Brasil, México y Colombia, aunque también existen grandes aeropuertos en

Argentina, Chile, Perú, Panamá y República Dominicana. Por su parte, los aeropuertos de menos de 5 millones de asientos anuales se distribuyen por toda la región y son la categoría predominante en la mayoría de los países. Este patrón es especialmente marcado en el Caribe, cuyo sistema está compuesto mayoritariamente por aeropuertos comerciales pequeños.

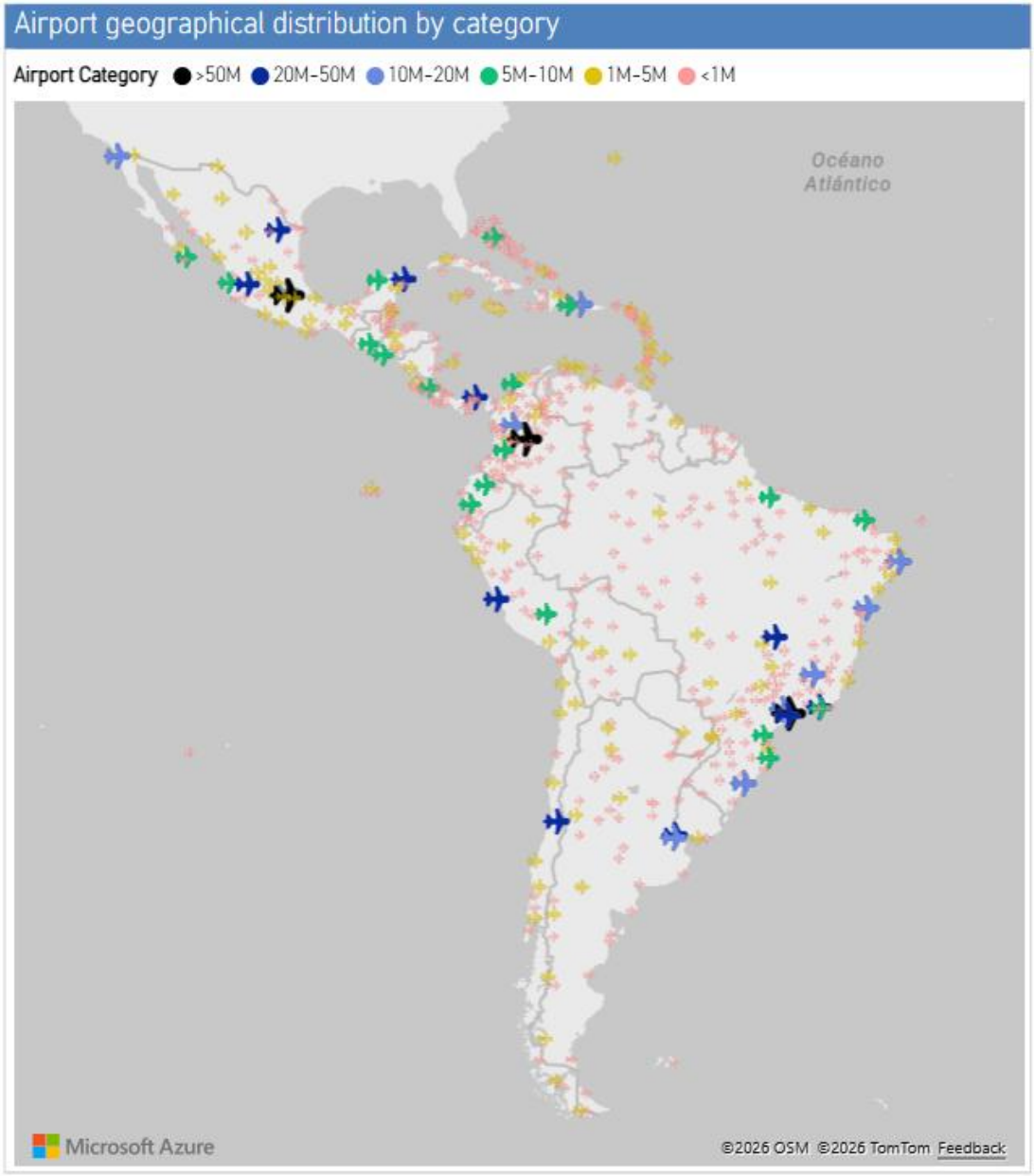


Fig 2. Distribución geográfica de los aeropuertos de LAC por categoría (2026).

2.2 Análisis de la oferta

El análisis de la oferta programada de transporte aéreo de LAC distingue tres segmentos principales: **servicios domésticos, internacionales intra-LAC e internacionales extra-LAC**. Esta segmentación permite evaluar de forma homogénea la estructura del mercado regional y los patrones de conectividad dentro y fuera de LAC. En 2026, los servicios domésticos representan casi la mitad de la capacidad total de asientos programada (49,5%), seguidos de los internacionales extra-LAC (27,5%) y los internacionales intra-LAC (23,0%). Sin embargo, el peso de estos segmentos varía mucho por subregión: la capacidad doméstica predomina en Sudamérica y México, los servicios extra-LAC son especialmente importantes en el Caribe y la conectividad internacional intra-LAC es el mayor componente de capacidad en Centroamérica.

En conjunto, la capacidad de asientos programada de LAC se ha recuperado de forma sostenida tras la fuerte contracción provocada por la pandemia de COVID-19. Después de caer un -53,3% en 2020, recuperó progresivamente los niveles prepandemia en 2023 y siguió creciendo: un +5,3% tanto en 2024 como en 2025, con un aumento adicional previsto del +2,7% en 2026. La oferta se concentra en pocos mercados: Brasil (24,2%), México (22,1%) y Colombia (11,5%) reúnen más de la mitad de la capacidad programada de LAC. Si se incluyen Argentina (6,4%), Chile (5,4%), Perú (5,0%) y Panamá (4,1%), **los siete mayores mercados representan más del 75% del total regional.**

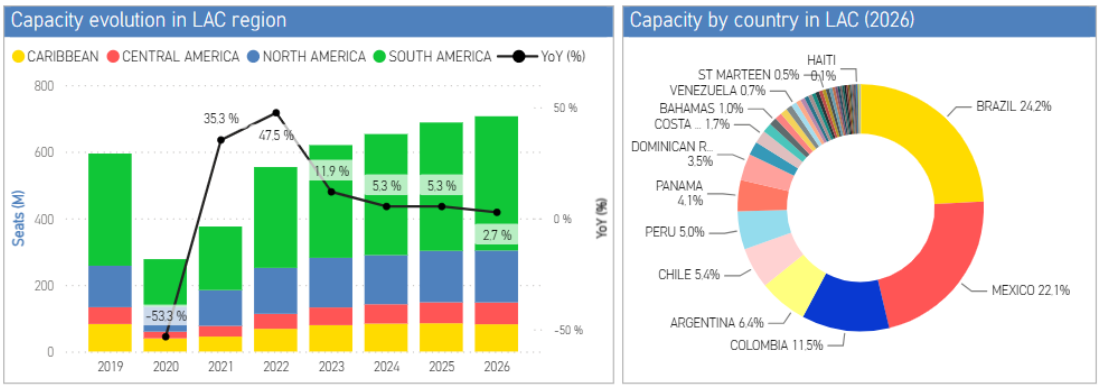


Fig 3. IZQUIERDA: Evolución de la capacidad de LAC (2019-2026). DERECHA: Cuota de la oferta de LAC por país (2026).

La estructura de las aerolíneas también se caracteriza por un número relativamente reducido de grandes grupos. **LATAM Airlines es el mayor operador** de la región, con más de 128 millones de asientos programados en 2026 y una cuota del 18,2%, seguido de Avianca (9,0%), Copa Airlines (7,2%), GOL (7,1%), Volaris (5,9%) y Viva Aerobus (5,6%). Estos **seis grupos reúnen más de la mitad de la capacidad total de asientos programada de LAC**. No obstante, su peso varía mucho por segmento, lo que refleja las distintas estructuras de los mercados domésticos, internacionales intra-LAC y extra-LAC.

El **mercado doméstico**, el mayor segmento de la oferta de LAC, ha mostrado una recuperación especialmente sólida tras la pandemia. Después de una caída del -47,2% en la capacidad de asientos programada en 2020, superó el nivel de 2019 ya en 2022 y siguió creciendo, con un aumento adicional previsto del +3,8% en 2026. La capacidad doméstica está muy concentrada en los mayores mercados: Brasil representa el 38,1%, México el 23,8% y Colombia el 14,2%. Estos tres países reúnen más de tres cuartas partes

del mercado doméstico de LAC. Entre las aerolíneas, LATAM lidera con el 26,0% de la capacidad, y los seis mayores grupos, LATAM, GOL, Azul, Viva Aerobus, Volaris y Avianca, reúnen aproximadamente el 75% del mercado.

La **conectividad aérea internacional** de LAC comprende los servicios entre países de la región y los que conectan LAC con mercados externos. En 2026, los servicios intra-LAC son el mayor componente de capacidad internacional de asientos programada, con el 45,6%. Estados Unidos representa otro 35,3% y es, con diferencia, el mayor mercado externo individual, seguido de Europa (12,8%) y Canadá (4,5%); los demás mercados extra-LAC solo reúnen el 1,9%. La distribución muestra la fuerte concentración de la conectividad internacional de LAC en las Américas: **los servicios intra-LAC y Estados Unidos representan conjuntamente más del 80% de la capacidad internacional total.**

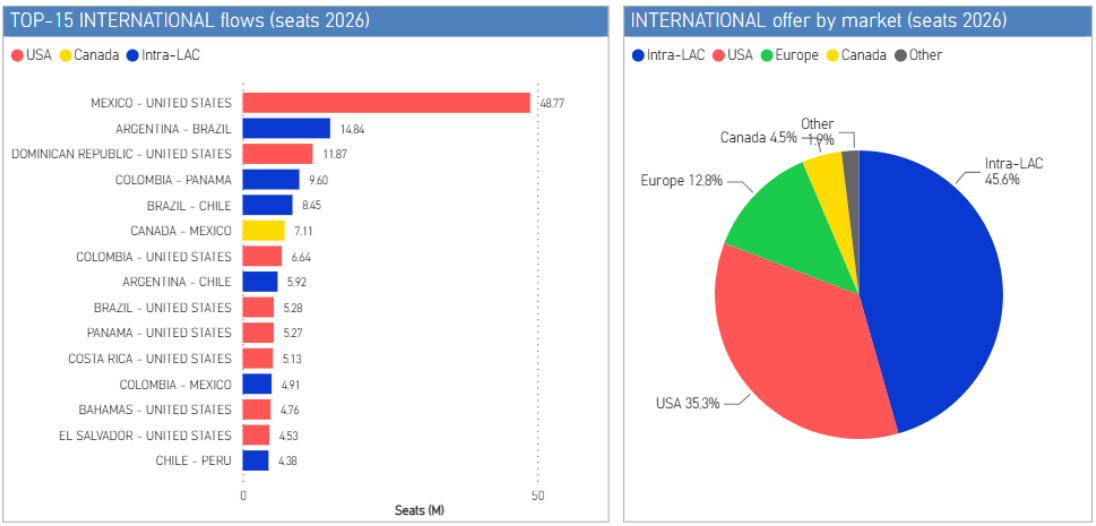


Fig 4. IZQUIERDA: Los 15 mayores flujos internacionales por capacidad (2026). DERECHA: Oferta internacional total por mercado (2026).

En las conexiones dentro de la región, el **mercado internacional intra-LAC** sufrió el mayor impacto de la pandemia de COVID-19, con una caída del -66,0% de la capacidad programada en 2020. Su recuperación fue más gradual que la doméstica y no superó la capacidad prepandemia hasta 2024. Desde entonces ha crecido con fuerza: un +12,5% en 2024 y un +12,0% en 2025, con otro +4,2% previsto en 2026. La capacidad está más equilibrada geográficamente que en el mercado doméstico: Panamá lidera con el 13,0% de la capacidad intra-LAC, seguido de Colombia (12,0%), Brasil (11,7%), Argentina (10,5%) y Chile (7,8%). Estos cinco países reúnen más de la mitad de la capacidad internacional intra-LAC programada.

Por pares de países, **Argentina–Brasil es el mayor mercado intra-LAC**, con casi 15 millones de asientos programados en 2026 y el 9,1% de la capacidad, seguido de Colombia–Panamá (9,6 millones; 5,9%) y Brasil–Chile (8,5 millones; 5,2%). Los cinco mayores pares de países reúnen más del 25% de la capacidad intra-LAC. La oferta de aerolíneas también se concentra en los tres principales grupos de red regionales: Copa Airlines lidera con el 26,0% de la capacidad, seguido de LATAM Airlines (17,9%) y Avianca (16,5%). Juntos representan aproximadamente el 60% del mercado internacional intra-LAC.

La **capacidad internacional extra-LAC** se recuperó con mayor rapidez, pese a caer un -54,2% en 2020. Superó el nivel prepandemia en 2023 y creció un +11,8% en 2023, un

+7,7% en 2024 y un +2,2% en 2025. Según la programación actual, se espera que se mantenga relativamente estable en 2026 (-0,3%). México es, con diferencia, el mayor mercado de LAC para la conectividad extrarregional, con el 32,6% de la capacidad extra-LAC, seguido de Brasil (9,7%) y República Dominicana (9,2%). Estos tres países reúnen más de la mitad de la capacidad programada entre LAC y destinos fuera de la región.

La conectividad extra-LAC está aún más concentrada por pares de países. **México–Estados Unidos es, con diferencia, el mayor mercado**, con casi 49 millones de asientos programados en 2026, el 25,1% de la capacidad extra-LAC. Este único corredor representa, por tanto, una cuarta parte de la capacidad programada de LAC con destinos externos. Le siguen República Dominicana–Estados Unidos (11,9 millones; 6,1%), Canadá–México (7,1 millones; 3,7%) y Colombia–Estados Unidos (6,6 millones; 3,4%), lo que refleja el papel dominante de Norteamérica y, especialmente, de Estados Unidos en la conectividad exterior de LAC.

El **alcance geográfico de la red extrarregional de LAC** también varía mucho entre regiones del mundo. En 2026, los aeropuertos de LAC conectan con 110 aeropuertos de Estados Unidos y Canadá, frente a 34 de Europa, 10 de Asia, 8 de África y solo 3 de Oceanía, lo que evidencia la fuerte orientación hacia Norteamérica. Además de las conexiones sin escalas, los **servicios con escalas intermedias** contribuyen a conectar LAC con mercados más lejanos. Son especialmente frecuentes en las conexiones con Europa y Asia y los operan Turkish Airlines, KLM, British Airways, Iberia, Emirates y varias aerolíneas chinas, entre otras. Los principales aeropuertos de LAC, especialmente São Paulo–Guarulhos y también Río de Janeiro, Buenos Aires y Ciudad de México, actúan como puntos intermedios de algunos de estos servicios.

La **estructura de aerolíneas del mercado extra-LAC** difiere mucho de la doméstica y la intra-LAC, por la fuerte presencia de operadores con sede fuera de la región. Las aerolíneas estadounidenses ocupan los primeros puestos: American Airlines lidera con casi 28 millones de asientos programados y el 14,4% de la capacidad extra-LAC, seguida de United Airlines (9,3%), Delta Air Lines (6,5%) y JetBlue Airways (6,2%). Grupos de LAC como Volaris (5,5%), Avianca (5,0%) y LATAM Airlines (4,4%) también están entre los principales operadores. Los **siete mayores grupos reúnen más de la mitad de la capacidad internacional extra-LAC**, lo que destaca tanto la concentración de la oferta como el papel de las aerolíneas estadounidenses en las conexiones con mercados externos.

La evolución de los **pares de aeropuertos** aporta otra perspectiva sobre la extensión de la red aérea de LAC. La región sigue por debajo de su nivel de conectividad prepandemia, con 3.306 pares en 2026 frente a 3.959 en 2019. La brecha se explica principalmente por la conectividad extra-LAC, que pasó de 1.967 a 1.417 pares, aunque la doméstica también se contrajo moderadamente. En cambio, la intra-LAC se ha recuperado plenamente y supera ligeramente su nivel previo, de 586 pares en 2019 a 603 en 2026. En la red internacional, **Estados Unidos sigue siendo, con diferencia, el mayor mercado individual**, con el 44,2% de los pares en 2026; junto con Canadá reúne el 54,9%. Sin embargo, las conexiones LAC–Estados Unidos siguen muy por debajo del nivel prepandemia, con una caída del -32,5% de los pares desde 2019. La conectividad intra-LAC ha mostrado mayor resiliencia y representa ahora el 29,9% de todos los pares internacionales.

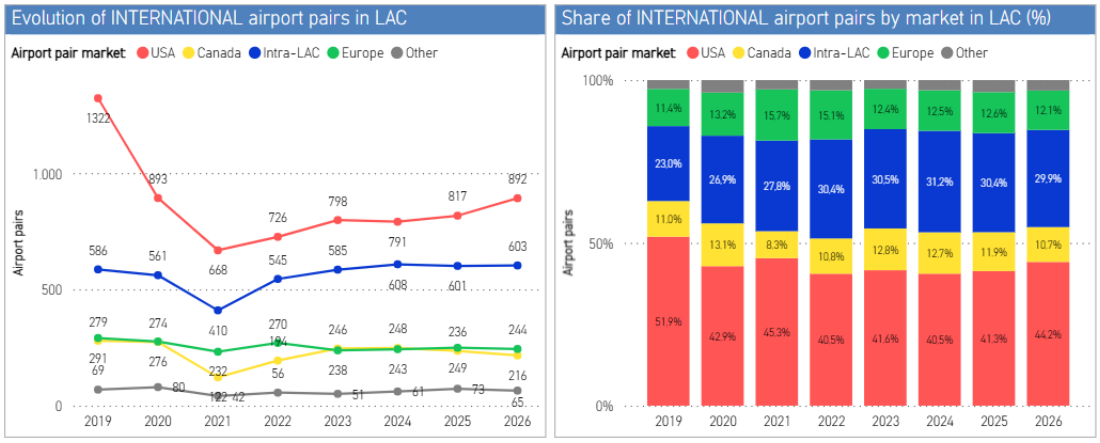


Fig 5. IZQUIERDA: Evolución de los pares de aeropuertos internacionales de LAC (2019-2026). DERECHA: Cuota de pares internacionales por mercado de LAC (2019-2026).

A continuación se analizan con más detalle los **ocho mayores mercados aéreos** de LAC por capacidad de asientos programada en 2026: Brasil, México, Colombia, Argentina, Chile, Perú, Panamá y República Dominicana. Juntos reúnen aproximadamente el 82% de la capacidad total de la región. El resumen destaca las principales características de cada mercado en cuanto a evolución de capacidad, estructura de aerolíneas y conectividad doméstica e internacional:

- **Brasil.** El mercado aéreo brasileño ha mantenido un crecimiento sostenido tras la recuperación pospandemia, con aumentos de capacidad del +7,5% en 2025 y otro +4,8% en 2026. Se orienta principalmente al mercado doméstico, que representa el 77,9% de la capacidad, y está muy concentrado en LATAM, GOL y Azul, que reúnen el 86,5%. La red doméstica se articula en torno a São Paulo, especialmente GRU y CGH. La conectividad internacional está más diversificada: Argentina es el mayor mercado (19,7%), seguida de Estados Unidos (14,0%), Chile (11,2%) y Portugal (10,1%).
- **México.** México registró una de las recuperaciones pospandemia más rápidas entre los grandes mercados de LAC y superó la capacidad de 2019 en 2022. A diferencia de Brasil, tiene un perfil extrarregional mucho más marcado: los servicios domésticos representan el 53,3% de la capacidad, los extra-LAC el 40,6% y los intra-LAC solo el 6,1%. Volaris, Viva Aerobus y Aeroméxico reúnen el 68,6%. Ciudad de México es el principal nodo doméstico, mientras que la conectividad internacional se orienta mayoritariamente a Norteamérica: Estados Unidos reúne por sí solo el 67,0% de la capacidad internacional.
- **Colombia.** Colombia recuperó la capacidad prepandemia en 2022 y sigue creciendo con fuerza, con un +6,9% en 2025 y otro +8,4% previsto en 2026. Los servicios domésticos representan el 61,0% de la capacidad, aunque también tiene conectividad significativa intra-LAC (24,0%) y extra-LAC (15,1%). Avianca lidera claramente con el 47,9% de la capacidad. Bogotá concentra el 38,5% de la capacidad doméstica y es la principal puerta de entrada internacional. Estados Unidos, Panamá, España y México reúnen más de la mitad de la capacidad internacional de Colombia.
- **Argentina.** Argentina ha registrado un crecimiento reciente especialmente elevado, con aumentos de capacidad programada del +12,6% en 2025 y otro +7,1% previsto

en 2026. Su perfil doméstico e intra-LAC está relativamente equilibrado, con el 48,8% y el 37,7% de la capacidad, respectivamente. Aerolíneas Argentinas lidera con el 35,9%, seguida de JetSMART (15,2%) y Flybondi (11,5%). Buenos Aires–Aeroparque domina la conectividad doméstica y Ezeiza es la principal puerta de entrada internacional. Brasil es, con diferencia, el mayor mercado internacional, con el 32,0% de la capacidad.

- **Chile.** Chile recuperó la capacidad prepandemia en 2023, aunque el crecimiento reciente se ha moderado y la programación actual indica una ligera caída del -1,4% en 2026. Los servicios domésticos representan el 56,0% de la capacidad y los intra-LAC otro 33,4%. LATAM tiene una cuota dominante del 57,7%, seguida de Sky Airline (17,7%) y JetSMART (12,6%). Santiago es el centro de las redes doméstica e internacional. Brasil, Argentina y Perú son los tres mayores mercados internacionales y reflejan la fuerte orientación de Chile hacia la conectividad intra-LAC.
- **Perú.** Perú no superó la capacidad prepandemia hasta 2024 y desde entonces ha mantenido un crecimiento moderado, con otro +3,1% previsto en 2026. Los servicios domésticos representan el 57,8% de la capacidad y los intra-LAC el 30,3%; LATAM domina el mercado con una cuota también del 57,8%. Lima es el centro de la red, reúne el 47,7% de la capacidad doméstica y es la principal puerta de entrada internacional. La red internacional está relativamente diversificada, con Estados Unidos (15,2%), Chile (14,7%) y Colombia (12,0%) como mayores mercados.
- **Panamá.** Panamá tiene una estructura muy distinta a la de la mayoría de los grandes mercados aéreos regionales. Los servicios domésticos representan solo el 2,2% de la capacidad, frente al 73,5% de los intra-LAC y el 24,4% de los extra-LAC, lo que refleja el papel de Tocumen como gran centro de conexión. Copa Airlines reúne el 85,9% de la capacidad y es el operador central de esta red. Panamá también ha mantenido un crecimiento reciente elevado, con aumentos del +9,0% en 2025 y otro +11,3% previsto en 2026. Estados Unidos y Colombia son sus dos mayores mercados internacionales.
- **República Dominicana.** Es el mercado con mayor orientación internacional de los ocho analizados: los servicios extra-LAC representan el 72,7% de la capacidad total y los domésticos solo el 0,2%. Su estructura de aerolíneas está relativamente diversificada: JetBlue lidera, pero solo reúne el 18,3%, seguida de Arajet (12,7%) y American Airlines (10,7%). Estados Unidos representa por sí solo el 48,3% de la capacidad internacional, y Punta Cana y Santo Domingo son los principales aeropuertos internacionales. La capacidad se recuperó rápidamente tras la pandemia y se prevé otro aumento del +4,4% en 2026.

2.3 Análisis de la demanda

La demanda y el tráfico de pasajeros de LAC se analizan con datos de 2025 desde dos perspectivas complementarias. Primero, el tráfico se evalúa **por segmento de vuelo (tramo)**, midiendo los pasajeros transportados en cada tramo. Así se obtiene una visión del tráfico gestionado por los países y aeropuertos, con independencia del origen real y el destino final de los viajeros. Segundo, los datos **origen-destino (O&D)** permiten identificar el origen real y el destino final de los viajes, incluidos los itinerarios con una o más conexiones

intermedias. Ambas perspectivas ofrecen una visión complementaria de los volúmenes gestionados por el sistema aeroportuario regional y de la demanda de viajes entre mercados.

Por países, el tráfico de pasajeros está relativamente concentrado en los mayores mercados de LAC. Brasil gestionó 130,7 millones de pasajeros en 2025 (24,4% del total regional), México 122,9 millones (23,0%) y Colombia 58,6 millones (10,9%). Así, **estos tres países reunieron el 58,3% del tráfico total de pasajeros de LAC**. La concentración es mucho mayor en el mercado doméstico: Brasil (38,0%), México (23,8%) y Colombia (13,5%) representan conjuntamente el 75,3% de los pasajeros. El tráfico internacional está más diversificado: México lidera con 59,6 millones de pasajeros internacionales (22,1%), seguido de Brasil (11,0%) y Colombia (8,4%), con una cuota conjunta mucho menor, del 41,5%. Panamá y República Dominicana también ganan relevancia internacional, con el 7,3% y el 7,0% del tráfico, respectivamente.

TOP-25 LAC countries by TOTAL PAX 2025

Country	Passengers (M)	Share vs Total LAC (%)
BRAZIL	130.7	24.4 %
MEXICO	122.9	23.0 %
COLOMBIA	58.6	10.9 %
ARGENTINA	33.2	6.2 %
PERU	28.4	5.3 %
CHILE	28.2	5.3 %
PANAMA	20.3	3.8 %
DOMINICAN REPUBLIC	19.0	3.6 %
COSTA RICA	9.1	1.7 %
ECUADOR	8.1	1.5 %
EL SALVADOR	6.1	1.1 %
JAMAICA	6.0	1.1 %
GUATEMALA	5.3	1.0 %
BOLIVIA	5.2	1.0 %
BAHAMAS	5.1	0.9 %
VENEZUELA	4.4	0.8 %
CUBA	4.2	0.8 %
ARUBA	3.3	0.6 %
HONDURAS	3.0	0.6 %
BELIZE	2.7	0.5 %
TRINIDAD AND TOBAGO	2.6	0.5 %
GUADELOUPE	2.5	0.5 %
CURAÇAO	2.3	0.4 %
BARBADOS	2.3	0.4 %
URUGUAY	2.3	0.4 %

TOP-25 LAC countries by DOMESTIC PAX 2025

Country	Passengers (M)	Share vs Total LAC (%)
BRAZIL	101.1	38.0 %
MEXICO	63.3	23.8 %
COLOMBIA	35.8	13.5 %
ARGENTINA	17.1	6.4 %
CHILE	16.0	6.0 %
PERU	15.9	6.0 %
ECUADOR	4.0	1.5 %
BOLIVIA	3.8	1.4 %
VENEZUELA	2.8	1.0 %
BELIZE	1.7	0.7 %
BAHAMAS	0.9	0.3 %
COSTA RICA	0.6	0.2 %
TRINIDAD AND TOBAGO	0.6	0.2 %
HONDURAS	0.5	0.2 %
PANAMA	0.5	0.2 %
GUATEMALA	0.4	0.2 %
CAYMAN ISLAND	0.3	0.1 %
TURKS AND CAICOS ISLANDS	0.1	0.0 %
NICARAGUA	0.1	0.0 %
HAITI	0.1	0.0 %
GUADELOUPE	0.1	0.0 %
CUBA	0.0	0.0 %
DOMINICAN REPUBLIC	0.0	0.0 %
URUGUAY	0.0	0.0 %
PARAGUAY	0.0	0.0 %

TOP-25 LAC countries by INTERNAT. PAX 2025

Country	Passengers (M)	Share vs Total LAC (%)
MEXICO	59.6	22.1 %
BRAZIL	29.6	11.0 %
COLOMBIA	22.7	8.4 %
PANAMA	19.8	7.3 %
DOMINICAN REPUBLIC	19.0	7.0 %
ARGENTINA	16.2	6.0 %
PERU	12.5	4.6 %
CHILE	12.2	4.5 %
COSTA RICA	8.5	3.2 %
EL SALVADOR	6.1	2.3 %
JAMAICA	6.0	2.2 %
GUATEMALA	4.9	1.8 %
BAHAMAS	4.2	1.6 %
CUBA	4.1	1.5 %
ECUADOR	4.0	1.5 %
ARUBA	3.3	1.2 %
GUADELOUPE	2.5	0.9 %
HONDURAS	2.5	0.9 %
CURAÇAO	2.3	0.9 %
BARBADOS	2.3	0.8 %
URUGUAY	2.3	0.8 %
ST MARTEEN	2.1	0.8 %
TRINIDAD AND TOBAGO	2.0	0.7 %
MARTINIQUE	2.0	0.7 %
VENEZUELA	1.6	0.6 %

Fig 6. Tráfico de pasajeros por país en LAC: total, doméstico e internacional (2025).

Por aeropuertos, el tráfico está mucho menos concentrado, pues se distribuye en una extensa red regional. São Paulo–Guarulhos (GRU) fue el mayor aeropuerto de LAC en 2025, con 47,0 millones de pasajeros (5,9% del total regional), seguido de Bogotá (42,2 millones; 5,3%) y Ciudad de México (40,4 millones; 5,0%). Los **tres mayores aeropuertos solo reunieron el 16,2% del tráfico total**. La clasificación varía por segmento: GRU, BOG y São Paulo–Congonhas (CGH) lideran el tráfico doméstico con una cuota conjunta del 15,2%. En el internacional, Ciudad de Panamá (PTY), Cancún (CUN) y GRU son los mayores aeropuertos y reúnen el 20,6% del tráfico internacional de LAC.

En el **tráfico internacional de pasajeros por tramo**, los servicios intra-LAC constituyen el mayor mercado, con el 41,8% en 2025, seguidos de cerca por Estados Unidos (39,0%). Europa representa otro 13,3%, Canadá el 5,0% y los demás mercados internacionales menos del 1%. Sin embargo, la distribución geográfica varía mucho entre países. México y varios mercados caribeños se orientan principalmente a Estados Unidos y Canadá, mientras que los sudamericanos muestran un mayor equilibrio entre tráfico intra-LAC, norteamericano y europeo. En Panamá predomina el tráfico intra-LAC, en consonancia con el papel de Tocumen como gran centro de conexión regional.

Fig 7. Distribución del tráfico internacional de pasajeros por mercado en 2025 (IZQUIERDA: por país; DERECHA: por aeropuerto).

El análisis pasa del tráfico por tramo a la **demanda de pasajeros origen-destino (O&D)**, que identifica el origen real y el destino final de cada viaje, con independencia de las conexiones intermedias. Esta perspectiva permite evaluar el tamaño y la distribución de la demanda en los mercados de LAC y la proporción atendida sin escalas. Para ello se utiliza el **Índice de Conectividad Directa,** definido como el porcentaje de la demanda total O&D que viaja sin escalas hasta su destino final. Un índice del 100% indicaría que toda la demanda se atiende sin escalas; valores inferiores reflejan una mayor dependencia de itinerarios con conexión.

La demanda total O&D está muy concentrada en los mayores mercados aéreos de la región. **México** y **Brasil** generaron cada uno más de 110 millones de pasajeros O&D en 2025, más del doble que Colombia, el tercer mercado, con 49 millones. Les siguen Argentina (31 millones), Chile (25 millones), Perú (24 millones) y República Dominicana (19 millones); los demás mercados de LAC registraron menos de 10 millones. **LATAM es la mayor aerolínea por demanda de pasajeros O&D**, aunque el análisis muestra diferencias entre modelos de negocio: las aerolíneas de red como LATAM, Avianca y Copa transportan una proporción relativamente elevada de pasajeros con conexión, mientras que GOL, Volaris y Viva Aerobus atienden principalmente demanda punto a punto, con un mayor porcentaje de pasajeros sin escalas.

A escala regional, **el 76,1% de la demanda total O&D se atendió sin escalas** en 2025 y el 23,9% necesitó al menos una conexión intermedia. La conectividad directa es relativamente elevada y similar en la mayoría de los grandes mercados: aproximadamente cuatro de cada cinco pasajeros viajaron sin escalas en México (79,1%), Brasil (79,2%), Chile (80,3%), Perú (79,4%) y Panamá (81,4%). Colombia (75,4%), Argentina (73,1%) y República Dominicana (71,9%) también registran niveles relativamente altos. Varios mercados medianos y pequeños dependen más de las conexiones: Costa Rica presenta un

DCI del 59,3%, y Ecuador, Jamaica, Guatemala y Bahamas también muestran mayor dependencia de estos servicios. Esta dependencia es aún más marcada en algunos mercados pequeños de LAC y el Caribe.

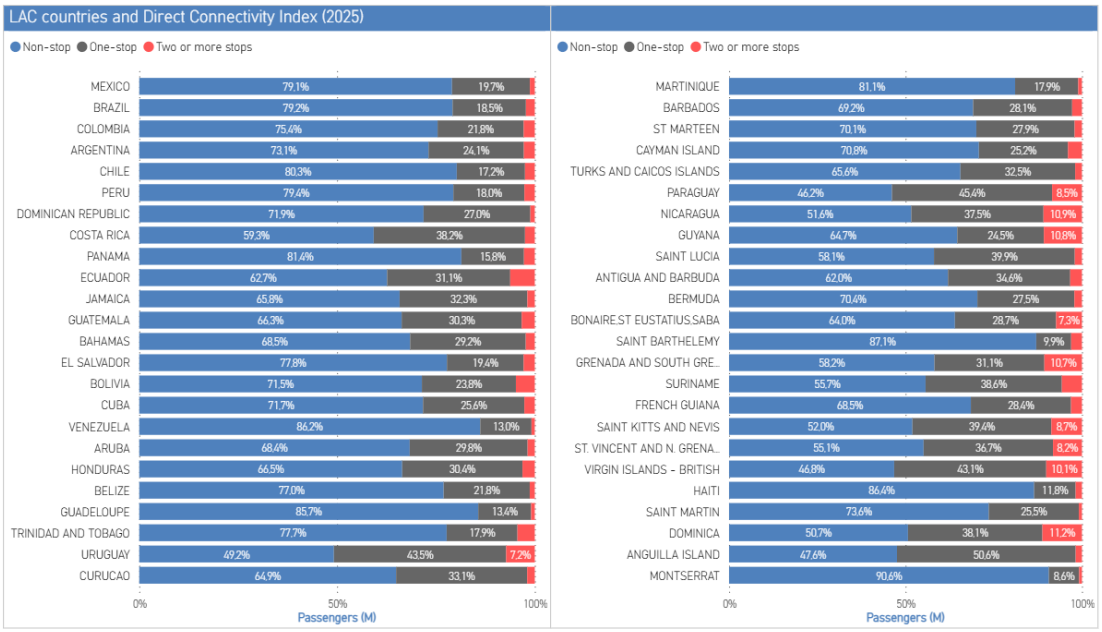


Fig 8. Índice de Conectividad Directa por país de LAC (2025).

En el **mercado doméstico O&D**, Brasil y México siguen siendo, con diferencia, los mayores mercados de LAC, seguidos de Colombia y Argentina, lo que refleja la importancia del transporte aéreo doméstico en los países más grandes. LATAM es el principal grupo por demanda doméstica O&D, seguido de GOL, Volaris, Viva Aerobus y Azul, lo que confirma el papel de las aerolíneas de red y de bajo coste. La conectividad directa es especialmente elevada: **el 91,4% de la demanda doméstica O&D de LAC viaja sin escalas hasta su destino final**, por lo que solo una proporción relativamente pequeña necesita una conexión intermedia.

En la **demanda internacional de pasajeros O&D**, primero se consideran conjuntamente los flujos intra-LAC y extra-LAC para ofrecer una visión general de los mercados internacionales. La demanda se concentra en las Américas: en 2025, Estados Unidos representó el 42,4% del total internacional O&D, seguido de los flujos intra-LAC (34,6%) y Canadá (5,6%). Juntos reunieron el 82,6% de la demanda internacional de LAC. Fuera de las Américas, Europa fue, con diferencia, el mayor mercado, con el 15,0%; Asia representó solo el 1,8% y los demás mercados menos del 1%. El análisis de flujos por países destaca la posición dominante de Estados Unidos, especialmente el corredor México–Estados Unidos, e identifica los principales flujos dentro de LAC y con Europa, Canadá y Asia.

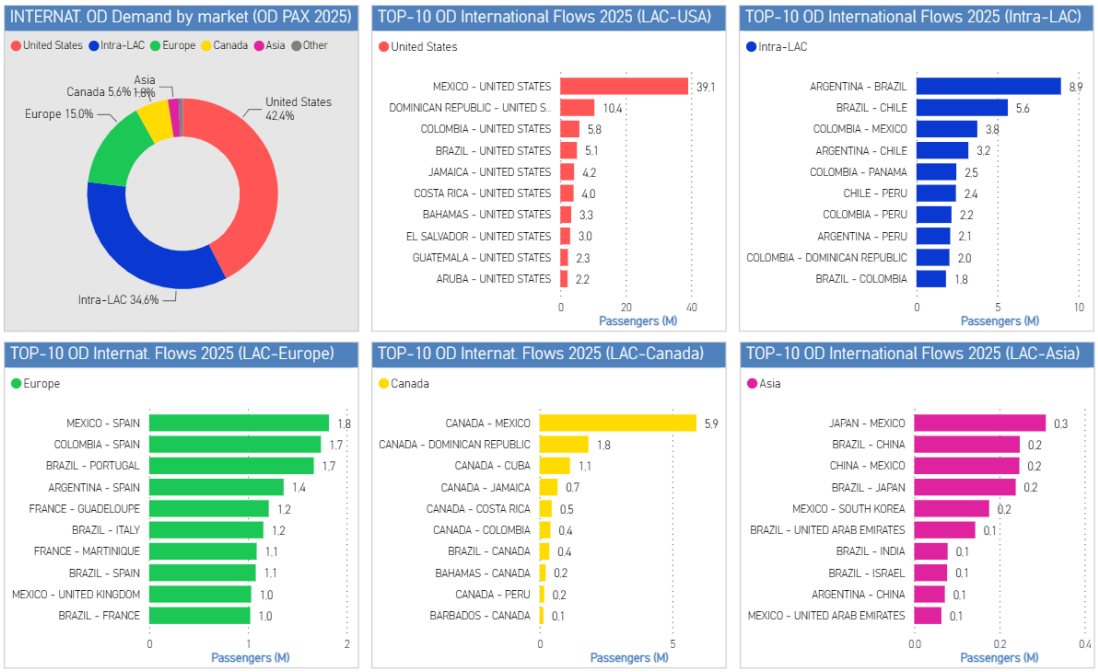


Fig 9. Demanda internacional total origen-destino por mercado y principales flujos (2025).

En el **mercado internacional intra-LAC**, la demanda O&D se distribuye de forma más equilibrada entre los grandes mercados. Brasil lidera con 11,4 millones de pasajeros en 2025, seguido de Argentina (10,4 millones), Colombia (9,6 millones) y Chile (7,7 millones); México baja al quinto puesto con 6,7 millones. LATAM sigue siendo la principal aerolínea, con el 18,1% de la demanda O&D intra-LAC, seguida de Copa (16,5%) y Avianca (12,7%). La **importancia del tráfico con conexión aumenta considerablemente**, especialmente entre las grandes aerolíneas de red: LATAM, Copa y Avianca transportan una parte importante de sus pasajeros con conexión. Casi la mitad de los pasajeros O&D intra-LAC de Copa viajan con conexión, lo que refleja la función central de su red radial en Tocumen. El **Índice de Conectividad Directa baja al 68,5%**, frente al 91,4% doméstico: casi un tercio de los pasajeros O&D intra-LAC necesitan al menos una conexión. Panamá destaca con un DCI del 93,0%, sustentado en la extensa red intra-LAC de Tocumen y Copa Airlines.

La demanda intra-LAC también se concentra en pocos grandes pares de países: los **25 mayores flujos reúnen más del 60% de la demanda O&D total**, y Argentina–Brasil es el mayor mercado individual. Para los pasajeros con conexión, los transbordos se concentran en pocos centros regionales. Ciudad de Panamá–Tocumen (PTY), Bogotá (BOG), Lima (LIM) y São Paulo–Guarulhos (GRU) son los principales aeropuertos intermedios y reúnen más de la mitad de los flujos de pasajeros con conexión intra-LAC. Sus funciones difieren: PTY conecta principalmente mercados de toda la región, mientras que la función de GRU se relaciona más con el tamaño de la red brasileña y la distribución de pasajeros entre servicios internacionales y domésticos.

La **demanda de pasajeros O&D extra-LAC** está mucho más concentrada que la intra-LAC, con un **claro predominio de México**. En 2025, México generó más de 52 millones de pasajeros extra-LAC, más del triple que Brasil (14,9 millones), el segundo mercado, seguido de cerca por República Dominicana (14,5 millones) y Colombia (10,0 millones). Las aerolíneas norteamericanas dominan: American Airlines lidera con el 14,6% de la

demanda O&D, seguida de United Airlines (9,6%), Delta Air Lines (7,1%) y JetBlue Airways (6,4%). Estas cuatro reúnen casi el 40% del mercado. El tráfico con conexión es especialmente relevante para las grandes aerolíneas de red, cuyos sistemas radiales distribuyen la demanda extra-LAC a través de sus respectivos centros de conexión.

La conectividad directa disminuye considerablemente en la demanda extra-LAC. **Solo el 57,7% de los pasajeros O&D extra-LAC viajaron sin escalas hasta su destino final** en 2025, frente al 68,5% intra-LAC y el 91,4% doméstico. Las diferencias entre países también son importantes: México (67,4%) y República Dominicana (72,8%) tienen niveles relativamente altos, gracias a sus extensas redes directas con Norteamérica. En cambio, grandes mercados sudamericanos como Brasil (32,3%), Argentina (33,4%), Perú (32,1%) y Chile (25,1%) dependen mucho más de itinerarios con conexión.

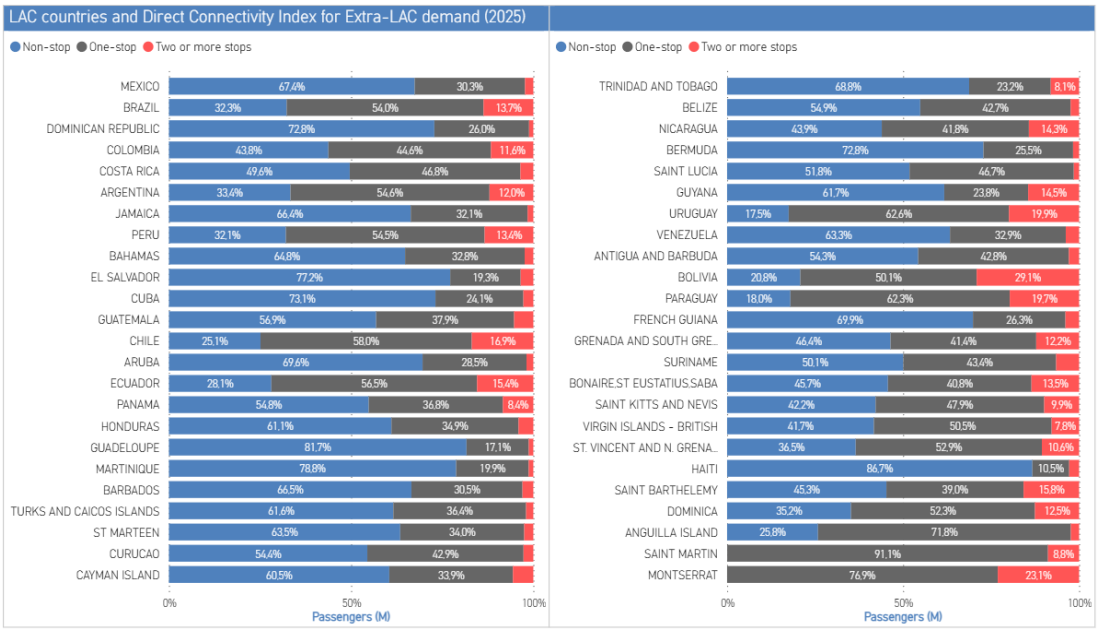


Fig 10. Índice de Conectividad Directa por país de LAC para la demanda extra-LAC (2025).

Este patrón también varía mucho según la región de destino. Norteamérica, que representa el 73,3% de la demanda O&D extra-LAC, registra el mayor DCI (64,7%). Europa Occidental presenta un reparto más equilibrado entre itinerarios sin escalas (45,2%) y con una escala (44,7%). Las conexiones con mercados más lejanos dependen mucho más de transbordos intermedios: solo el 9,5% de los pasajeros O&D entre LAC y Asia Oriental utilizan servicios sin escalas.

La demanda extra-LAC también se concentra en pocos grandes pares de países. Los **cinco mayores flujos O&D reúnen casi la mitad de la demanda extra-LAC**. México–Estados Unidos lidera con el 25,3%, seguido de República Dominicana–Estados Unidos (6,7%), Canadá–México (3,8%), Colombia–Estados Unidos (3,8%) y Brasil–Estados Unidos (3,3%). Estados Unidos participa en 12 de los 13 mayores flujos extra-LAC. Para los pasajeros con conexión, el tráfico se distribuye entre más centros globales que en el mercado intra-LAC. Miami es el mayor nodo intermedio, con el 9,7% de los viajes extra-LAC con conexión, seguido de Madrid (7,7%), Atlanta (7,3%), Houston (6,7%) y Dallas/Fort Worth (5,5%). Ciudad de Panamá–Tocumen (4,8%), São Paulo–Guarulhos (4,7%) y París Charles de Gaulle (3,3%) también cumplen funciones relevantes.

Por último, se analizan con más detalle los **ocho mayores mercados de pasajeros O&D** de LAC en 2025: México, Brasil, Colombia, Argentina, Chile, Perú, República Dominicana y Costa Rica. Juntos reúnen más del 80% de la demanda total O&D regional. El resumen recoge la distribución de demanda doméstica e internacional, las principales aerolíneas y flujos, el DCI por segmento y el papel de los principales centros intermedios en la atención de la demanda con conexión.

- **México.** Es el mayor mercado de pasajeros O&D de LAC y tiene una estructura doméstica e internacional relativamente equilibrada. La demanda doméstica representa el 48,4% del total y Estados Unidos, por sí solo, el 34,3%, lo que confirma la enorme importancia de ese mercado. Volaris y Viva Aerobus son las mayores aerolíneas, seguidas de Aeroméxico. La conectividad directa es elevada en conjunto (79,1%) y especialmente en el segmento doméstico (92,9%), pero baja al 55,7% en la demanda intra-LAC. Los grandes aeropuertos estadounidenses y mexicanos, junto con Ciudad de Panamá, son los principales centros de conexión de los viajes internacionales indirectos.
- **Brasil.** La demanda O&D es mayoritariamente doméstica, con el 76,6% del total. Intra-LAC es el segundo segmento (10,2%), seguido de Europa (6,8%); Estados Unidos representa solo el 4,5%. LATAM, GOL y Azul dominan el mercado. La conectividad directa global es elevada (79,2%), especialmente la doméstica (89,4%), pero baja al 63,6% intra-LAC y solo al 32,3% extra-LAC. São Paulo–Guarulhos es el principal centro de conexión de la demanda internacional indirecta, complementado por grandes centros europeos y regionales.
- **Colombia.** La demanda O&D es principalmente doméstica (60,1%), seguida de intra-LAC (19,6%), Estados Unidos (12,5%) y Europa (6,3%). Avianca lidera claramente, seguida de LATAM. El DCI global es del 75,4%: sube al 90,0% en el segmento doméstico y baja al 63,6% intra-LAC y al 43,8% extra-LAC. Bogotá tiene un papel central en el tráfico con conexión y Ciudad de Panamá también es un nodo intermedio importante para los viajes internacionales.
- **Argentina.** Tiene una de las estructuras de demanda doméstica e internacional más equilibradas entre los grandes mercados de LAC. La doméstica representa el 48,7% y la intra-LAC otro 33,7%, seguidas de Europa (9,2%) y Estados Unidos (6,7%). Aerolíneas Argentinas es el principal operador. El DCI global alcanza el 73,1%, con el 92,5% doméstico y el 66,0% intra-LAC, pero baja al 33,4% extra-LAC. La demanda internacional con conexión se canaliza principalmente por grandes centros sudamericanos y europeos.
- **Chile.** La demanda O&D es principalmente doméstica (57,7%), y la intra-LAC representa otro 31,5%. La extrarregional es relativamente limitada: Europa reúne el 4,7% del total y Estados Unidos el 4,0%. LATAM domina, seguida de Sky Airline y JetSMART. Chile registra uno de los mayores DCI globales entre los grandes mercados (80,3%): alcanza el 95,5% doméstico y el 71,3% intra-LAC, pero cae al 25,1% extra-LAC.
- **Perú.** Su demanda O&D también es principalmente doméstica (59,9%), seguida de intra-LAC (23,7%), Estados Unidos (8,0%) y Europa (6,6%). LATAM tiene una posición

especialmente fuerte. El DCI global es elevado (79,4%), con el 94,3% doméstico y el 74,3% intra-LAC, pero solo el 32,1% extra-LAC. Lima es el centro del tráfico doméstico e internacional con conexión, complementado por grandes centros regionales, europeos y estadounidenses.

- **República Dominicana.** Su estructura difiere mucho de los demás grandes mercados: prácticamente toda la demanda O&D es internacional. Estados Unidos representa por sí solo el 55,8%, seguido de intra-LAC (22,0%), Europa (11,8%) y Canadá (9,9%). La estructura de aerolíneas está relativamente diversificada y JetBlue es el mayor operador. Pese a su fuerte orientación internacional, el DCI global es relativamente elevado (71,9%), con el 72,8% extra-LAC y el 68,4% intra-LAC.

- **Costa Rica.** También se orienta al mercado internacional: Estados Unidos representa el 46,7% de la demanda O&D, seguido de intra-LAC (30,0%), Europa (10,5%), la demanda doméstica (6,4%) y Canadá (5,2%). La estructura de aerolíneas está muy diversificada, con United, American, Avianca y Copa entre los principales operadores. Registra el menor DCI global de los ocho grandes mercados (59,3%), pese a una conectividad doméstica muy elevada (90,9%). El DCI extra-LAC baja al 49,6%, lo que refleja una dependencia mucho mayor de viajes con conexión.

2.4 Aviación regional

La aviación regional cumple una función importante en el sistema aéreo de LAC: conecta ciudades secundarias y comunidades remotas y complementa los servicios con aeronaves comerciales de mayor tamaño. Como no existe una definición universalmente aceptada, este estudio adopta un criterio uniforme de capacidad: **la aviación regional se define como las operaciones regulares realizadas con aeronaves configuradas con menos de 100 asientos**. Esta definición se aplica en todo el análisis para evaluar su evolución, distribución geográfica y características de red en LAC.

A efectos de análisis, las operaciones regulares se clasifican en cuatro categorías según la capacidad de la aeronave: aeronaves regionales (menos de 100 asientos), de fuselaje estrecho (100–199), de fuselaje ancho medianas (200–299) y de fuselaje ancho grandes (300 o más). Esta clasificación permite evaluar de forma uniforme el peso de la aviación regional frente a las demás categorías que operan en la región.

La aviación regional ha tenido una recuperación pospandemia mucho más lenta que el conjunto del mercado aéreo de LAC. Su capacidad de asientos programada bajó de unos 70 millones en 2019 a unos 40 millones en 2026, y su cuota de capacidad total cayó del 11,8% al 5,8%. Su peso es mucho mayor en términos de **operaciones de vuelo**, por su menor capacidad media: en 2026, las **aeronaves regionales representan el 20,9% de las operaciones comerciales regulares de LAC**, frente a solo el 5,8% de los asientos. No obstante, su cuota de operaciones también ha caído mucho respecto al nivel prepandemia. Esto confirma que su recuperación ha sido más lenta que la de las aeronaves mayores y que la expansión pospandemia de LAC se ha apoyado principalmente en el fuselaje estrecho.

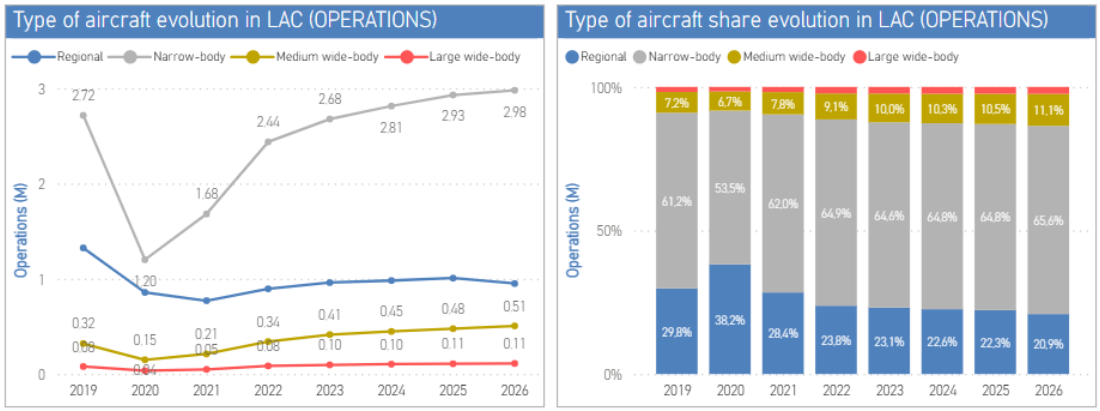


Fig 11. Evolución de las operaciones por tipo de aeronave en LAC (2019-2026) (IZQUIERDA: cifras absolutas; DERECHA: cuota de mercado).

La **distribución geográfica de la aviación regional** varía mucho en LAC. Por capacidad de asientos programada, el Caribe es el mayor mercado, con el 35,1% del total regional en 2026, seguido de Sudamérica (33,1%), México (18,8%) y Centroamérica (12,9%). Por países, México, Colombia, Argentina y Brasil reúnen los mayores volúmenes, sustentados en sus extensos mercados domésticos. Sin embargo, la aviación regional también es especialmente importante en el Caribe, donde las aeronaves pequeñas conectan Estados y territorios insulares. El tipo de servicio también varía: en el Caribe predominan los servicios internacionales intra-LAC con aeronaves regionales; en Sudamérica y Centroamérica, las operaciones domésticas. México combina una red regional

principalmente doméstica con un componente extra-LAC significativo, sobre todo hacia el sur de Estados Unidos.

Las diferencias son aún más marcadas al medir las **operaciones de vuelo**. El Caribe reúne el 42,5% de las operaciones regionales de LAC, seguido de Centroamérica (23,8%), Sudamérica (23,7%) y México (10,0%), lo que refuerza la importancia de las aeronaves pequeñas y los servicios de alta frecuencia en el Caribe y Centroamérica. Por países, Belice supera a México como mayor mercado por operaciones, con casi toda su actividad regional dedicada a servicios domésticos. Colombia, Brasil y Costa Rica también están entre los mayores mercados. En cambio, Argentina, pese a estar entre los líderes por asientos regionales, baja mucho en la clasificación por operaciones. Esto refleja distintos modelos: los mercados pequeños del Caribe y Centroamérica utilizan más movimientos con aeronaves menores; los grandes mercados sudamericanos concentran la capacidad en menos operaciones con aeronaves regionales mayores.

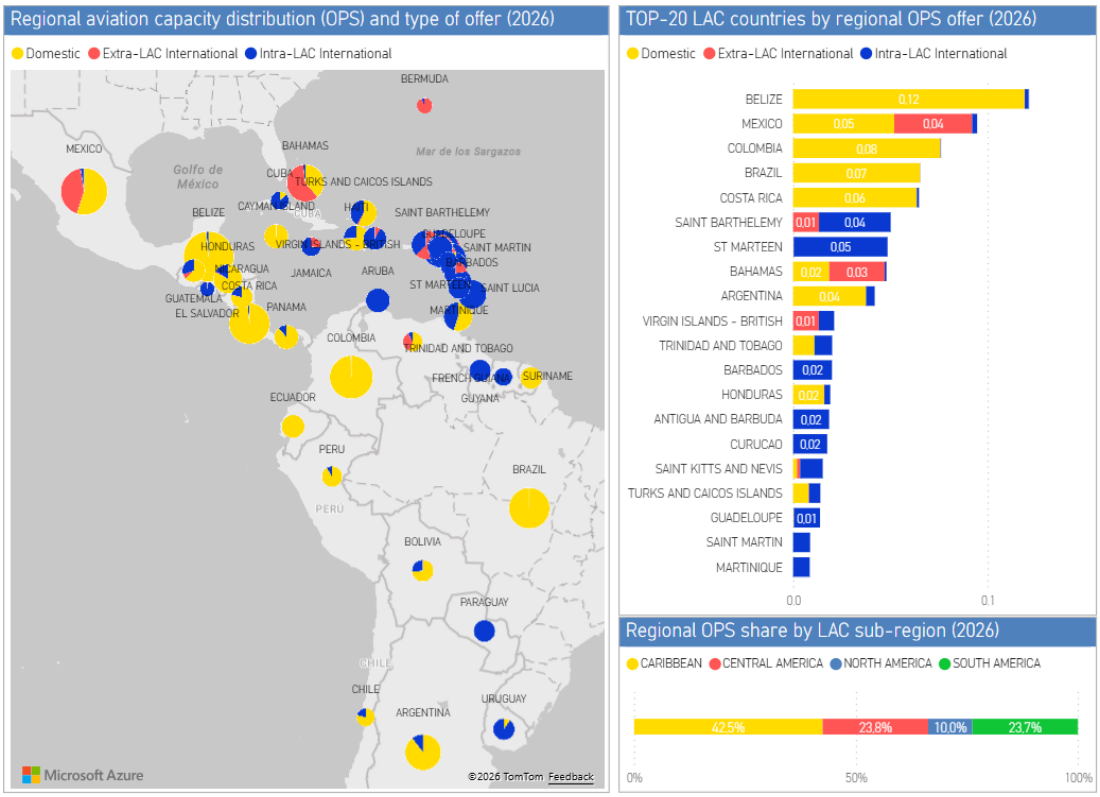


Fig 12. Distribución de la aviación regional de LAC por operaciones (2026).

Al ajustar la capacidad de aviación regional por población, también aparecen diferencias importantes entre los mercados continentales de LAC. **Perú**, **Venezuela**, **Chile** y **Ecuador** registran niveles especialmente bajos en relación con su población. Sus ratios son muy inferiores a los de Costa Rica, Panamá, Uruguay, Argentina, Colombia u Honduras. La comparación destaca la presencia relativamente limitada de operaciones regionales en varios mercados continentales de tamaño considerable.

La aviación regional de LAC se orienta principalmente **a la conectividad doméstica**, que reúne el 55,5% de las operaciones, seguida de los servicios internacionales intra-LAC (33,4%) y extra-LAC (11,1%). Este patrón también aparece en las rutas más activas: 14 de las 25 mayores rutas regionales son domésticas. Las redes domésticas son especialmente relevantes en Belice, Brasil, Colombia y Argentina; las rutas regionales intra-LAC destacan

en el Caribe y partes de Centroamérica. Los servicios extra-LAC están más concentrados geográficamente, sobre todo entre México y Estados Unidos y, en menor medida, entre Florida y el Caribe. El gráfico siguiente muestra las rutas regionales con más operaciones, seleccionadas de una red de **más de 900 pares de aeropuertos**:

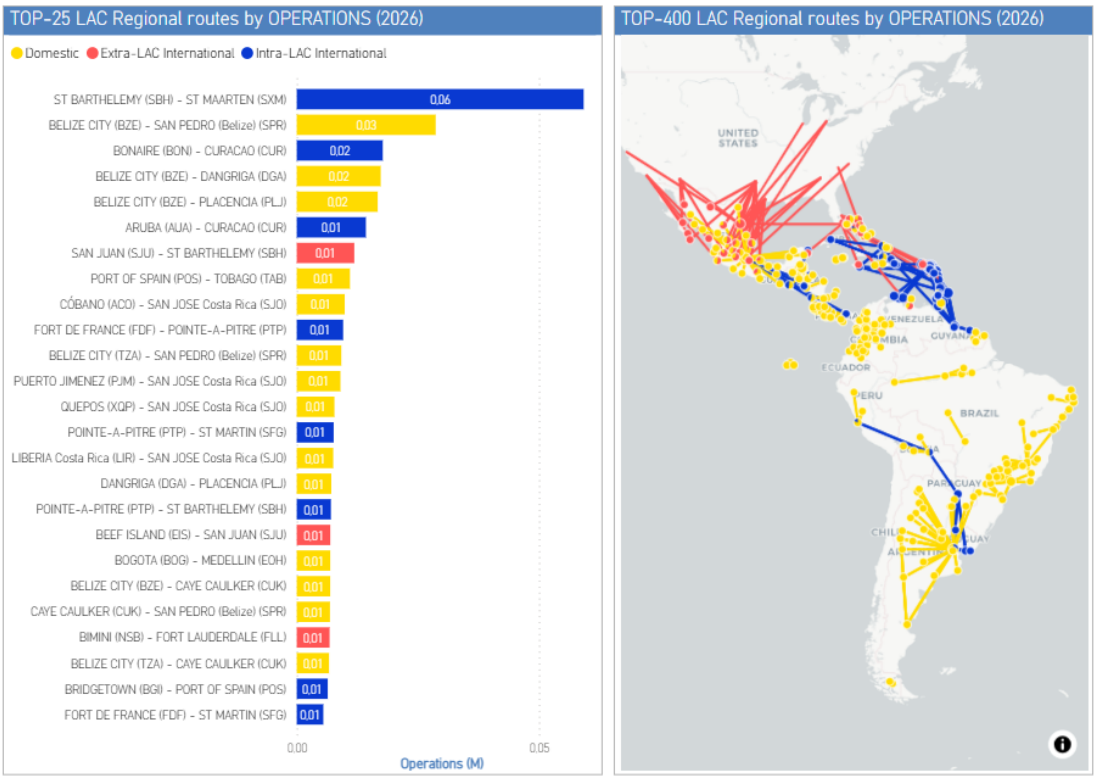


Fig 13. Principales rutas regionales de LAC por operaciones (2026).

La aviación regional de LAC se concentra en el corto radio: **más del 80% de las operaciones se realizan en rutas de menos de 500 km**. La distancia media por tramo es de solo 325 km en los servicios domésticos y 335 km en los internacionales intra-LAC. En cambio, los servicios regionales extra-LAC tienen una distancia media mucho mayor, de 933 km, principalmente por las operaciones transfronterizas entre México y Estados Unidos.

En el segmento regional, definido como aeronaves de menos de 100 asientos, se distinguen **cuatro subcategorías**: aeronaves de muy baja capacidad (menos de 20 asientos), regionales pequeñas (20–49), medianas (50–79) y grandes (80–99). La flota es muy diversa: las de muy baja capacidad reúnen el 42,5% de las operaciones regionales de LAC, seguidas de las medianas (27,8%), pequeñas (17,4%) y grandes (12,2%). Los modelos habituales van del Cessna Caravan en el segmento de muy baja capacidad a los turbohélices ATR 42 y ATR 72 en las categorías pequeña y mediana, y los Embraer E-Jets en la grande. La composición varía por mercado: las aeronaves menores predominan en Belice, Costa Rica y varios mercados caribeños; las regionales mayores tienen más presencia en México y Argentina.

Las aerolíneas reflejan esta diversidad de modelos operativos. Por operaciones de vuelo, lideran las **aerolíneas regionales** especializadas como Maya Island Air, Winair, SANSA y Tropic Air, con servicios de alta frecuencia y aeronaves de muy baja capacidad, especialmente en Belice, Costa Rica y el Caribe. Por asientos, ganan relevancia los

operadores con aeronaves regionales mayores: Aeroméxico y Aerolíneas Argentinas encabezan la clasificación, seguidas de Azul y Clic. El mercado combina así **dos modelos operativos complementarios**: servicios frecuentes con aeronaves pequeñas, sobre todo en mercados remotos e insulares, y aeronaves regionales mayores que atienden mercados domésticos e internacionales de alimentación de red con más demanda.

El análisis de los **pares de aeropuertos** también refleja la estructura y evolución de la red regional de LAC. En 2026, el 60,1% de los pares operados con aeronaves regionales eran domésticos, el 23,2% internacionales intra-LAC y el 16,7% internacionales extra-LAC. Por tanto, los servicios internacionales representaban casi el 40% de la red regional. Sin embargo, frente a 2019, el número de pares ha caído en los tres segmentos, especialmente en la conectividad extra-LAC.

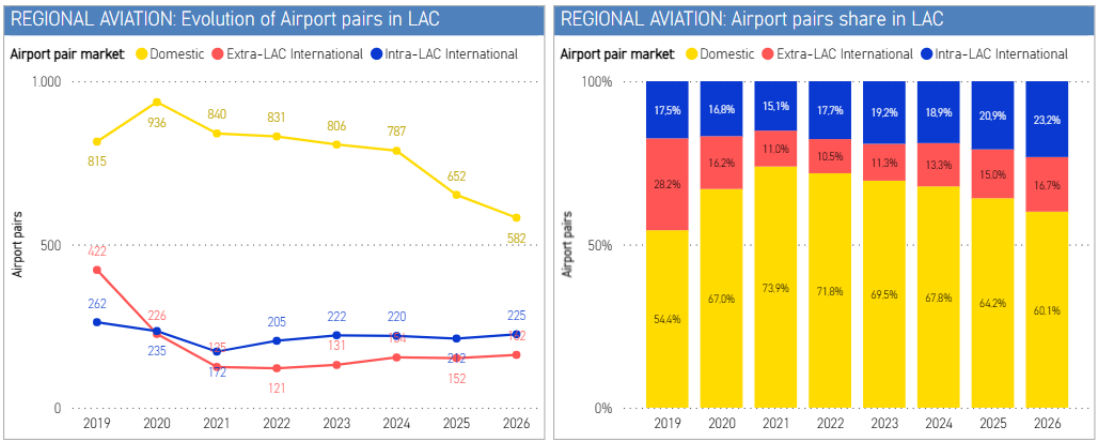


Fig 14. IZQUIERDA: Evolución de los pares de aeropuertos de aviación regional de LAC (2019-2026). DERECHA: Cuota de pares por tipo de servicio (2019-2026).

En los pares internacionales, la contracción se explica principalmente por la **reducción de las conexiones con aeronaves regionales entre LAC y Estados Unidos**, donde los pares bajaron de 419 en 2019 a 157 en 2026. La composición de la red regional internacional ha cambiado mucho: los servicios intra-LAC representan ahora el 58,1% de los pares internacionales con aeronaves regionales, frente al 40,6% de Estados Unidos y el 1,3% de Canadá.

El análisis también evalúa la función de la aviación regional en las conexiones entre aeropuertos de distinto tamaño. Se clasifican como **aeropuertos principales** los de más de 5 millones de asientos anuales y como **aeropuertos secundarios** los situados por debajo de ese umbral. En la conectividad intra-LAC, las aeronaves regionales son importantes para conectar mercados secundarios: **el 50,3% de los pares conectan dos aeropuertos secundarios** y otro 46,0% uno principal y uno secundario. Más del 96% de los pares intra-LAC operados con aeronaves regionales incluyen, por tanto, al menos un aeropuerto secundario; solo el 3,7% conecta dos principales. Las aeronaves regionales pequeñas también predominan más entre aeropuertos secundarios, mientras que las mayores ganan peso a medida que aumenta el tamaño de los aeropuertos conectados.

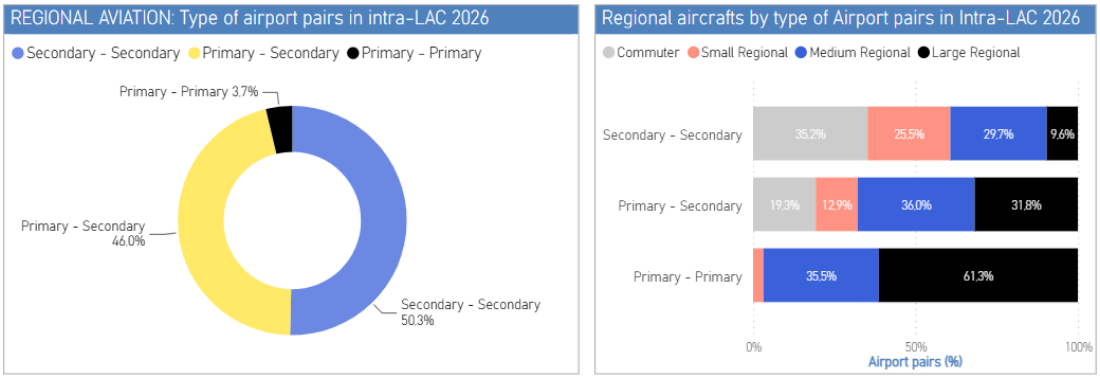


Fig 15. Aviación regional: tipos de pares de aeropuertos de la oferta intra-LAC (IZQUIERDA) y cuota por tipo de aeronave regional (DERECHA).

2.5 Principales resultados

A partir del análisis de conectividad de las secciones anteriores, esta sección resume los principales resultados de la evaluación del sistema aéreo de LAC. Se organizan en las cuatro dimensiones analizadas, sistema aeroportuario, oferta de transporte aéreo, demanda de pasajeros y aviación regional, y destacan las características, tendencias y patrones de conectividad más relevantes de la región.

SISTEMA AEROPORTUARIO

- LAC tiene una red aeroportuaria extensa, pero muy heterogénea. Cuenta con 546 aeropuertos comerciales, aunque **más de la mitad (55,7%) se concentran en solo cuatro países**, Brasil, Colombia, México y Argentina, que también reúnen el 64,2% de la capacidad total de asientos programada.
- El sistema tiene una base muy extensa de aeropuertos pequeños y pocos grandes aeropuertos. El 73,0% de los aeropuertos de LAC tienen menos de 1 millón de asientos anuales y el 92,4%, menos de 5 millones. En el extremo superior, **solo 23 superan los 10 millones de asientos anuales** y únicamente tres, Bogotá, São Paulo–Guarulhos y Ciudad de México, superan los 50 millones.
- Pese a ser pocos, los grandes aeropuertos concentran una parte importante de la capacidad regional. Los **23 de más de 10 millones de asientos anuales reúnen el 55,7% de la capacidad programada**. Los 399 de menos de 1 millón representan el 73,0% de la red, pero solo el 7,6% de la capacidad. Esto refleja la estructura muy jerarquizada del sistema aeroportuario de LAC.
- **La capacidad se concentra cada vez más en las categorías aeroportuarias de mayor tamaño**. La cuota conjunta de los aeropuertos de más de 20 millones de asientos anuales pasó del 34,9% en 2019 al 42,4% en 2026, lo que indica un refuerzo gradual del papel de los mayores aeropuertos regionales.
- La estructura de las redes aeroportuarias varía mucho entre subregiones de LAC. Sudamérica y México concentran la mayoría de los grandes aeropuertos, mientras que el Caribe tiene un sistema especialmente fragmentado, dominado por aeropuertos pequeños. Esto refleja estructuras de red muy diferentes dentro de la región.

ANÁLISIS DE LA OFERTA

- La capacidad aérea de LAC se ha recuperado plenamente del impacto de la COVID-19 y supera el nivel prepandemia, aunque el crecimiento se modera. Tras caer un -53,3% en 2020, recuperó el nivel de 2019 en 2023 y creció un +5,3% tanto en 2024 como en 2025, con otro +2,7% previsto en 2026. La recuperación ha sido desigual por segmento: **la capacidad doméstica se recuperó antes** que la conectividad internacional.
- La oferta se concentra en pocos grandes mercados nacionales. **Brasil y México reúnen por sí solos el 46,3% de la capacidad de asientos programada** de LAC, que sube al 57,8% al incluir Colombia. Los siete mayores mercados, Brasil, México, Colombia, Argentina, Chile, Perú y Panamá, representan más del 75% de la capacidad regional.
- Pocos grupos de aerolíneas reúnen una parte importante de la capacidad de LAC. LATAM lidera con el 18,2%, seguida de Avianca (9,0%), Copa Airlines (7,2%) y GOL (7,1%). Los seis mayores grupos reúnen más de la mitad de los asientos programados de la región, aunque su peso varía mucho entre mercados domésticos, intra-LAC y extra-LAC.
- **La capacidad internacional se orienta principalmente a las conexiones dentro de LAC y con Estados Unidos**. Los servicios intra-LAC representan el 45,6% y Estados Unidos otro 35,3%. Juntos reúnen más del 80% de la capacidad internacional, frente al 12,8% de Europa, el 4,5% de Canadá y solo el 1,9% de las demás regiones combinadas.
- La conectividad intra-LAC se ha recuperado con fuerza, pero la red total aún tiene menos conexiones directas entre aeropuertos que antes de la pandemia. Los pares intra-LAC aumentaron de 586 en 2019 a 603 en 2026, mientras que **los pares totales de LAC bajaron de 3.959 a 3.306**. La contracción se explica principalmente por la conectividad extra-LAC, cuyos pares pasaron de 1.967 a 1.417. La reducción de conexiones con Estados Unidos explica una parte importante de la caída.
- **Los servicios con varias escalas y los triangulares siguen siendo relevantes para ampliar la conectividad de largo radio de los mercados pequeños de LAC**. Varias aerolíneas europeas e intercontinentales utilizan escalas intermedias en la región para atender mercados que quizá no puedan sostener servicios propios de largo radio, conectando varios destinos de LAC en una misma operación. Este modelo destaca en determinados operadores europeos y de largo radio y ofrece una vía alternativa para ampliar la cobertura intercontinental.
- La recuperación pospandemia y el crecimiento reciente han sido desiguales entre los grandes mercados de LAC. México, Colombia y República Dominicana estuvieron entre los primeros en superar la capacidad prepandemia, en 2022; Perú no la recuperó hasta 2024. Más recientemente, Panamá, Argentina y Colombia destacan por sus aumentos de capacidad, con un +11,3%, +7,1% y +8,4% en 2026, respectivamente. En otros grandes mercados el crecimiento se ha moderado, y se prevé una ligera caída en Chile (-1,4%) en 2026.

ANÁLISIS DE LA DEMANDA

- El tráfico se concentra en los mayores mercados aéreos de LAC, especialmente en los viajes domésticos. **Brasil, México y Colombia reúnen el 58,3% del tráfico total de pasajeros**, y Brasil y México ocupan sistemáticamente las primeras posiciones. La concentración es mucho mayor en el tráfico doméstico. El internacional está más diversificado: los tres mayores mercados, México, Brasil y Colombia, reúnen el 41,5% de los pasajeros internacionales, y Panamá y República Dominicana también ganan relevancia.
- El tráfico está mucho menos concentrado por aeropuertos, y el internacional destaca el papel de los grandes aeropuertos y centros de conexión. GRU, BOG y MEX, **los tres mayores por tráfico total, solo reúnen el 16,2% del tráfico de LAC**. La clasificación internacional difiere: Ciudad de Panamá (PTY), Cancún (CUN) y São Paulo–Guarulhos (GRU) ocupan los tres primeros puestos y reúnen el 20,6% del tráfico internacional, reflejando la importancia de los aeropuertos con un perfil marcadamente internacional.
- La demanda de pasajeros de LAC presenta una conectividad directa global relativamente elevada, aunque varía mucho por mercado. En 2025, **el 76,1% de la demanda total O&D viajó sin escalas entre su origen real y destino final**. Aproximadamente cuatro de cada cinco pasajeros viajaron directamente en varios grandes mercados, entre ellos México, Brasil, Chile, Perú y Panamá. Costa Rica y varios mercados pequeños de LAC y el Caribe dependen más de itinerarios con conexión.
- La principal brecha de conectividad aparece en los viajes internacionales, más que en los domésticos. **El DCI alcanza el 91,4% en la demanda doméstica, frente al 68,5% intra-LAC y el 57,7% extra-LAC**. Casi un tercio de los viajeros entre países de LAC necesitan al menos una conexión intermedia, y la dependencia aumenta al viajar fuera de la región. Panamá destaca en el mercado intra-LAC con un DCI del 93,0%, sustentado en la extensa red de Tocumen y Copa Airlines.
- Estados Unidos es el mayor mercado internacional de LAC al medir la demanda por origen real y destino final. Aunque los servicios intra-LAC reúnen la mayor cuota de capacidad internacional (45,6%), los datos O&D muestran que **Estados Unidos representa el 42,4% de la demanda internacional**, por delante de intra-LAC (34,6%). Europa reúne otro 15,0%, Canadá el 5,6% y Asia solo el 1,8%. Esta diferencia entre oferta y demanda O&D subraya la importancia de considerar el destino real de los pasajeros, especialmente en mercados con mucho tráfico de conexión.
- Los patrones de conectividad varían mucho entre los mayores mercados de pasajeros de LAC, sobre todo en los viajes extra-LAC. Aunque suelen tener una conectividad directa doméstica elevada, su capacidad para atender sin escalas la demanda extra-LAC varía considerablemente. República Dominicana registra un DCI extra-LAC relativamente alto (72,8%). Brasil (32,3%), Argentina (33,4%), Perú (32,1%) y Chile (25,1%) dependen mucho más de conexiones para viajar fuera de LAC. Costa Rica tiene el menor DCI global de los ocho mayores mercados (59,3%).

AVIACIÓN REGIONAL

- **La aviación regional no ha recuperado su dimensión prepandemia y ha perdido peso en el mercado aéreo de LAC**. Su capacidad bajó de unos 70 millones de asientos en 2019 a unos 40 millones en 2026, y su cuota de capacidad total pasó del 11,8% al 5,8%. Las operaciones también cayeron de unos 1,3 millones de vuelos en 2019 a 0,9 millones en 2026, con una cuota que bajó del 29,8% al 20,9%. No obstante, su peso sigue siendo mucho mayor en operaciones que en asientos, por las frecuencias más altas y las aeronaves menores de este segmento.
- El Caribe reúne el 42,5% de las operaciones regionales, seguido de Centroamérica (23,8%), Sudamérica (23,7%) y México (10,0%). Belice es el mayor mercado individual por operaciones; Colombia, Brasil y Costa Rica también destacan. La función de estos servicios varía: **las operaciones domésticas predominan en los mercados continentales, las intra-LAC son especialmente importantes en el Caribe y las extra-LAC se concentran principalmente entre México y Estados Unidos** y, en menor medida, entre Florida y el Caribe.
- La intensidad relativa de la aviación regional varía mucho entre los principales mercados continentales. Al ajustar la capacidad por población, **Perú, Venezuela, Chile y Ecuador presentan niveles especialmente bajos de aviación regional**. Esto indica una presencia relativamente limitada de aeronaves regionales en varios mercados continentales de tamaño considerable, sin implicar necesariamente que el servicio sea insuficiente ni determinar su potencial.
- La aviación regional se concentra en el corto radio y se orienta principalmente a las conexiones domésticas e intra-LAC. Los servicios domésticos reúnen el 55,5% de las operaciones, los intra-LAC el 33,4% y los extra-LAC el 11,1%. Más del **80% de las operaciones regionales se realizan en rutas de menos de 500 km**.
- **La red de aviación regional sigue siendo mucho menor que antes de la pandemia, especialmente en sus conexiones internacionales con Estados Unidos.** Los pares de aeropuertos han caído en los segmentos doméstico, intra-LAC y extra-LAC respecto a 2019, con la mayor contracción en la conectividad extra-LAC.
- La aviación regional es especialmente importante para conectar aeropuertos secundarios y se apoya en dos modelos operativos. **Más del 96% de los pares intra-LAC operados con aeronaves regionales incluyen al menos un aeropuerto secundario: el 50,3% conecta dos secundarios y el 46,0% uno principal y uno secundario; solo el 3,7% conecta dos principales**. Las aeronaves de muy baja capacidad y operadores especializados como Maya Island Air, Winair, SANSA y Tropic Air ofrecen conexiones frecuentes en mercados remotos e insulares. Las aeronaves regionales mayores de Aeroméxico, Aerolíneas Argentinas, Azul y Clic atienden mercados domésticos y de alimentación de red con más demanda.

3. CONCENTRACIÓN DE MERCADO

También se han analizado los niveles de competencia del mercado aéreo de LAC mediante los indicadores de concentración más utilizados y las cuotas de capacidad por tipo de aerolínea. El análisis abarca la región completa y las escalas nacional, aeroportuaria y de ruta. Además, distingue los segmentos doméstico, internacional intrarregional e internacional extrarregional. Por último, se incluyen comparaciones con Europa, Estados Unidos y el Sudeste Asiático.

3.1 Concentración a escala regional

La concentración varía por segmento. El mercado internacional intra-LAC es el más concentrado y el extra-LAC, el menos, por la presencia de más aerolíneas con cuotas significativas. El mercado doméstico también presenta una concentración relativamente alta, aunque agrupa los mercados domésticos de todos los países de LAC, cada uno con su aerolínea líder. Esto refleja el gran peso de los tres mayores mercados domésticos, Brasil, México y Colombia, en el tráfico total, así como la posición dominante de sus principales operadores.

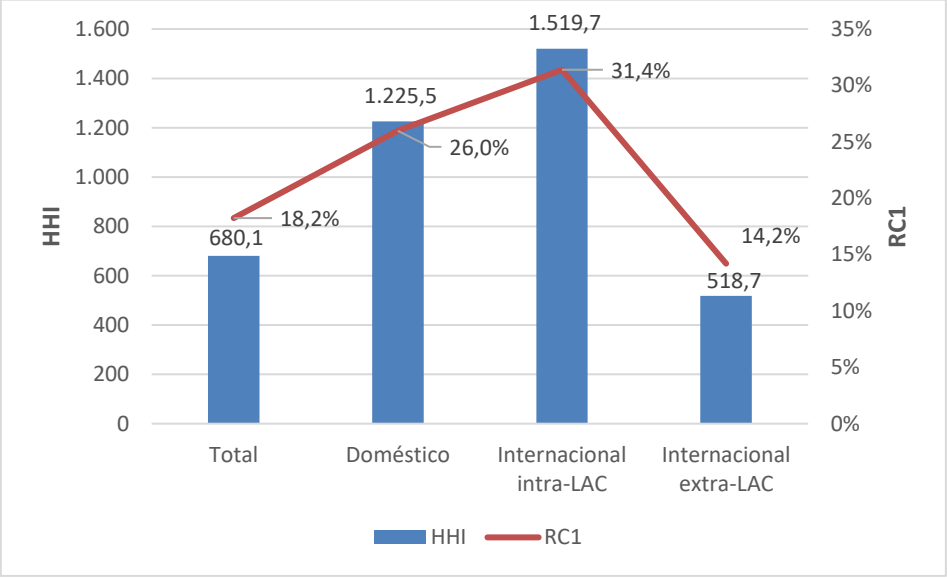


Fig 16. Indicadores de concentración de LAC por segmento de mercado (2026).

Las aerolíneas de servicio completo dominan el mercado de LAC, especialmente las rutas internacionales. Las de bajo coste tienen un papel mucho mayor en los mercados domésticos, donde reúnen casi la mitad de la capacidad de asientos. Su presencia sigue siendo limitada en los servicios internacionales intra-LAC, lo que sugiere que barreras ajenas a la demanda, como factores regulatorios o institucionales, pueden haber frenado la expansión de este modelo dentro de la región. Por último, los servicios internacionales externos los operan principalmente aerolíneas extranjeras, especialmente estadounidenses, que reúnen la mayoría de los asientos. Esto destaca la fuerte posición competitiva de las aerolíneas de fuera de LAC en los mercados extrarregionales, mientras que las de LAC siguen centradas en operaciones domésticas e intrarregionales.

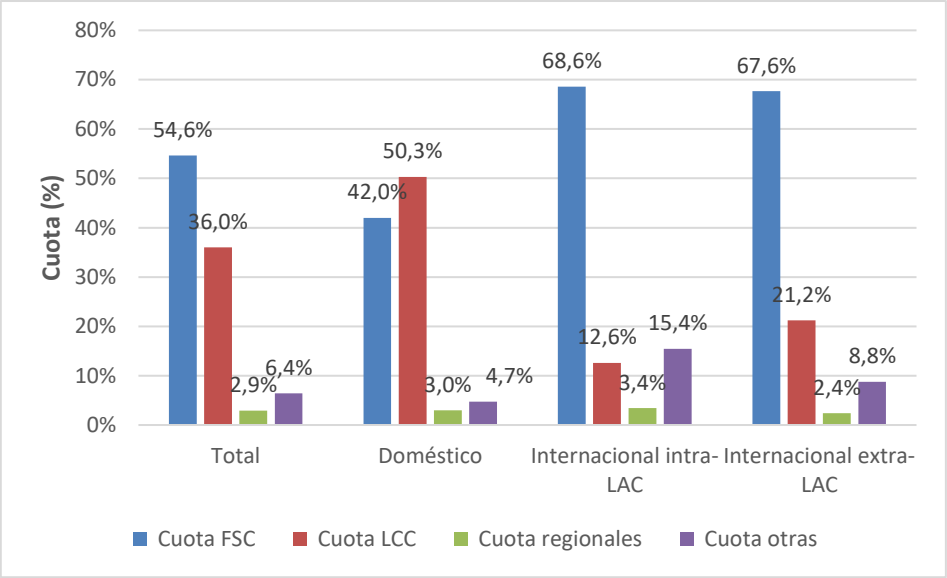


Fig 17. Cuota de las aerolíneas por modelo de negocio en LAC (2026).

3.2 Concentración a escala nacional

El análisis por países revela una gran heterogeneidad en la estructura competitiva de los mercados aéreos de América Latina y el Caribe. Aunque la concentración suele relacionarse negativamente con la penetración de las aerolíneas de bajo coste (LCC), esta relación no es universal. Los mayores mercados, especialmente Brasil y México, combinan concentración relativamente baja y fuerte presencia de LCC, lo que sugiere que su expansión ha favorecido un entorno competitivo más equilibrado. Argentina parece avanzar hacia una estructura similar, tras la liberalización más reciente de su sector doméstico. En cambio, muchos mercados pequeños siguen muy concentrados y con escasa o nula presencia de LCC. Varios mercados medianos, como Colombia, Chile, Panamá y Perú, también presentan concentración relativamente alta, principalmente por el predominio de aerolíneas de red consolidadas. Por último, países con fuerte demanda turística, como Bahamas, República Dominicana y Jamaica, combinan menor concentración con una cuota de capacidad significativa de LCC.

El análisis adicional muestra diferencias importantes entre mercados domésticos e internacionales. Las LCC han tenido mayor éxito en los domésticos, donde reúnen una cuota elevada de capacidad en varios países; su presencia sigue siendo mucho más limitada en las rutas internacionales. Pese a esta mayor penetración, los mercados domésticos suelen estar más concentrados, ya que habitualmente cuentan con menos aerolíneas que los internacionales.

País	Total		Doméstico		Internacional intra-LAC		Internacional extra-LAC	
	RC1	Cuota LCC	RC1	Cuota LCC	RC1	Cuota LCC	RC1	Cuota LCC
ARGENTINA	39.4%	31.9%	56.9%	43.1%	19.9%	26.5%	15.1%	0.0%
BRASIL	35.7%	53.4%	38.0%	61.8%	30.2%	30.4%	23.0%	6.6%
CHILE	58.2%	29.7%	64.1%	35.7%	45.6%	28.5%	48.9%	0.0%
COLOMBIA	43.8%	11.0%	43.6%	12.9%	43.7%	6.9%	44.9%	8.2%

COSTA RICA	18.1%	21.9%	84.2%	2.7%	49.8%	21.9%	20.4%	27.4%
R. DOMINICANA	18.6%	35.2%	70.9%	70.9%	31.8%	5.7%	25.2%	45.5%
MÉXICO	29.0%	60.0%	41.4%	75.9%	26.8%	20.9%	14.3%	33.1%
PANAMÁ	85.7%	0.4%	56.4%	0.0%	92.2%	0.0%	70.1%	1.4%
PERÚ	56.4%	23.4%	61.1%	29.6%	56.9%	15.2%	32.7%	6.6%

Fig 18. RC1 y cuota de LCC en los mayores mercados de LAC (2026).

3.3 Concentración a escala aeroportuaria

Los resultados por aeropuerto muestran que la concentración depende de su tamaño y, sobre todo, de su función estratégica en las redes de las aerolíneas. En general, disminuye al aumentar el tamaño, aunque los grandes centros de conexión siguen relativamente concentrados por el predominio de aerolíneas de red. Los aeropuertos más pequeños presentan la mayor concentración por su escaso tráfico. La penetración de LCC sigue una curva de U invertida: alcanza su máximo en aeropuertos medianos y es menor en los grandes centros de conexión y los pequeños aeropuertos regionales. El tráfico doméstico domina en todas las categorías, aunque pierde peso con el tamaño, pues los aeropuertos mayores sirven más destinos internacionales. La cuota internacional extra-LAC varía poco entre categorías, por lo que la especialización aeroportuaria no parece asociarse al tráfico internacional de largo radio.

Categoría (volumen de asientos)	N.º aerop.	HHI	RC1	Cuota LCC	Cuota doméstica	Cuota internacional extra-LAC
>50M	3	2829.5	49.6%	18.5%	50.8%	30.0%
20-50M	10	3007.4	44.3%	37.9%	43.8%	28.9%
10-20M	10	3882.8	54.0%	54.6%	60.7%	25.6%
5-10M	18	2430.5	35.8%	38.7%	53.4%	32.0%
1-5M	106	3437.7	45.9%	39.6%	67.7%	21.6%
<1M	398	7549.3	80.4%	23.9%	86.8%	8.0%

Fig 19. Concentración de mercado y composición del tráfico por categoría aeroportuaria (2026).

El examen de los mayores aeropuertos distingue tres grandes estructuras de mercado. Los centros de conexión como Ciudad de Panamá, Ciudad de México, Bogotá, Lima, Santiago y São Paulo (GRU) suelen estar relativamente concentrados por ser bases de aerolíneas de red dominantes. Los aeropuertos turísticos, como Cancún y Punta Cana, suelen tener menor concentración por la presencia de numerosas aerolíneas nacionales y extranjeras y una cuota elevada de tráfico internacional. Los aeropuertos centrados en servicios domésticos, como los de grandes ciudades de Brasil y México, suelen combinar concentración relativamente alta y fuerte presencia de LCC. Así, una alta concentración aeroportuaria no implica necesariamente poca competencia. Los resultados sugieren que la función del aeropuerto, como centro de conexión, puerta de entrada turística o aeropuerto doméstico, determina la concentración más que el tamaño por sí solo. Esta debe interpretarse junto con la competencia por ruta y la presencia de aerolíneas de bajo coste.

3.4 Concentración a escala de ruta

El análisis por rutas revela un entorno competitivo mucho más concentrado que el análisis por países o aeropuertos. La región tiene más de 4.300 rutas con al menos un vuelo semanal, de las que más de la mitad son domésticas. Aunque estas son más cortas y densas que las internacionales, todos los segmentos presentan concentración muy alta: el HHI medio supera los 8.000, la mayor aerolínea suele reunir el 85–90% de la capacidad y cerca de dos tercios de las rutas tienen un único operador. Esto refleja el escaso solapamiento de las redes: las aerolíneas tienden a especializarse en distintos mercados origen-destino, en lugar de competir directamente en las mismas rutas.

Los resultados nacionales muestran pocas diferencias en la concentración por ruta: la mayoría de los países presentan HHI similares y elevados y muchas rutas en monopolio. En cambio, la presencia de LCC varía mucho. Brasil y México tienen la mayor cobertura de redes LCC; otros países muestran penetración moderada y muchos mercados pequeños apenas cuentan con este modelo. El análisis sugiere que las diferencias nacionales dependen menos de la concentración por ruta, sistemáticamente alta en la región, y más del grado de expansión de las redes de bajo coste.

Segmento	Número de rutas	HHI	RC1	Cuota de rutas en monopolio	Cuota de rutas con LCC	Dist.	Cap. avión	Vuelos
Total	4330	8398.3	87.2%	65.6%	46.9%	1875.8	150.3	916.5
Doméstico	2257	8199.2	85.5%	61.6%	61.9%	852.7	132.7	1038.5
Internacional intra-LAC	940	8705.4	89.8%	71.4%	20.4%	1791.4	142.2	817.6
Internacional extra-LAC	1133	8540.0	88.4%	68.8%	38.8%	3983.9	192.2	755.5

Fig 20. Características medias de mercado y operación por ruta de LAC (2026).

3.5 Principales resultados

Esta sección resume los principales resultados del análisis de concentración del mercado aéreo de LAC presentado anteriormente. Se estructura en las cuatro escalas analizadas: regional, nacional, aeroportuaria y de ruta. Destaca la gran heterogeneidad de los niveles de concentración y penetración de aerolíneas de bajo coste entre segmentos, países, aeropuertos y, en menor medida, rutas.

CONCENTRACIÓN A ESCALA REGIONAL

- El **mercado internacional intra-LAC es el segmento más concentrado**, mientras que el internacional extra-LAC es el menos concentrado.
- **Las aerolíneas de servicio completo dominan el mercado de LAC,** especialmente las rutas internacionales. Las **aerolíneas de bajo coste tienen un papel mucho mayor en los mercados domésticos**, donde reúnen casi la mitad de la capacidad de asientos. Su presencia sigue siendo limitada en los servicios internacionales intra-LAC.
- Los servicios internacionales fuera de la región los operan principalmente aerolíneas extranjeras, especialmente estadounidenses.

CONCENTRACIÓN A ESCALA NACIONAL

- **Los mayores mercados**, especialmente Brasil, México y, en menor medida, Argentina, **combinan concentración relativamente baja y fuerte presencia de LCC.**
- Muchos mercados pequeños siguen muy concentrados y tienen escasa o nula presencia de LCC.
- **Varios mercados medianos**, como Colombia, Chile, Panamá y Perú, también **presentan concentración relativamente alta**, principalmente por la posición dominante de aerolíneas de red consolidadas.
- Los países con fuerte demanda turística, como Bahamas, República Dominicana y Jamaica, combinan menor concentración de mercado y una cuota significativa de capacidad de LCC.
- Las LCC han tenido mayor éxito en los mercados domésticos y su presencia sigue siendo mucho más limitada en las rutas internacionales.

CONCENTRACIÓN A ESCALA AEROPORTUARIA

- **La concentración depende del tamaño del aeropuerto y, sobre todo, de su función estratégica en las redes de las aerolíneas**.
- Los grandes centros de conexión suelen estar relativamente concentrados porque son bases de aerolíneas de red dominantes. Los aeropuertos turísticos suelen presentar menor concentración, con numerosos operadores nacionales y extranjeros y mucho tráfico internacional. Los centrados en servicios domésticos suelen combinar concentración relativamente alta y fuerte presencia de LCC, lo que indica que una alta concentración aeroportuaria no implica necesariamente poca competencia. Los aeropuertos más pequeños registran la mayor concentración por su escaso tráfico.

- **La penetración de las aerolíneas de bajo coste (LCC) sigue una curva de U invertida**: es máxima en los aeropuertos medianos y menor en los grandes centros de conexión y los pequeños aeropuertos regionales.
- **El tráfico doméstico domina en todas las categorías aeroportuarias**, aunque pierde peso con el tamaño, pues los aeropuertos mayores sirven más destinos internacionales. En cambio, **la especialización aeroportuaria no parece asociarse al tráfico internacional de largo radio**.

CONCENTRACIÓN A ESCALA DE RUTA

- **Todos los segmentos presentan concentración muy alta**: el HHI medio supera los 8.000, la mayor aerolínea suele reunir el 85–90% de la capacidad y cerca de dos tercios de las rutas tienen un único operador. Esto refleja el escaso solapamiento de las redes de las aerolíneas.
- **Las diferencias nacionales dependen** menos de la concentración por ruta, sistemáticamente alta en la región, y **más del grado de expansión de las redes de las aerolíneas de bajo coste**.

4. BENCHMARK INTERNACIONAL

Este capítulo compara el mercado aéreo de LAC con tres regiones de referencia: **Estados Unidos**, **Europa Occidental** y el **Sudeste Asiático**. Se comparan indicadores clave de conectividad aérea, como la estructura de las redes aeroportuarias, la oferta y demanda de transporte aéreo y la aviación regional, para contextualizar las características y los resultados de LAC. También se compara la concentración de mercado, identificando similitudes y diferencias entre las estructuras de aerolíneas y aeropuertos y aportando contexto internacional para evaluar la conectividad y la competencia en LAC.

4.1 Benchmark de conectividad

4.1.1 Análisis comparativo

El **benchmark aeroportuario** aplica los criterios de LAC: aeropuertos comerciales con código IATA de tres letras y servicios regulares en 2026. Así, LAC cuenta con 546 aeropuertos, frente a 667 en Estados Unidos, 422 en Europa Occidental y 278 en el Sudeste Asiático. Pese a su extensa red, sus mayores aeropuertos operan a menor escala que los de referencia. Bogotá, el mayor de LAC, ofrece cerca de 60 millones de asientos anuales, frente a unos 128 millones de Atlanta, 105 millones de Londres Heathrow y 88 millones de Singapur. También existe una brecha relativamente marcada entre los tres mayores aeropuertos de LAC, Bogotá, São Paulo–Guarulhos y Ciudad de México, y los inmediatamente siguientes. Estados Unidos y Europa Occidental tienen una base más amplia de aeropuertos de gran tamaño.

LAC

Airport	Seats	Airport Rank	Capacity share (%)
BOGOTA (BOG)	59.948.420	1	5.7 %
SAO PAULO (GRU)	57.913.824	2	5.5 %
MEXICO CITY (MEX)	54.331.756	3	5.1 %
SANTIAGO de Chile (SCL)	34.803.355	4	3.3 %
LIMA (LIM)	33.925.630	5	3.2 %
CANCUN (CUN)	32.481.175	6	3.1 %
SAO PAULO (CGH)	31.424.158	7	3.0 %
Ciudad de Panama (PTY)	27.941.050	8	2.6 %
GUADALAJARA (GDL)	24.227.002	9	2.3 %
RIO DE JANEIRO (GIG)	24.145.909	10	2.3 %
Total	**381.142.279**	**1**	**36.1 %**

United States

Airport	Seats	Airport Rank	Capacity share (%)
ATLANTA (ATL)	128.080.190	1	4.8 %
CHICAGO (ORD)	118.006.074	2	4.4 %
DENVER (DEN)	109.551.146	3	4.1 %
DALLAS FORT WORTH (DFW)	105.725.441	4	4.0 %
LOS ANGELES (LAX)	94.835.123	5	3.5 %
ORLANDO (MCO)	75.374.793	6	2.8 %
NEW YORK (JFK)	75.341.194	7	2.8 %
SAN FRANCISCO (SFO)	73.114.620	8	2.7 %
LAS VEGAS (LAS)	71.444.661	9	2.7 %
PHOENIX (PHX)	70.489.387	10	2.6 %
Total	**921.962.629**	**1**	**34.5 %**

Western Europe

Airport	Seats	Airport Rank	Capacity share (%)
LONDON (LHR)	104.950.570	1	4.6 %
PARIS (CDG)	88.855.377	2	3.9 %
AMSTERDAM (AMS)	86.179.868	3	3.8 %
MADRID (MAD)	82.811.765	4	3.6 %
FRANKFURT (FRA)	81.151.235	5	3.6 %
BARCELONA (BCN)	69.276.330	6	3.0 %
ROME (FCO)	63.718.034	7	2.8 %
MUNICH (MUC)	54.049.616	8	2.4 %
LONDON (LGW)	47.201.830	9	2.1 %
DUBLIN (DUB)	44.596.191	10	2.0 %
Total	**722.790.816**	**1**	**31.8 %**

Southeast Asia

Airport	Seats	Airport Rank	Capacity share (%)
SINGAPORE (SIN)	87.684.283	1	8.9 %
KUALA LUMPUR (KUL)	81.827.589	2	8.3 %
JAKARTA (CGK)	80.234.411	3	8.1 %
BANGKOK (BKK)	78.927.579	4	8.0 %
MANILA (MNL)	65.850.383	5	6.7 %
HO CHI MINH CITY (SGN)	56.808.340	6	5.7 %
HANOI (HAN)	47.286.501	7	4.8 %
BANGKOK (DMK)	40.263.184	8	4.1 %
DENPASAR BALI (DPS)	30.415.236	9	3.1 %
UJUNG PANDANG (UPG)	24.392.760	10	2.5 %
Total	**593.690.266**	**1**	**60.0 %**

Fig 21. Los 10 mayores aeropuertos de cada región por capacidad de asientos y cuota regional (2026).

Sin embargo, al considerar la cuota conjunta de los diez mayores aeropuertos, LAC presenta una concentración de capacidad similar a Estados Unidos y Europa Occidental. Los **10 mayores reúnen el 36,1% de la capacidad de asientos programada de LAC**, frente al 34,5% de Estados Unidos y el 31,8% de Europa Occidental. El Sudeste Asiático tiene una estructura muy distinta: sus diez mayores aeropuertos concentran aproximadamente el 60% de la capacidad regional, lo que indica mayor dependencia de pocos grandes nodos.

También hay diferencias en la distribución por tamaño. LAC se compone principalmente de aeropuertos pequeños: 399 de sus 546 aeropuertos comerciales tienen menos de un millón de asientos anuales y solo tres superan los 50 millones. Estados Unidos tiene 16 por encima del umbral de 50 millones de asientos, Europa Occidental ocho y el Sudeste Asiático seis. Estados Unidos y Europa Occidental también cuentan con una base mucho más amplia en las categorías intermedias. Así, los aeropuertos de más de 20 millones de asientos reúnen aproximadamente el 42% de la capacidad de LAC, frente al 75% de Estados Unidos, el 65% de Europa Occidental y el 67% del Sudeste Asiático. La capacidad de LAC está, por tanto, más distribuida entre aeropuertos pequeños y medianos que en las tres regiones de referencia.

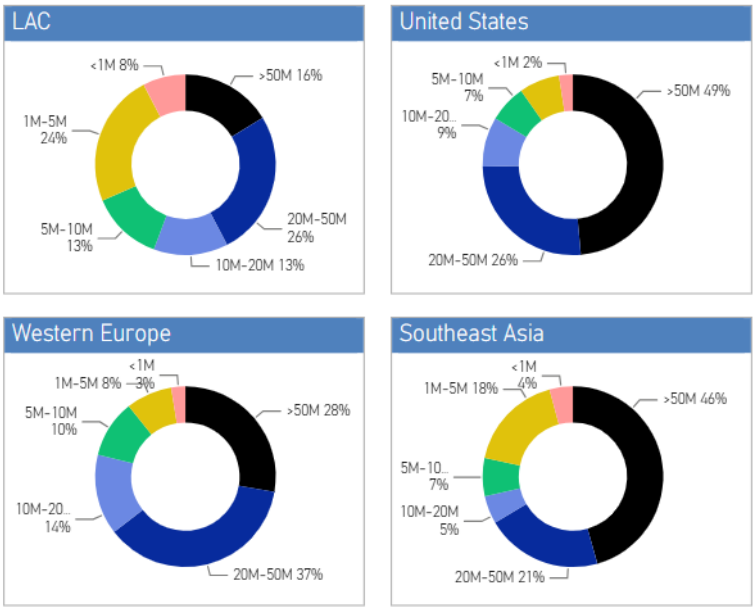


Fig 22. Cuota de capacidad de asientos por categoría aeroportuaria en cada región (2026).

La oferta aérea se compara en tres segmentos comunes: servicios domésticos, internacionales intrarregionales e internacionales con mercados externos a cada región. En Estados Unidos, al tratarse de un único país, solo se distinguen domésticos e internacionales. Las estructuras son muy diferentes. En Estados Unidos domina la capacidad doméstica (77% del total). Europa Occidental presenta el perfil opuesto: los servicios intrarregionales reúnen el 57% y los domésticos solo el 11%. LAC tiene una estructura más equilibrada, con el 49% doméstico, el 23% intrarregional y el 27% internacional extrarregional. El Sudeste Asiático también está diversificado, con el 39%, el 22% y el 38%, respectivamente.

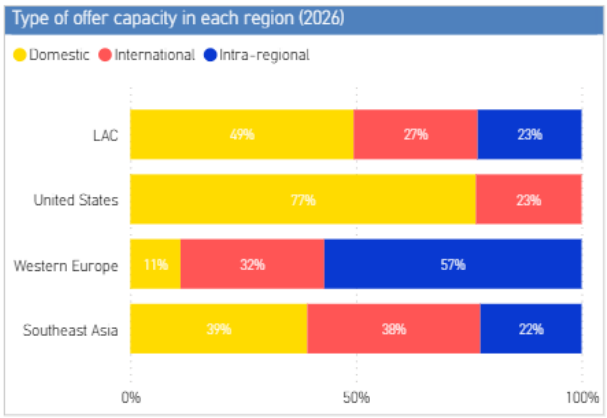


Fig 23. Cuota de capacidad de asientos por tipo de oferta y región (2026).

Estas diferencias también aparecen por países. Los servicios domésticos suelen predominar en los mayores mercados de LAC. En Europa Occidental domina la conectividad intrarregional en la mayoría de los países. El Sudeste Asiático es más heterogéneo y combina grandes mercados domésticos con países donde los servicios internacionales reúnen una parte sustancial de la capacidad.

La comparación de **pares de aeropuertos** mide también la extensión de las redes de las cuatro regiones. En 2026, LAC registró 3.306 pares conectados, muchos menos que Europa Occidental (10.793) y Estados Unidos (9.177), pero más que el Sudeste Asiático (2.080). La composición también varía. Las conexiones domésticas representan el 78,1% de los pares de Estados Unidos. La red de Europa Occidental es principalmente internacional: los servicios intrarregionales y extrarregionales reúnen casi el 90% de los pares. LAC y el Sudeste Asiático también tienen mayoría de pares internacionales, aunque las conexiones extrarregionales son el mayor segmento individual en ambas regiones.

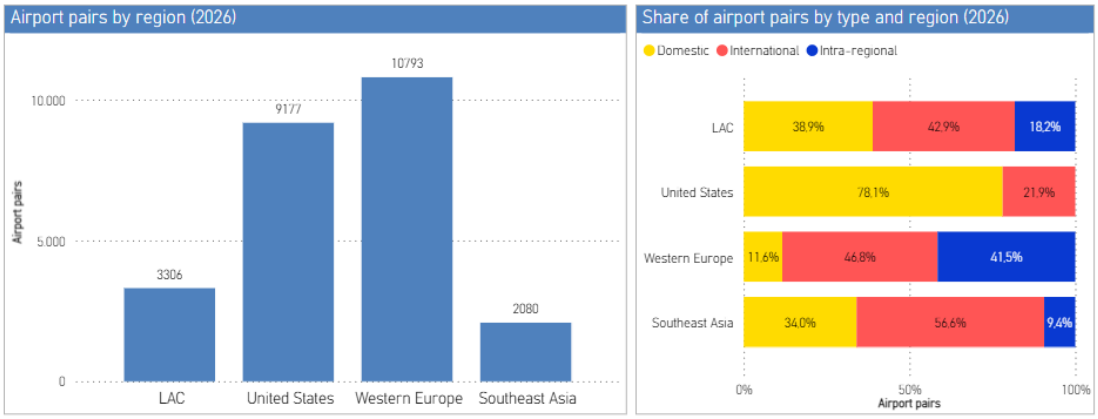


Fig 24. IZQUIERDA: Pares de aeropuertos conectados por región (2026). DERECHA: Cuota de pares por tipo en cada región (2026).

En la **estructura de aerolíneas** aparecen diferencias importantes. **Estados Unidos presenta la mayor concentración** entre sus principales operadores: Southwest Airlines, United Airlines, American Airlines y Delta Air Lines reúnen aproximadamente el 61% de los asientos. Europa Occidental está más fragmentada: sus cuatro mayores operadores reúnen alrededor del 34% y las LCC ocupan los tres primeros puestos. El Sudeste Asiático tiene la estructura más dispersa, con menos del 25% para sus cuatro mayores aerolíneas. LAC ocupa una posición intermedia: LATAM lidera y, junto con Avianca, Copa Airlines y

GOL, los cuatro mayores grupos reúnen aproximadamente el 42% de la capacidad regional. La comparación muestra una concentración mucho mayor entre los líderes de Estados Unidos y estructuras más dispersas en Europa Occidental y, sobre todo, en el Sudeste Asiático.

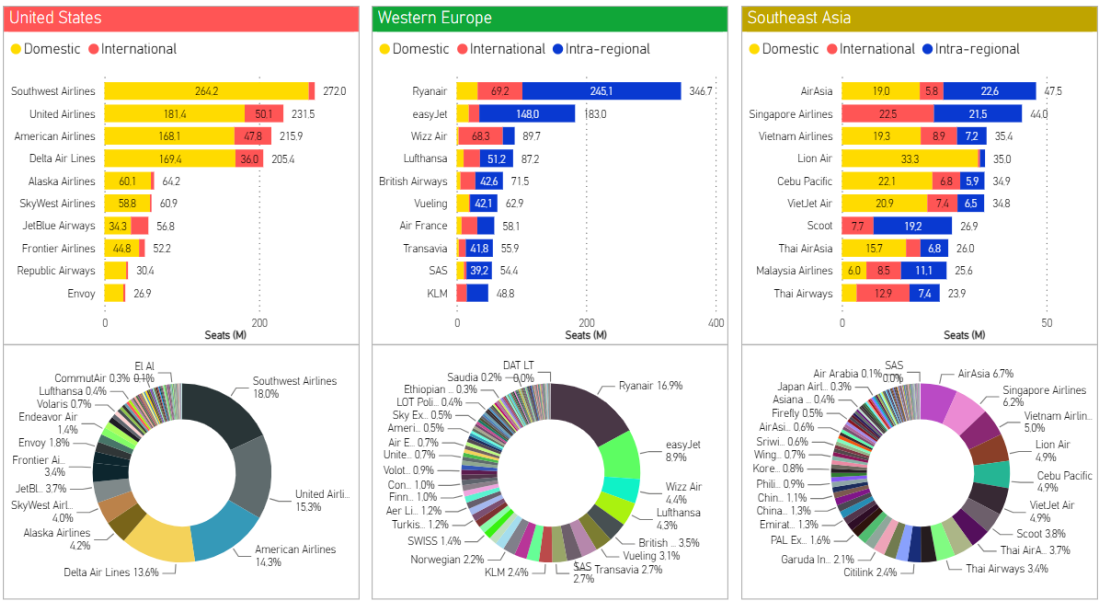


Fig 25. Estructura de aerolíneas de Estados Unidos, Europa Occidental y el Sudeste Asiático por capacidad de asientos (2026).

El número de aerolíneas y su escala operativa también varían mucho. Europa Occidental tiene el mayor número de **códigos IATA de aerolíneas activas**, con 300, frente a 199 en el Sudeste Asiático, 191 en Estados Unidos y 176 en LAC. Estados Unidos presenta, con diferencia, la mayor escala media: unas 57.900 operaciones anuales por aerolínea, frente a 38.400 en Europa Occidental, 25.800 en LAC y 18.200 en el Sudeste Asiático. También difieren los mayores operadores: Southwest Airlines y Ryanair realizan cada una alrededor de 1,7–1,8 millones de vuelos anuales, frente a más de 700.000 de LATAM y unos 256.000 de AirAsia. LAC combina así menos aerolíneas que las tres regiones de referencia con una escala operativa media intermedia.

Los **flujos de capacidad internacional externa** muestran orientaciones geográficas diferentes. Estados Unidos conecta principalmente con sus vecinos México y Canadá, seguidos de mercados como Reino Unido, Alemania, República Dominicana y Japón. Estados Unidos también es el principal mercado externo de Europa Occidental y LAC. China cumple una función similar para el Sudeste Asiático, complementada por grandes conexiones con Australia, Corea del Sur, Taiwán, Japón e India. Estos patrones muestran la fuerte influencia de los grandes mercados aéreos vecinos en la conectividad externa de cada región.

Al pasar de la oferta a la **demanda de pasajeros**, la comparación se centra en el tráfico origen-destino (O&D), que identifica el origen real y destino final con independencia de las conexiones intermedias. Así se compara el Índice de Conectividad Directa (DCI), que mide la proporción de demanda O&D que viaja sin escalas entre ambos puntos. Las diferencias son importantes. **Europa Occidental tiene la mayor conectividad directa global**, con el 82,9% de los pasajeros sin escalas, seguida del Sudeste Asiático (79,5%) y LAC

(76,1%). Estados Unidos registra el menor DCI (68,7%), por lo que casi un tercio de la demanda requiere alguna conexión. En las cuatro regiones, los viajes indirectos se atienden principalmente con una conexión; los de dos o más representan una cuota reducida.

Las diferencias son mayores por segmento. La demanda doméstica tiene conectividad directa muy alta en LAC (91,4%), Europa Occidental (95,1%) y el Sudeste Asiático (93,5%), frente al 76,5% de Estados Unidos. La mayor brecha comparativa de LAC está en la conectividad internacional intrarregional: solo el 68,5% de los pasajeros O&D intra-LAC viajan sin escalas, muy por debajo de Europa Occidental (90,8%) y el Sudeste Asiático (87,8%). La demanda internacional extrarregional tiene los menores niveles de conectividad directa en las regiones compuestas por varios países; LAC vuelve a registrar el menor DCI (57,7%), frente al 65,9% de Europa Occidental y el 61,7% del Sudeste Asiático.

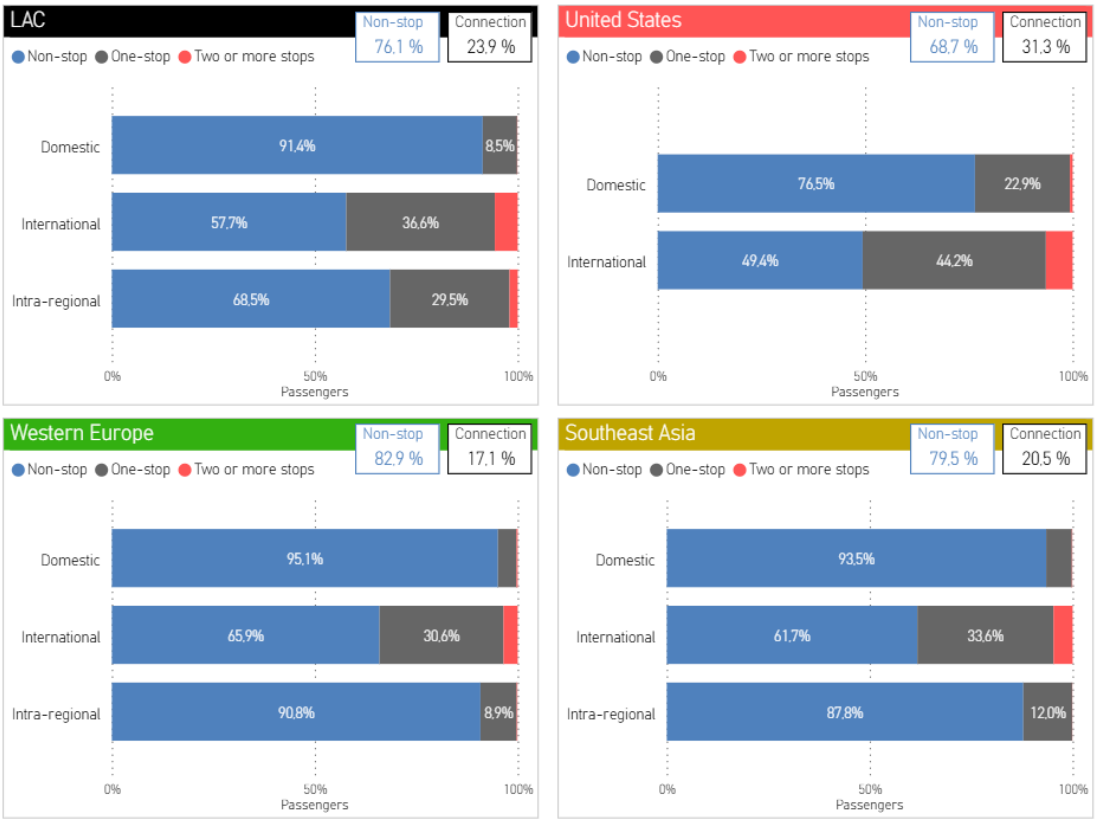


Fig 26. Índice de Conectividad Directa por región y tipo de tráfico (2025).

El análisis de los mayores pares intrarregionales de países refuerza este resultado. En Europa Occidental, la mayoría de los 25 mayores flujos tienen cuotas sin escalas superiores al 90%, y los grandes flujos con menor conectividad directa suelen superar el 80%. El Sudeste Asiático muestra algo más de variación, pero la mayoría de sus principales flujos intrarregionales también alcanzan niveles muy altos. Ambas regiones tienen, por tanto, mucha más capacidad que LAC para atender sus principales flujos intrarregionales sin escalas.

Algo similar ocurre en la demanda internacional externa. Europa Occidental y el Sudeste Asiático suelen tener mayor conectividad directa en sus principales flujos externos que

Estados Unidos. En Europa Occidental destacan varios grandes flujos con mercados cercanos de Europa Oriental y el norte de África; el Sudeste Asiático también registra conectividad directa elevada con varios vecinos asiáticos. Estados Unidos depende más de itinerarios con conexión en muchos de sus principales flujos internacionales, especialmente los de largo radio.

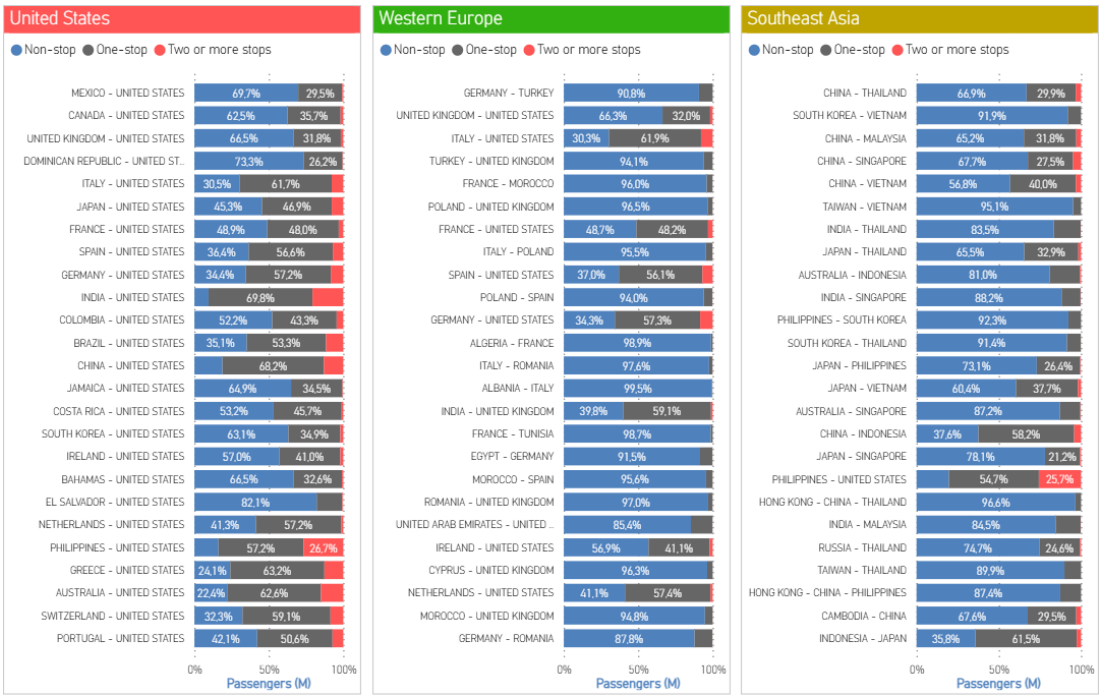


Fig 27. Los 25 mayores flujos de demanda internacional extrarregional por región (2025).

Los **centros de conexión intermedios** de los pasajeros internacionales indirectos también reflejan estructuras de red distintas. En Estados Unidos, la demanda se canaliza principalmente por grandes centros domésticos como Atlanta, Miami y Dallas, aunque Londres Heathrow y Fráncfort también son relevantes. En Europa Occidental, la distribución es más diversificada, encabezada por Estambul, Doha y Dubái, junto con Fráncfort, Londres Heathrow, Ámsterdam y París Charles de Gaulle. En el Sudeste Asiático, los centros del Golfo tienen aún más protagonismo: Doha y Dubái lideran, complementados por Hong Kong, Singapur, Kuala Lumpur y Bangkok.

La comparación de oferta también evalúa el **papel de la aviación regional en las cuatro regiones** con la misma definición del estudio: operaciones regulares con aeronaves de menos de 100 asientos. Su peso varía mucho. En LAC, las aeronaves regionales representan el 5,8% de los asientos programados, pero el 20,9% de las operaciones, por su menor capacidad media. Estados Unidos tiene un mercado regional mucho mayor: las aeronaves de menos de 100 asientos representan el 13,4% de los asientos y casi un tercio de las operaciones (32,4%). En Europa Occidental y el Sudeste Asiático, su papel es mucho menor: solo el 3,3% y el 3,0% de los asientos, y el 9,1% y el 7,9% de las operaciones, respectivamente. LAC ocupa una posición intermedia, con un papel operativo mucho mayor que esas dos regiones, aunque muy inferior al estadounidense.

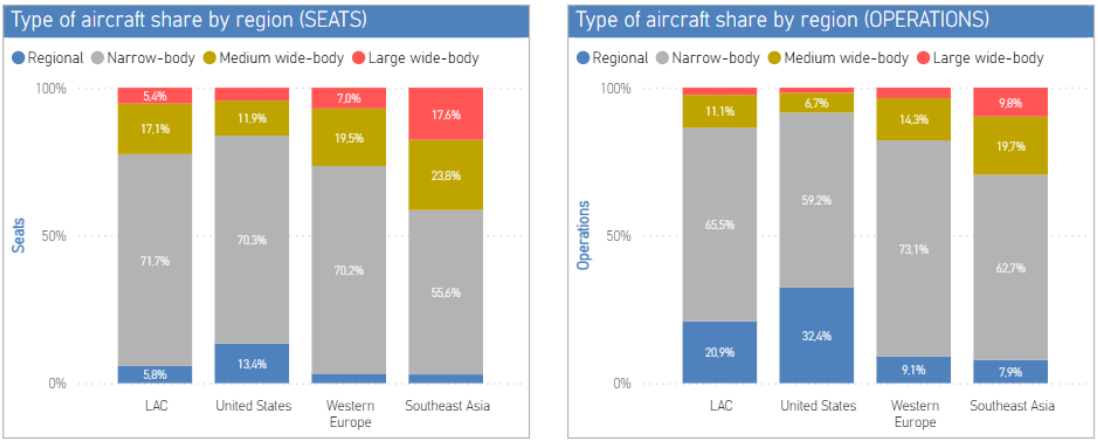


Fig 28. Cuota por tipo de aeronave y región en 2026 (IZQUIERDA: asientos; DERECHA: operaciones).

La función geográfica de la aviación regional también varía. En Estados Unidos, los servicios se distribuyen por todo el país y son mayoritariamente domésticos, con especial densidad en el este y mucha actividad en Chicago, Dallas y Charlotte. Europa Occidental es más heterogénea: la aviación regional apoya conexiones domésticas e internacionales y su peso varía mucho por país. El Sudeste Asiático también combina distintos entornos: las aeronaves regionales atienden redes domésticas de algunos grandes mercados insulares y continentales y conexiones internacionales cortas. Estas diferencias reflejan las diversas funciones de la aviación regional según la geografía y la estructura de cada mercado.

La comparación de **pares de aeropuertos** también muestra estas diferencias. En 2026, LAC tenía unos 925 pares operados con aeronaves regionales, frente a 2.844 de Estados Unidos, lo que destaca la extensión mucho mayor de la red estadounidense. Europa Occidental registra 1.154 pares, moderadamente por encima de LAC, y el Sudeste Asiático tiene una red mucho menor, de 355. La extensión de la red regional de LAC se aproxima así a la europea, supera ampliamente la del Sudeste Asiático y es muy inferior a la estadounidense.

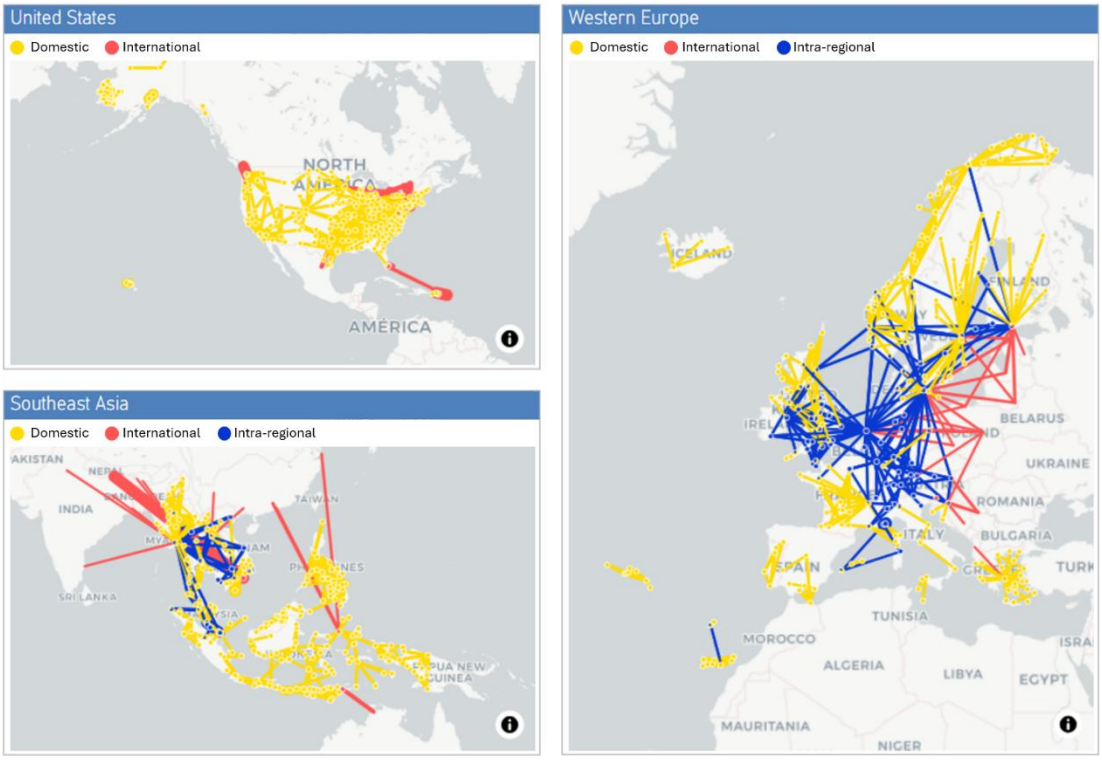


Fig 29. Principales rutas regionales de Estados Unidos, Europa Occidental y el Sudeste Asiático (2026).

La aviación regional también presenta perfiles distintos de **distancia por tramo**. Las distancias medias suelen ser menores en LAC, por la fuerte presencia de servicios de corto radio, especialmente en el Caribe, Centroamérica y los mercados domésticos secundarios. En Estados Unidos y Europa Occidental, las aeronaves regionales operan tramos medios más largos. El Sudeste Asiático también presenta distancias relativamente mayores.

La **composición de aeronaves regionales** también difiere. LAC tiene una presencia especialmente elevada de aeronaves de muy baja capacidad, de menos de 20 asientos, por la **importancia de las operaciones con aeronaves pequeñas** en el Caribe y Centroamérica. En Estados Unidos y Europa Occidental tienen mucho más peso las regionales medianas, de 50–79 asientos, donde la aviación regional está más integrada en grandes redes de aerolíneas y de alimentación de centros de conexión. El Sudeste Asiático tiene su propia estructura de flota, según sus redes domésticas y de corto radio. La comparación confirma que la aviación regional difiere tanto en escala como en tamaño de aeronaves y funciones de conectividad.

4.1.2 Resumen de indicadores comparativos

Para complementar el análisis, se ha elaborado un conjunto de **indicadores comparativos** que sintetiza las principales características de conectividad aérea de LAC y las tres regiones de referencia. Los indicadores se **agrupan en cuatro dimensiones**, sistema aeroportuario, oferta de transporte aéreo, demanda de pasajeros y aviación regional, y se presentan en gráficos radiales para identificar las fortalezas relativas y las diferencias entre regiones.

Los indicadores no abarcan todas las variables y métricas analizadas anteriormente. Se han seleccionado los más adecuados para una comparación visual y concisa de las cuatro regiones. Su selección y, cuando procede, su definición permiten que un valor mayor represente siempre un resultado más favorable en la dimensión evaluada, facilitando una interpretación uniforme de las métricas.

Para la visualización, cada indicador se ha normalizado en una escala común de 20–100 mediante una transformación mínimo-máximo de las cuatro regiones. Una puntuación de 100 corresponde a la región con el mayor valor relativo del indicador, y una de 20 a la de menor valor. Por tanto, las puntuaciones deben interpretarse como posiciones relativas entre las cuatro regiones, y no como medidas absolutas de los resultados de conectividad.

$$\text{Normalized Score} = 20 + \left(\frac{X - X_{\min}}{X_{\max} - X_{\min}} \right) \times 80$$

Where:

- X = value of the indicator for the benchmark region
- $X_{\min}$ = minimum value observed across the four regions
- $X_{\max}$ = maximum value observed across the four regions

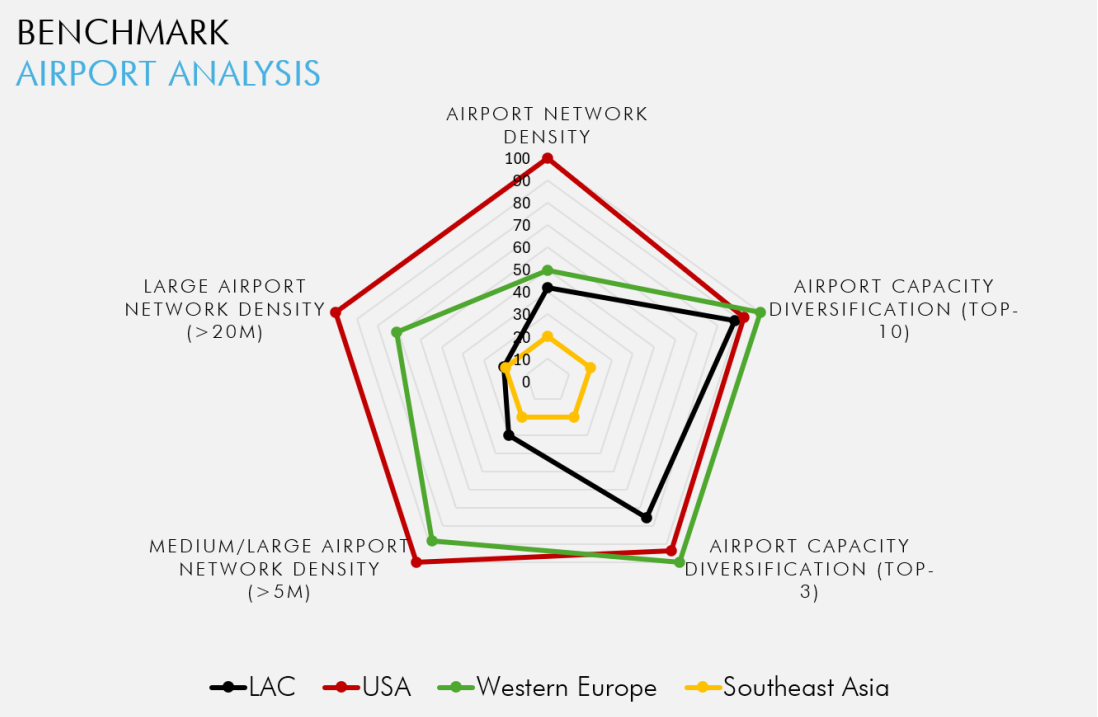
Fig 30. Fórmula de normalización para la visualización.

Los indicadores facilitan la **interpretación comparativa** y no deben agregarse en una puntuación global de conectividad. La geografía, la población, el tamaño de mercado y la estructura territorial influyen en varios indicadores y deben tenerse en cuenta al interpretar los resultados.

La tabla siguiente presenta los 20 indicadores seleccionados, cinco por cada una de las cuatro dimensiones, con sus definiciones. Estos indicadores son la base de los gráficos radiales comparativos posteriores.

Dimension	Indicator		Definition / Calculation
Airports	1	Airport network density	Commercial airports per million inhabitants.
	2	Large airport network density (>20M)	>20M Seats airports per million inhabitants.
	3	Medium/Large airport network density (>5M)	>5M Seats airports per million inhabitants.
	4	Airport capacity diversification (Top-3)	Measures how widely airport capacity is distributed across the network, calculated as 100% minus the share of total seat capacity concentrated at the 3 largest airports.
	5	Airport capacity diversification (Top-10)	Measures how widely airport capacity is distributed across the network, calculated as 100% minus the share of total seat capacity concentrated at the 10 largest airports.
Offer	1	International capacity share	Share of total scheduled seat capacity operated on international routes.
	2	Airport network connectivity	Average number of direct airport connections per airport.
	3	Airline Capacity Diversification (Top 4)	Measures how widely airline capacity is distributed across operators, calculated as 100% minus the share of total seat capacity concentrated among the 4 largest airlines.
	4	Airline Density	Operating airlines (IATA codes) per million inhabitants.
	5	Average Airline Operational Scale	Average annual operations per airline.
OD Demand	1	Overall Direct Connectivity Index	Share of total O&D passenger demand travelling non-stop between its origin and final destination.
	2	Domestic Direct Connectivity Index	Share of domestic O&D passenger demand travelling non-stop between its origin and final destination.
	3	International Direct Connectivity Index	Share of international O&D passenger demand travelling non-stop between its origin and final destination.
	4	Efficient Itinerary Share	Share of O&D demand travelling non-stop or with a maximum of one stop.
	5	International Demand Share	Share of total O&D passenger demand corresponding to international travel.
Regional aviation	1	Regional Aviation Seat Share	Share of total scheduled seat capacity operated with aircraft configured with fewer than 100 seats.
	2	Regional Aviation Operations Share	Share of total scheduled flight operations performed with aircraft configured with fewer than 100 seats.
	3	Regional Aviation Network Connectivity	Average number of direct airport connections operated with regional aircraft per commercial airport.
	4	Airline Density	Number of airlines operating regional aircraft per million inhabitants.
	5	Average Airline Operational Scale	Average number of annual regional aircraft operations per airline, calculated as total regional aircraft operations divided by the number of airlines operating regional aircraft.

Fig 31. Definición de los indicadores comparativos.



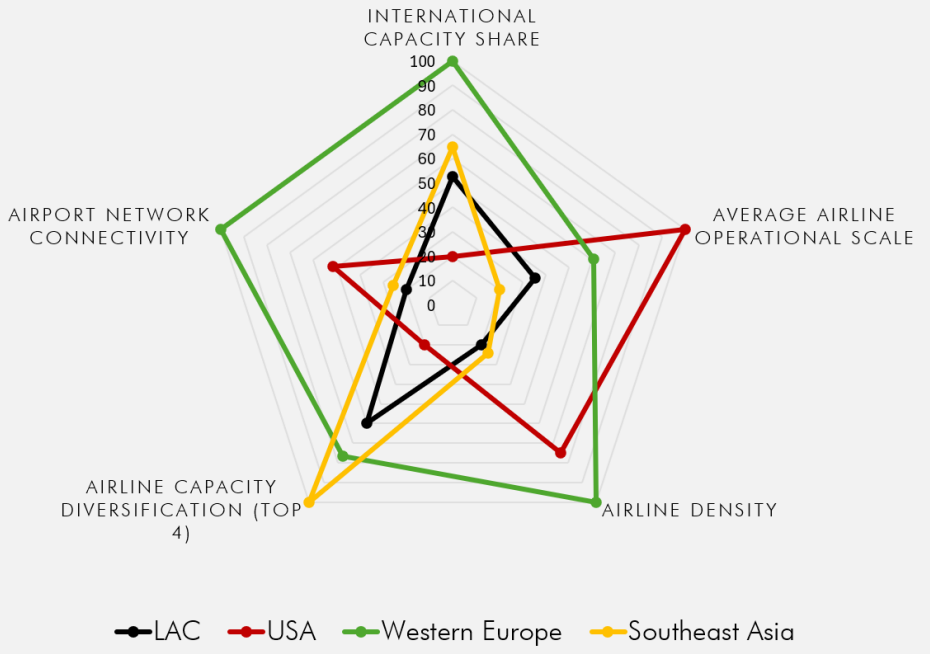
AIRPORTS

	Indicator	Region							
		LAC		USA		Western Europe		Southeast Asia	
		Real value	Normaliz.	Real value	Normaliz.	Real value	Normaliz.	Real value	Normaliz.
1	Airport network density	0,81	41,77	1,92	100,00	0,96	49,50	0,40	20,00
2	Large airport network density (>20M)	0,02	20,69	0,11	100,00	0,07	71,30	0,02	20,00
3	Medium/Large airport network density	0,06	29,86	0,23	100,00	0,20	88,36	0,04	20,00
4	Airport capacity diversification (Top-3)	83,7%	75,38	86,7%	93,85	87,7%	100,00	74,7%	20,00
5	Airport capacity diversification (Top-10	63,9%	87,80	65,5%	92,34	68,2%	100,00	40,0%	20,00

Fig 32. Gráfico comparativo del análisis aeroportuario.

La **comparación aeroportuaria** sitúa LAC entre las regiones de referencia en estructura de red. La densidad aeroportuaria es inferior a Estados Unidos y Europa Occidental, pero muy superior al Sudeste Asiático. Sin embargo, LAC tiene relativamente pocos aeropuertos medianos y grandes por habitante, especialmente frente a Estados Unidos y Europa Occidental. A su vez, la capacidad está relativamente diversificada en la red: LAC se aproxima a esas dos regiones y supera ampliamente al Sudeste Asiático, donde la capacidad se concentra más en los grandes aeropuertos.

BENCHMARK
OFFER ANALYSIS

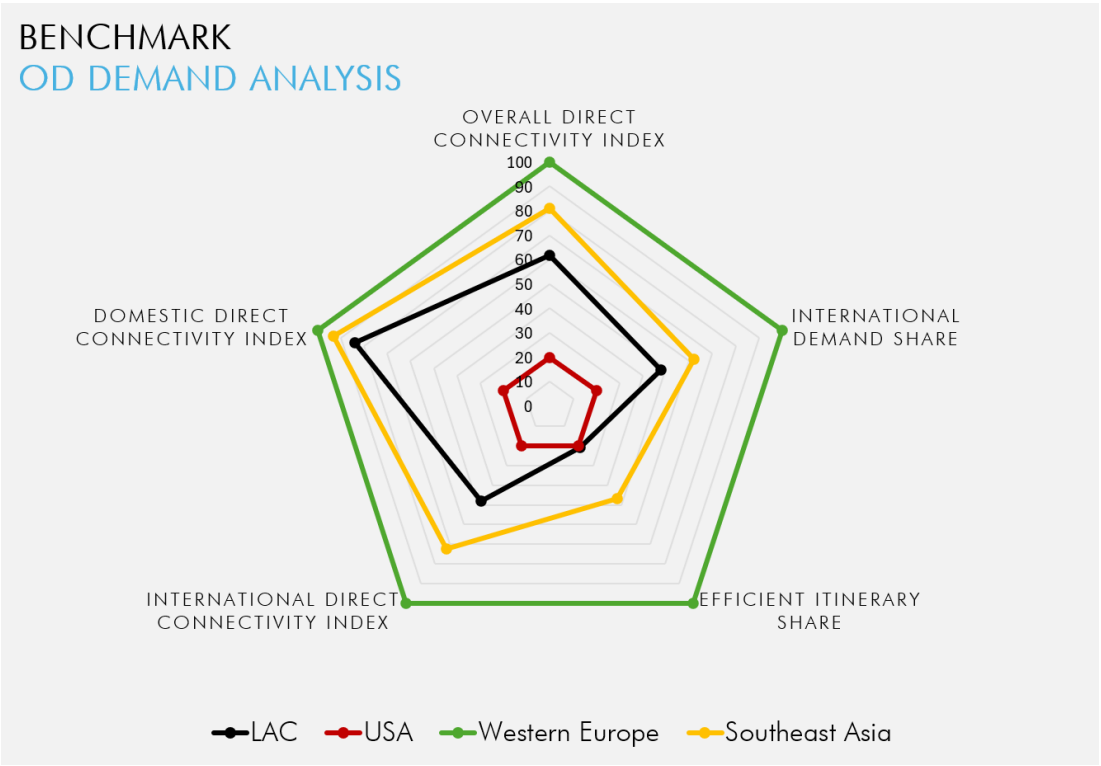


OFFER

	Indicator	Region							
		LAC		USA		Western Europe		Southeast Asia	
		Real value	Normaliz.	Real value	Normaliz.	Real value	Normaliz.	Real value	Normaliz.
1	International capacity share	50,0%	52,73	23,0%	20,00	89,0%	100,00	60,0%	64,85
2	Airport network connectivity	12,1	20,00	27,5	51,57	51,2	100,00	15,0	25,85
3	Airline Capacity Diversification (Top 4)	58,0%	59,79	39,0%	20,00	66,0%	76,54	77,2%	100,00
4	Airline Density	0,26	20,00	0,55	74,91	0,68	100,00	0,28	24,31
5	Average Airline Operational Scale	25.800	35,31	57.900	100,00	38.400	60,71	18.200	20,00

Fig 33. Gráfico comparativo del análisis de la oferta.

La **comparación de oferta** sitúa LAC en una posición intermedia en la mayoría de los indicadores. Su cuota de capacidad internacional es mucho mayor que la de Estados Unidos, pero menor que la de Europa Occidental y el Sudeste Asiático. La conectividad entre aeropuertos es mucho menor que en Estados Unidos y, especialmente, Europa Occidental. La capacidad de las aerolíneas está relativamente diversificada: LAC supera a Estados Unidos, pero queda por debajo de las otras dos regiones. La principal debilidad relativa es la densidad de aerolíneas, la menor de las cuatro regiones. Su escala operativa media supera la del Sudeste Asiático, pero es inferior a la estadounidense y la europea.

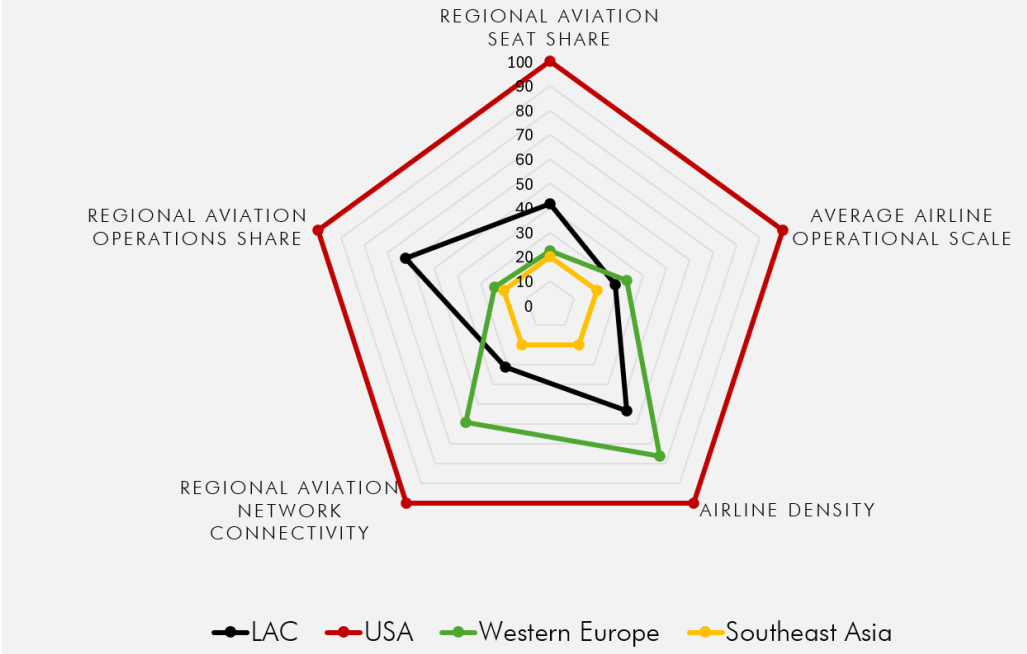


DEMAND									
	Indicator	Region							
		LAC		USA		Western Europe		Southeast Asia	
		Real value	Normaliz.	Real value	Normaliz.	Real value	Normaliz.	Real value	Normaliz.
1	Overall Direct Connectivity Index	76,1%	61,69	68,7%	20,00	82,9%	100,00	79,5%	80,85
2	Domestic Direct Connectivity Index	91,4%	84,09	76,5%	20,00	95,1%	100,00	93,5%	93,12
3	International Direct Connectivity Index	61,5%	48,13	50,6%	20,00	81,6%	100,00	70,8%	72,13
4	Efficient Itinerary Share	97,7%	20,82	97,7%	20,00	98,7%	100,00	98,0%	46,94
5	International Demand Share	51,0%	47,73	30,1%	20,00	90,4%	100,00	61,8%	62,06

Fig 34. Gráfico comparativo del análisis de la demanda O&D.

La **comparación de demanda O&D** muestra una posición relativamente sólida de LAC en conectividad directa doméstica, con un DCI cercano al de Europa Occidental y el Sudeste Asiático. Sin embargo, esta posición se debilita en la demanda internacional, donde LAC tiene menor conectividad directa que ambas regiones, aunque supera a Estados Unidos. También tiene una cuota relativamente alta de demanda internacional, pero una incidencia algo mayor de itinerarios con dos o más conexiones, por lo que registra la menor cuota de itinerarios eficientes de las cuatro regiones. Los resultados indican que su principal brecha comparativa de conectividad se concentra en los viajes internacionales, más que en los domésticos.

BENCHMARK
REGIONAL AVIATION



REGIONAL AVIATION									
Indicator		Region							
		LAC		USA		Western Europe		Southeast Asia	
		Real value	Normaliz.	Real value	Normaliz.	Real value	Normaliz.	Real value	Normaliz.
1	Regional Aviation Seat Share	5,8%	41,54	13,4%	100,00	3,3%	22,31	3,0%	20,00
2	Regional Aviation Operations Share	20,9%	62,45	32,4%	100,00	9,1%	23,92	7,9%	20,00
3	Regional Aviation Network Connectivity	3,39	31,17	8,53	100,00	5,47	59,04	2,55	20,00
4	Airline Density	0,10	53,47	0,18	100,00	0,14	76,46	0,04	20,00
5	Average Airline Operational Scale	14.139	28,07	57.659	100,00	16.972	32,75	9.259	20,00

Fig 35. Gráfico comparativo de aviación regional.

La **comparación de aviación regional** destaca la fuerte posición de Estados Unidos, que lidera los cinco indicadores. LAC ocupa una posición intermedia: las aeronaves regionales reúnen una cuota de asientos y operaciones mucho mayor que en Europa Occidental y el Sudeste Asiático. Sin embargo, su red regional está menos interconectada que las estadounidense y europea, y su densidad de aerolíneas también es menor. La escala operativa media de las aerolíneas regionales es relativamente limitada, aunque supera al Sudeste Asiático. La aviación regional tiene, por tanto, un papel significativo en LAC, pero opera en una red menos densa y a menor escala que el mercado regional estadounidense, más desarrollado.

4.2 Benchmark de concentración de mercado

4.2.1 Europa y Estados Unidos

La comparación con Europa y Estados Unidos muestra que, pese a ser un mercado mucho menor por asientos por habitante, la estructura agregada de LAC se aproxima más a la europea que a la estadounidense. La concentración y la penetración de LCC son similares en LAC y Europa, aunque LAC tiene concentración algo mayor y una cuota LCC algo menor. Estados Unidos está más concentrado por el predominio de cuatro grandes aerolíneas y tiene menor penetración de LCC.

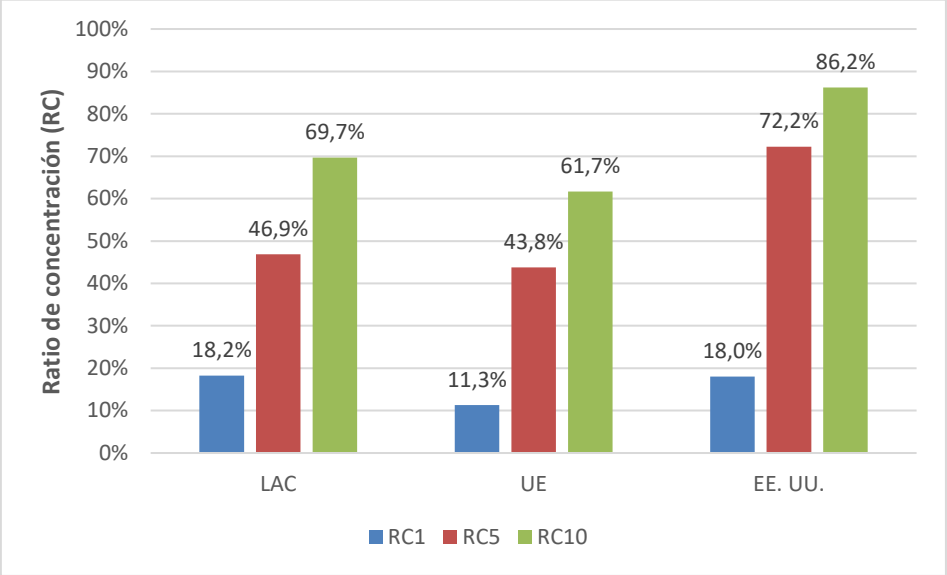


Fig 36. Ratios de concentración: LAC y otras regiones (2026).

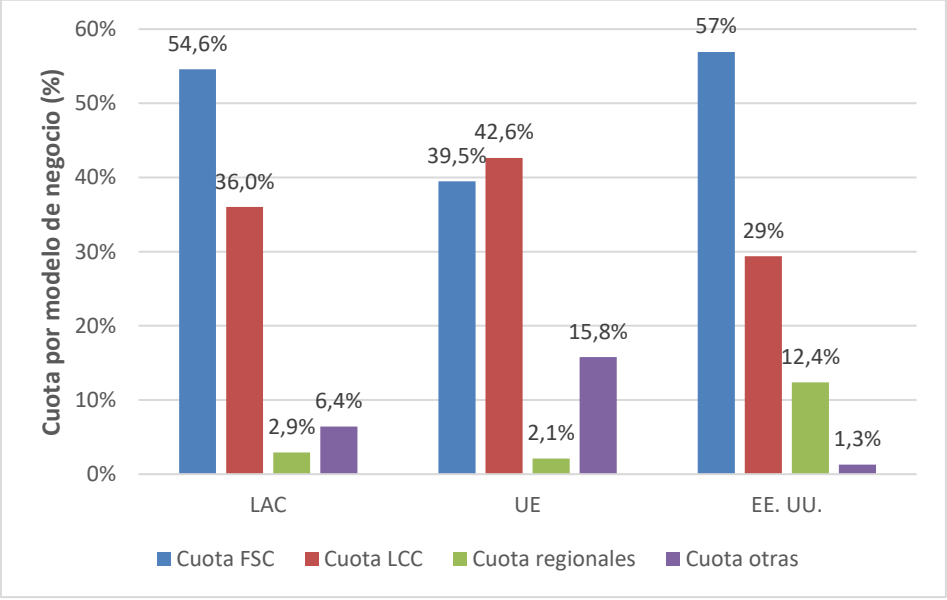


Fig 37. Cuota por modelo de negocio de aerolínea: LAC y otras regiones (2026).

La principal diferencia estructural entre LAC y Europa es la composición del tráfico: los servicios domésticos representan una parte mucho mayor de la capacidad de LAC; en Europa dominan los mercados internacionales intrarregionales, por su mayor integración. En Estados Unidos, el mercado es mayoritariamente doméstico y los servicios internacionales tienen mucho menos peso.

Al comparar países de LAC y Europa con mercados aéreos de tamaño similar, los mayores de LAC, especialmente Brasil y México, muestran estructuras competitivas comparables a los grandes países europeos, con concentración similar y, en algunos casos, incluso mayor penetración de LCC. Argentina también tiene concentración comparable a mercados europeos de su tamaño, pero menor penetración de LCC, por la liberalización más reciente. Otros mercados medianos, sobre todo Chile y Perú, siguen más concentrados y con menos LCC que sus equivalentes europeos. Colombia y, especialmente, Panamá destacan por su alta concentración; Panamá también presenta ausencia casi total de LCC. La brecha de penetración de LCC suele ser menor que la de concentración, lo que sugiere que el modelo de bajo coste ha avanzado en LAC más de lo que indican por sí solas las medidas de concentración.

Los mayores centros de conexión de LAC y Europa tienen estructuras de mercado similares. La concentración es comparable en la mayoría, aunque Madrid está menos concentrado y Ciudad de Panamá destaca por el predominio de Copa Airlines. Las LCC reúnen alrededor del 20–30% de los asientos en la mayoría de los grandes aeropuertos, con cuotas menores en Londres (LHR), París (CDG), Bogotá y Ciudad de Panamá. La principal diferencia es el tráfico: los centros europeos se especializan mucho más en servicios internacionales de largo radio; en LAC pesa más el doméstico y el internacional se concentra en las Américas. La comparación con Estados Unidos muestra mayor heterogeneidad, pero sus grandes centros tienen concentración comparable o incluso superior a la de LAC, menos LCC y predominio doméstico. Las diferencias de estructura aeroportuaria entre Europa, Estados Unidos y LAC son relativamente pequeñas frente a las grandes diferencias de composición del tráfico.

La evidencia por rutas muestra una competencia muy similar en las tres regiones. Aunque los resultados agregados de LAC están muy influidos por Brasil y México y Europa tiene una red mucho más densa, unas 14.800 rutas frente a 10.400 de Estados Unidos y 4.330 de LAC, la concentración por ruta es muy parecida. La principal diferencia es la mayor penetración de LCC en Europa. Las características operativas también son comparables, aunque las rutas europeas tienen menor demanda. La ruta habitual es un monopolio o un duopolio muy asimétrico, con independencia de la región. Esto refleja la distribución muy desigual del tráfico: pocas rutas densas sostienen varios operadores, mientras que la mayoría no genera demanda para más de uno o dos. La alta concentración por ruta de LAC no es excepcional, sino una característica común de los mercados aéreos, incluidos los más maduros y liberalizados de Europa y Estados Unidos.

4.2.2 Sudeste Asiático

La comparación agregada con el Sudeste Asiático (SEA) muestra niveles de desarrollo del transporte aéreo muy similares: unos 0,96 asientos anuales por habitante en LAC y 0,90 en SEA. La concentración agregada y la distribución del tráfico por modelos de negocio

también son muy parecidas, con cuotas casi idénticas de aerolíneas de servicio completo y de bajo coste.

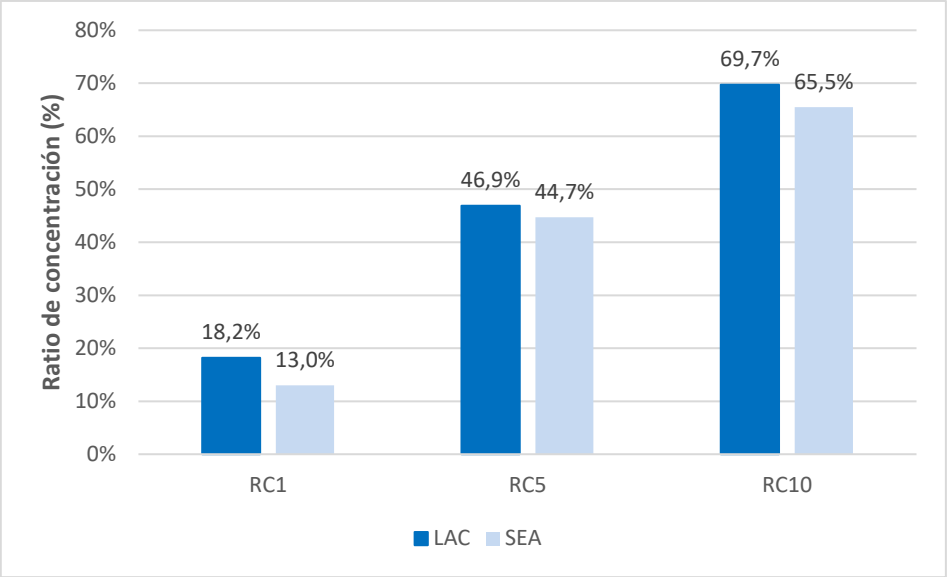


Fig 38. Ratios de concentración: LAC y SEA (2026).

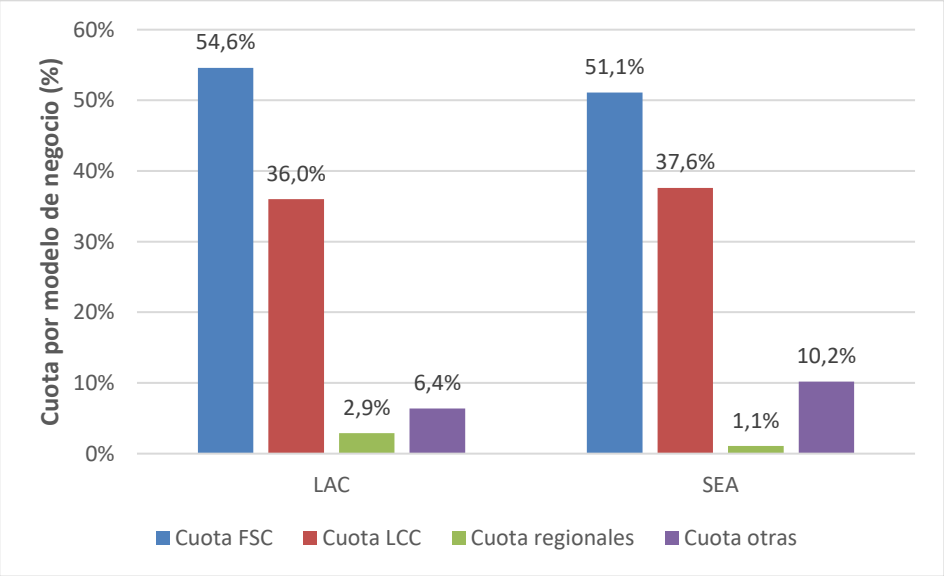


Fig 39. Cuota por modelo de negocio de aerolínea: LAC y SEA (2026).

La principal diferencia es la composición del tráfico: los servicios domésticos pesan más en LAC, mientras que el tráfico internacional extrarregional es mucho más importante en SEA, por su cercanía a grandes mercados vecinos como China, India, Japón y Corea del Sur.

La comparación de países con mercados aéreos de tamaño similar revela diferencias en el papel de las LCC. Brasil y México tienen mucha más penetración que mercados comparables del Sudeste Asiático, como Indonesia, Tailandia y Vietnam, pese a una concentración similar. Colombia tiene menos LCC que Malasia y Filipinas, aunque la

cuota de la mayor aerolínea es comparable. Entre mercados pequeños, Argentina y Perú presentan concentración y penetración de LCC similares; Panamá destaca como excepción, con un operador establecido dominante y ausencia casi total de LCC.

Pese a las similitudes agregadas, la competencia parece mayor en el Sudeste Asiático tanto en aeropuertos como en rutas. Sus mayores aeropuertos suelen presentar menor concentración y más LCC que LAC. Por rutas, SEA también parece más competitivo, con menores HHI y RC1 y menos rutas en monopolio. Las rutas suelen ser más densas, largas y operadas con aeronaves mayores. Sin embargo, pese a cuotas LCC agregadas similares, menos rutas de SEA cuentan con al menos una LCC. Esto sugiere que las aerolíneas de bajo coste del Sudeste Asiático concentran operaciones en menos rutas, pero alcanzan mayores cuotas dentro de ellas.

4.3 Principales lecciones para LAC

La comparación con Estados Unidos, Europa Occidental y el Sudeste Asiático aporta una perspectiva más amplia para interpretar el mercado aéreo de LAC. A partir del análisis anterior, las siguientes lecciones resumen sus características propias, fortalezas relativas y diferencias respecto a las regiones de referencia. Los resultados se presentan por separado para conectividad aérea y concentración de mercado.

COMPARACIÓN DE CONECTIVIDAD

- LAC tiene una red extensa, pero una **base relativamente limitada de aeropuertos medianos y grandes**. Su densidad aeroportuaria supera al Sudeste Asiático, pero es inferior a Estados Unidos y Europa Occidental. El número de aeropuertos de más de 5 y 20 millones de asientos anuales por habitante sigue siendo relativamente bajo.
- La capacidad está relativamente bien distribuida en la red de LAC. Pese a tener pocos aeropuertos de gran tamaño, **la concentración en los 3 y los 10 mayores es similar a Estados Unidos y Europa Occidental** y muy inferior al Sudeste Asiático, donde el tráfico depende más de pocos grandes aeropuertos.
- LAC combina una estructura doméstica e internacional relativamente equilibrada con un número limitado de conexiones. Los servicios internacionales reúnen alrededor de la mitad de la capacidad, mucho más que en Estados Unidos, pero el número medio de conexiones directas entre aeropuertos sigue muy por debajo de Europa Occidental y Estados Unidos, lo que indica una red menos interconectada.
- LAC destaca en conectividad directa doméstica y su principal brecha relativa está en los mercados internacionales. El DCI doméstico alcanza el 91,4%, próximo a Europa Occidental y el Sudeste Asiático. La conectividad directa internacional sigue siendo mucho menor, especialmente en los viajes intra-LAC y extra-LAC.
- **La conectividad internacional O&D es una de las diferencias más claras frente a las regiones de referencia con mejores resultados**. Europa Occidental y el Sudeste Asiático atienden sin escalas una proporción mucho mayor de sus principales flujos intrarregionales; los pasajeros de LAC dependen más de centros intermedios, sobre todo para viajar fuera de la región.

- **La aviación regional tiene un papel relevante en LAC, pero está mucho menos desarrollada que en Estados Unidos**. Su cuota de operaciones supera ampliamente a Europa Occidental y el Sudeste Asiático, pero LAC tiene una red regional menos interconectada, menor densidad de aerolíneas y menor escala operativa media que Estados Unidos, el referente más claro de un sistema regional maduro.

COMPARACIÓN DE CONCENTRACIÓN DE MERCADO

- La concentración de LAC es similar a la de mercados aéreos maduros, especialmente Europa, aunque persisten diferencias importantes entre países y aeropuertos.
- La penetración de LCC ha crecido mucho en LAC y alcanza niveles comparables a Europa en algunos grandes mercados, aunque sigue limitada en otros.
- La alta concentración en aeropuertos y rutas no es exclusiva de LAC. Europa y Estados Unidos muestran patrones similares, con muchas rutas en monopolio o duopolio muy asimétrico. Sin embargo, el Sudeste Asiático suele tener un entorno más competitivo que LAC.
- La comparación destaca la gran heterogeneidad de LAC, más que una concentración uniformemente alta: Brasil y México tienen estructuras más diversificadas; otros mercados, especialmente Panamá y Colombia, siguen mucho más concentrados.
- El menor número de asientos por habitante de LAC frente a Europa y Estados Unidos puede relacionarse en parte con la composición del tráfico. En Estados Unidos, el elevado tráfico se apoya en un gran mercado doméstico; en Europa, en una alta integración intrarregional. LAC tiene un mercado intrarregional más fragmentado, lo que puede explicar que sus mercados aéreos más desarrollados sean los de grandes mercados domésticos, como Brasil y México.

5. ACUERDOS INTERNACIONALES Y LIBERALIZACIÓN DEL MERCADO

Este capítulo examina el marco regulatorio y de políticas del transporte aéreo internacional, con especial atención a la liberalización del mercado y sus implicaciones para la conectividad. Primero presenta los principales conceptos y componentes de la política de transporte aéreo y los distintos enfoques de acceso y liberalización, para comprender el entorno regulatorio de los servicios internacionales.

A partir de ese marco, se examinan la situación actual y la evolución reciente de la liberalización en América Latina y el Caribe, destacando los distintos enfoques y niveles de integración. El capítulo concluye con las principales tendencias de LAC y los resultados sobre la profundidad y orientación de la liberalización regional.

5.1 Política de transporte aéreo

DEFINICIÓN

La **política de transporte aéreo** es el marco jurídico, regulatorio y comercial que rige cuestiones como los cielos abiertos y las libertades del aire, los derechos de tráfico, el control efectivo y la propiedad sustancial, la fiscalidad y las tasas específicas del transporte aéreo, la designación de aerolíneas y sus rutas y frecuencias, entre otras.

PRINCIPALES COMPONENTES

#	Componente	Definición
1	**Acceso al mercado**	Quién puede operar servicios aéreos domésticos e internacionales y en qué condiciones.
2	**Regulación económica**	Normas sobre tarifas, competencia, subvenciones, incentivos y condiciones de operación de las aerolíneas.
3	**Regulación de los derechos de tráfico**	Política del Estado sobre la concesión de derechos de tráfico en su espacio aéreo mediante acuerdos bilaterales o multilaterales.
4	**Seguridad operacional (Safety)**	Garantiza que las operaciones aéreas cumplan las normas técnicas destinadas a proteger pasajeros, tripulaciones y aeronaves.
5	**Protección de la aviación (Security)**	Medidas para prevenir actos de interferencia ilícita, como terrorismo, sabotaje y otras amenazas a la aviación civil.
6	**Infraestructura aeroportuaria y navegación aérea**	Desarrollo y mantenimiento de aeropuertos, instalaciones de navegación aérea y servicios de gestión del tráfico aéreo.
7	**Protección del consumidor**	Normas sobre derechos de los pasajeros, calidad del servicio, compensaciones y asistencia al consumidor.

8	Competencia y libre mercado	Promueve la competencia entre aerolíneas o, según la política nacional, protege a los operadores domésticos.
9	Conectividad y desarrollo nacional	Busca integrar regiones y facilitar el comercio, el turismo y el desarrollo económico mediante el transporte aéreo.
10	Sostenibilidad y protección ambiental	Medidas para reducir el impacto ambiental de la aviación, como el control de emisiones y la mejora de la eficiencia energética.

Fig 40. Principales componentes de la política de transporte aéreo.

TIPOS DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO

1) **Política restrictiva o proteccionista:** Se caracteriza por un elevado control estatal del acceso al mercado. El Estado limita la entrada de aerolíneas extranjeras, protege a las de bandera nacionales y regula rutas, frecuencias y, en algunos casos, tarifas aéreas.
2) **Política liberal:** Promueve la libre competencia entre aerolíneas al reducir las restricciones operativas y permitir mayor participación extranjera. Busca mejorar la oferta de servicios y reducir los precios para los consumidores.
3) **Política de cielos abiertos:** Es la forma más amplia de liberalización del transporte aéreo. Se basa en acuerdos bilaterales o multilaterales entre Estados que eliminan la mayoría de las restricciones de rutas, frecuencias, capacidad y acceso al mercado. Promueve la competencia internacional, mejora la conectividad y facilita el crecimiento de los servicios aéreos internacionales.
4) **Política mixta:** Combina elementos proteccionistas y de liberalización. El Estado liberaliza determinados segmentos, pero mantiene controles sobre rutas estratégicas o medidas para proteger los intereses nacionales.

5.2 Liberalización

LIMITACIONES

1) **Congestión aeroportuaria**

   Ha sido un obstáculo importante para concluir acuerdos de servicios aéreos liberalizados. La liberalización del acceso al mercado debe tener en cuenta las limitaciones de capacidad aeroportuaria y las necesidades de infraestructura a largo plazo.

2) **Carga aérea**

   A este respecto, la Conferencia de la OACI concluyó:

   «La carga aérea, y en particular las operaciones exclusivamente de carga, debe considerarse para acelerar su liberalización y reforma regulatoria, teniendo en cuenta sus características específicas, la naturaleza del sector y los posibles beneficios para el comercio y el desarrollo económico derivados de esa reforma».

3) **Propiedad y control de las aerolíneas**

Algunos Estados en desarrollo afrontaron dificultades por la aplicación estricta, por otros Estados, del criterio tradicional de propiedad sustancial y control efectivo de las aerolíneas. Por ello, la Asamblea de la OACI adoptó la **Resolución A24-12**, que introdujo el concepto de «**comunidad de intereses**» para la designación de aerolíneas. Este mecanismo permite tratar a los Estados de un mismo esquema de integración económica regional o subregional como una única comunidad económica a determinados efectos de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos.

4) **Asignación de franjas horarias y restricciones de vuelos nocturnos**

La asignación de franjas horarias aeroportuarias se ha convertido en una cuestión importante en muchos aeropuertos con capacidad limitada. El crecimiento del tráfico ha extendido estas limitaciones. Asimismo, las restricciones nocturnas de algunos aeropuertos generan preocupación por sus posibles efectos negativos en los servicios aéreos internacionales de determinadas regiones.

TIPOS DE ACUERDOS AÉREOS

Los acuerdos internacionales pueden clasificarse de varias formas. Las más habituales son las siguientes:

Según el número de participantes

a) **Acuerdos bilaterales:** Se celebran entre dos Estados.

b) **Acuerdos multilaterales:** Se celebran entre tres o más Estados.

Según el alcance geográfico o la integración regional

a) **Acuerdos regionales:** Se celebran entre Estados de una misma región geográfica o con intereses comunes para reforzar la cooperación y la integración en comercio, desarrollo económico, seguridad o integración regional.

b) **Acuerdos plurilaterales:** Participan varios Estados, pero no todos los miembros de una organización o comunidad internacional. Sus disposiciones solo obligan a los Estados que deciden adherirse.

Según el grado de liberalización del mercado aéreo

Desde la perspectiva de la política de transporte aéreo, los acuerdos también se clasifican por su grado de apertura:

a) **Acuerdos tradicionales**

Se caracterizan por un elevado control gubernamental de los servicios internacionales. Sus principales rasgos son:

- Designación limitada de aerolíneas por cada Estado;
- Restricciones de frecuencias y capacidad (número de vuelos y asientos disponibles);

- Regulación de las rutas y los destinos autorizados; y
- En algunos casos, aprobación de las tarifas por las autoridades aeronáuticas de ambos gobiernos.

b) **Acuerdos de transición**

Introducen más flexibilidad que los tradicionales, pero mantienen algunos controles regulatorios. Sus principales rasgos son:

- Autorización de múltiples aerolíneas designadas;
- Mayor flexibilidad para determinar frecuencias y capacidad;
- Liberalización parcial de la regulación tarifaria; y
- Mantenimiento de restricciones en determinadas rutas o derechos de tráfico.

c) **Acuerdos liberalizados**

Otorgan amplia libertad comercial a las aerolíneas de los Estados contratantes. Sus principales rasgos son:

- Número ilimitado, o considerablemente mayor, de aerolíneas designadas;
- Ausencia de restricciones significativas de frecuencias o capacidad;
- Libertad para establecer tarifas según las condiciones del mercado;
- Mayor flexibilidad operativa para elegir rutas; y
- Según el acuerdo, posibilidad de ejercer libertades del aire adicionales.

MEDIDAS PREFERENCIALES

Debe alentarse a los Estados a considerar especialmente los intereses y necesidades de los países en desarrollo en sus relaciones de transporte aéreo y, cuando proceda, a otorgar medidas preferenciales adecuadas. Estas se definen como «disposiciones regulatorias no recíprocas acordadas por los Estados en una relación regulatoria, consideradas necesarias para que un país en desarrollo participe de forma efectiva y sostenible en el transporte aéreo internacional».

Estas medidas son solo uno de los diversos instrumentos de política disponibles para que los países en desarrollo refuercen y amplíen su participación en el transporte aéreo internacional. Pueden aplicarse principalmente en los siguientes ámbitos:

Propiedad

Los Estados pueden dispensar el requisito tradicional de que la aerolínea designada por un Estado en desarrollo sea propiedad sustancial de ese Estado o sus nacionales y esté bajo su control efectivo.

Asignación de franjas horarias

La política de franjas horarias es una opción estratégica clave que configura el sector aéreo y su contribución al crecimiento económico, los objetivos de conectividad y el interés público. Las franjas tienen importancia y valor comercial para sus titulares. Ese valor, derivado de infraestructuras normalmente financiadas y mantenidas por aeropuertos o

autoridades públicas, lo captan las aerolíneas al conservarlas o utilizarlas de forma que les otorga una ventaja comercial.

ACI destacó la importancia de revisar las reglas de asignación para flexibilizar el uso de las franjas horarias. Priorizar la estabilidad cuando los cambios pueden afectar a la dinámica del mercado limita la capacidad del sistema para responder a nuevas necesidades de política.

En los aeropuertos congestionados, las barreras de entrada pueden crear posiciones dominantes. La continuidad del acceso debe basarse en contribuciones sostenidas a la competencia, la conectividad y la eficiencia del sistema, en lugar de métodos tradicionales que no responden a la demanda real ni contribuyen a ella de forma que favorezca el crecimiento regional y genere valor para pasajeros y comunidades locales.

5.3 Liberalización en América Latina y el Caribe

Por regiones geográficas, se presenta la situación actual de los mercados predominantes: Brasil, Colombia, Argentina, Ecuador y Perú en Sudamérica; Panamá y Costa Rica en Centroamérica; México en Norteamérica; y República Dominicana y Cuba en el Caribe.

Región	Grado de apertura	Modelo predominante	Derechos de tráfico	Tendencia actual	Integración regional	Evaluación comparativa
AMÉRICA DEL NORTE (MÉXICO)	Alto	Modelo bilateral liberalizado, con algunos acuerdos tradicionales o de transición	Predominan las libertades 3.ª, 4.ª y 5.ª; algunos acuerdos van más allá	Liberalización selectiva y consolidación de cielos abiertos	Integración con Estados Unidos; acuerdo horizontal con la UE	Uno de los mercados más liberalizados de la región, aunque su estructura sigue siendo principalmente bilateral
AMÉRICA CENTRAL	Medio–alto	Combinación de acuerdos bilaterales, cielos abiertos y mecanismos regionales	Libertades 3.ª y 4.ª generalizadas ; 5.ª cada vez más frecuente	Liberalización progresiva, especialmente en Panamá, Costa Rica y algunos acuerdos de Guatemala, Honduras y El Salvador	Integración limitada; el SICA aún no ha creado un mercado aéreo único comparable al de CARICOM	Liberalización significativa, pero fragmentada
SUDAMÉRICA	Alto y creciente	Evolución del bilateralismo hacia la liberalización regional	Libertades 3.ª–5.ª ampliamente utilizadas; expansión hacia la 6.ª y la 7.ª	La región con la transformación reciente más importante	CAN, CLAC e iniciativas nuevas como ALAS / Cielo Único Sudamericano	Mayor impulso hacia una liberalización estructural y supranacional
CARIBE	Medio–alto, pero heterogéneo	Modelo multilateral CARICOM y acuerdos bilaterales	Libertades 3.ª, 4.ª y 5.ª; avances hacia la 6.ª y la 7.ª en algunos acuerdos	Integración intrarregional con liberalización gradual	CARICOM MASA es el mecanismo regional más avanzado	Alta integración jurídica intrarregional, pero enfoques heterogéneos hacia terceros países

Fig 41. Comparación regional del grado de liberalización y la política de transporte aéreo.

5.4 Principales resultados

A partir del marco regulatorio y el análisis regional anteriores, se resumen los principales resultados sobre la situación y evolución de la liberalización del transporte aéreo en América Latina y el Caribe. Se destacan los avances recientes y las nuevas tendencias, se comparan los enfoques de países y subregiones y se ofrece una evaluación general del grado relativo y la orientación de la liberalización en LAC.

1. Ecuador adoptó una política formal de cielos abiertos en 2018 para liberalizar progresivamente el transporte aéreo internacional, aumentar la conectividad, atraer operadores y promover competencia, turismo y comercio internacional. Se aplica mediante el marco regional de transporte aéreo de la Comunidad Andina, acuerdos bilaterales de servicios aéreos (ASA) y memorandos de entendimiento (MoU). Aunque ha ampliado progresivamente derechos de tráfico, frecuencias, capacidad y flexibilidad operativa en varios mercados, el grado de liberalización depende del instrumento específico de cada relación bilateral.

2. La tendencia regional ya no puede describirse simplemente como el paso de acuerdos bilaterales tradicionales a «cielos abiertos». Surge una segunda etapa de liberalización, con ampliación progresiva de los derechos de tráfico más allá de la tercera y cuarta libertades del aire y reducción o eliminación de restricciones cuantitativas.

   Esta tendencia destaca en Brasil y Argentina. En julio de 2026, Brasil modificó sus criterios de negociación para permitir acuerdos de hasta la séptima libertad en operaciones mixtas de pasajeros y carga. Argentina impulsa ALAS para avanzar progresivamente hacia un mercado aéreo sudamericano liberalizado, con objetivos futuros que abarcan libertades superiores, incluida la novena.

   La Comunidad Andina (CAN) representa un modelo diferente, basado en acuerdos bilaterales y en un espacio aéreo regional integrado. En junio de 2026, Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú comenzaron formalmente a evaluar la iniciativa «Cielos Andinos», que busca, entre otros objetivos, armonizar la regulación y reducir barreras a la movilidad aérea regional.

3. Comparación por países:

Grupo	Países	Principales características
Liberalización profunda / transformación estructural	Argentina, Brasil	Avanzan hacia derechos de tráfico más amplios, eliminación de restricciones de capacidad y frecuencias y mayor integración regional. Argentina impulsa una liberalización especialmente extensa; Brasil ha introducido recientemente la posibilidad de negociar derechos de séptima libertad para pasajeros y carga.
Cielos abiertos consolidados	Panamá, Colombia, Perú, Ecuador	Mantienen políticas claramente orientadas a la liberalización, con mayor uso de derechos de quinta y sexta libertades y menos restricciones. En los países andinos también existe integración regional mediante la Comunidad Andina (CAN).
Liberalización selectiva / progresiva	México, Costa Rica, República Dominicana	Tienen mercados relativamente abiertos y siguen ampliando derechos de tráfico, aunque la liberalización no es uniforme en toda su red de acuerdos. Conviven instrumentos tradicionales, de transición y de cielos abiertos.
Modelo predominantemente tradicional	Cuba	Mantiene un enfoque más prudente en la concesión de derechos de tráfico y la liberalización de capacidad, frecuencias y libertades superiores.

Fig 42. Acuerdos internacionales y liberalización del mercado: conclusiones de la comparación por países.

4. Con la clasificación WASA, acuerdos tradicionales, de transición y de plena liberalización (cielos abiertos), y considerando designación, capacidad, tarifas y, especialmente, derechos de tercera, cuarta y quinta libertades, los países y modelos predominantes por región pueden resumirse así:

A. Norteamérica (México): liberalización bilateral avanzada

México es un caso particular: aunque pertenece geográficamente a Norteamérica, su política aerocomercial combina **bilateralismo avanzado y acuerdos selectivos de cielos abiertos**.

El principal ejemplo es su relación con Estados Unidos, cuyo acuerdo vigente permite un mercado considerablemente liberalizado. Se complementa con acuerdos con otros países y el acuerdo horizontal con la Unión Europea.

Por tanto, México puede caracterizarse como:

> Un modelo de liberalización bilateral avanzada, orientado a mercados abiertos, pero sin sustituir plenamente el sistema bilateral por un marco multilateral regional.

B. Centroamérica: liberalización progresiva, pero fragmentada

Centroamérica presenta una situación intermedia, con una clara tendencia hacia:

- Designación múltiple de aerolíneas;
- Eliminación o ampliación de los límites de frecuencias;
- Eliminación de restricciones de capacidad;
- Mayor uso de **derechos de quinta libertad**;
- Acuerdos de cielos abiertos con determinados socios;
- Mayor flexibilidad en rutas y operaciones.

Sin embargo, **aún no existe un verdadero mercado único centroamericano de transporte aéreo** comparable al marco de CARICOM.

Por ello, la región puede clasificarse como:

> Un mercado en liberalización, cuyos avances se logran principalmente mediante acuerdos bilaterales, más que por una integración aerocomercial regional plena.

Panamá es probablemente el ejemplo más claro de liberalización centroamericana, y Costa Rica también ha avanzado hacia acuerdos más abiertos.

C. Sudamérica: la transformación más profunda

Aquí se produce el cambio más importante. La política aerocomercial sudamericana evoluciona desde el modelo tradicional de:

Derechos de tercera y cuarta libertades -> restricciones de frecuencias y capacidad -> designación limitada

hacia:

Mercado abierto -> designación múltiple -> frecuencias determinadas por el mercado -> derechos de quinta y sexta libertades -> séptima libertad para determinados servicios.

Destacan los avances recientes en **Brasil, Argentina, Ecuador y Perú**.

Además, en 2025 la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) aprobó un memorando de entendimiento para liberalizar los **derechos de quinta y sexta libertades en servicios combinados de pasajeros, carga y correo**. Lo firmaron inicialmente Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, Paraguay, República Dominicana y Uruguay; Bolivia se incorporó después.

Esto supone un cambio cualitativo: **el debate regional ya no se limita a liberalizar la tercera y cuarta libertades**, sino que empieza a abordar sistemáticamente la quinta y la sexta.

Se complementa con la **iniciativa ALAS**, dirigida a una mayor integración del mercado sudamericano.

Desde la perspectiva de las políticas públicas, Sudamérica puede caracterizarse como:

> La región latinoamericana con mayor impulso actual hacia una liberalización aerocomercial profunda, que pasa progresivamente de la liberalización bilateral a mecanismos regionales de integración y derechos de tráfico más amplios.

La propia OACI ha destacado la importancia de avanzar hacia una liberalización gradual y los mecanismos multilaterales latinoamericanos como instrumentos para lograrla.

D. Caribe: mayor integración jurídica que Centroamérica

El Caribe tiene una característica propia: su principal ventaja es el Acuerdo Multilateral de Servicios Aéreos de CARICOM (MASA), que entró en vigor el 17 de agosto de 2020 y busca establecer un mercado único de servicios aéreos dentro de CARICOM. Desde el punto de vista jurídico, el Caribe cuenta así con un mecanismo de integración más profundo que Centroamérica.

Sin embargo, existe una distinción importante: «La integración intrarregional no equivale a una liberalización universal frente a terceros países». CARICOM ha avanzado mucho en la liberalización entre sus miembros, pero estos mantienen políticas diferentes hacia terceros. El modelo está integrado regionalmente, pero es heterogéneo en sus relaciones externas.

5. Clasificación regional:

Si se construye una escala cualitativa de liberalización aerocomercial que considere los acuerdos de cielos abiertos y también el alcance de los derechos de tráfico, las frecuencias, la capacidad, la designación y el avance hacia libertades superiores, la clasificación propuesta sería:

A. Sudamérica: muy alta / mayor impulso

Argentina -> Brasil -> Chile/Colombia/Perú/Ecuador -> otros países

Rasgo principal: ***transición hacia la liberalización estructural***, con derechos de quinta, sexta y, en algunos casos, séptima libertades.

B. Norteamérica (México): alta

Rasgo principal: ***acuerdos bilaterales avanzados de cielos abiertos***, especialmente con Estados Unidos, pero sin un mercado aéreo regional específicamente latinoamericano.

C. Caribe: media–alta

Rasgo principal: ***integración multilateral intrarregional mediante CARICOM***, aunque persisten diferencias importantes en las relaciones con terceros países.

D. Centroamérica: media–alta

Rasgo principal: ***liberalización bilateral progresiva***, pero con mayor fragmentación y menor integración institucional regional.

Conclusión: La comparación identifica cuatro modelos de política aerocomercial:

Región	Modelo que mejor la caracteriza
Sudamérica	Liberalización profunda e integración regional
Norteamérica (México)	Liberalización bilateral avanzada
Caribe	Integración multilateral intrarregional
Centroamérica	Liberalización bilateral progresiva y fragmentada

Fig 43. Modelos de política aerocomercial de LAC.

En conclusión:

> **«El liderazgo actual en liberalización ya no depende solo de cuántos países tienen acuerdos de cielos abiertos, sino de la profundidad de esos acuerdos».**

La clasificación OACI/WASA distingue precisamente acuerdos tradicionales, de transición y plenamente liberalizados. La tendencia reciente de América Latina apunta a superar la eliminación de restricciones de tercera y cuarta libertades y avanzar hacia mayor apertura de la quinta, sexta y séptima.

Un estudio regional reciente de ACI indica que la conectividad de América Latina sigue un **42% por debajo de mercados más liberalizados como Norteamérica y Europa**. Esto muestra que, pese a los avances, persiste una brecha estructural de liberalización e integración.

Resumen:

- Sudamérica = mayor profundidad de liberalización
- México = modelo bilateral abierto más maduro
- Caribe = mayor integración jurídica intrarregional
- Centroamérica = liberalización progresiva, pero fragmentada.

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS

6.1 Prioridades estratégicas

La evidencia del informe sugiere cuatro objetivos complementarios para la política aérea de América Latina y el Caribe: profundizar la integración del mercado regional, promover la competencia y la entrada al mercado, reforzar la conectividad internacional y mejorar la conectividad de los mercados regionales y los aeropuertos secundarios. Responden a las principales características estructurales identificadas y deben abordarse teniendo en cuenta las diferencias importantes de tamaño, geografía, composición del tráfico y estructura de aerolíneas entre países de LAC.

PROFUNDIZAR LA INTEGRACIÓN DEL MERCADO REGIONAL

La primera prioridad es promover una mayor integración regional. Frente a Europa, la principal diferencia del mercado aéreo de LAC es su integración mucho menor, más que su concentración. A diferencia del Espacio Económico Europeo o del mercado doméstico estadounidense, LAC carece de un mercado aéreo único plenamente liberalizado. Esta fragmentación institucional limita la conectividad y la expansión transfronteriza de aerolíneas y reduce el potencial de economías de escala. Una mayor liberalización intra-LAC, con más libertad de entrada y salida, precios y decisiones de capacidad, facilitaría la competencia y mejoraría la conectividad. Reducir barreras jurídicas a la propiedad transfronteriza y a la creación de grupos multinacionales permitiría operar con más eficiencia en la región. Aunque LATAM y Avianca han adoptado con éxito estructuras multinacionales, la mayoría de las aerolíneas, especialmente las de bajo coste, siguen limitadas principalmente a sus mercados domésticos.

PROMOVER LA COMPETENCIA Y LA ENTRADA AL MERCADO

La segunda prioridad es promover la competencia. Aunque la concentración por ruta de LAC es comparable a Europa, la competencia sigue limitada en muchas rutas. Las autoridades deben vigilar posibles prácticas anticompetitivas, como la colusión y el abuso de poder de mercado. Las reformas que faciliten la entrada y expansión de aerolíneas de bajo coste nacionales y extranjeras aumentarían la presión competitiva y las opciones del consumidor, especialmente en rutas internacionales intra-LAC con escasa penetración de LCC. Las tarifas aeroportuarias también pueden contribuir. Los sistemas transparentes, no discriminatorios y con orientación comercial pueden favorecer la entrada, nuevas rutas o frecuencias, siempre adaptados a las características y prioridades de cada aeropuerto. La experiencia del Sudeste Asiático, con asientos por habitante similares, pero mayor competencia y presencia de LCC, sugiere margen para estructuras más competitivas en LAC, pese a las diferencias geográficas y de composición del tráfico.

REFORZAR LA CONECTIVIDAD INTERNACIONAL

El tercer objetivo es reforzar la conectividad internacional. Los mayores centros de conexión de LAC comparten muchas características con los de otras regiones: las aerolíneas de red reúnen la mayoría de las operaciones y las de bajo coste tienen un papel menor. Sin embargo, destaca su baja cuota de tráfico de largo radio. Las políticas que favorezcan nuevos servicios de largo radio e integren las aerolíneas de red regionales en alianzas globales, incluidas empresas conjuntas con neutralidad respecto al operador del vuelo cuando proceda, podrían reforzar el papel estratégico de estos aeropuertos en las redes mundiales y mejorar la conectividad de LAC con el resto del mundo.

REFORZAR LA CONECTIVIDAD REGIONAL Y DE AEROPUERTOS SECUNDARIOS

Otra prioridad es reforzar la conectividad de los aeropuertos secundarios y pequeños, que forman una parte importante de la red de LAC, pero reúnen poca capacidad total. La aviación regional apoya estos mercados, especialmente en el Caribe y Centroamérica, y conecta los aeropuertos secundarios entre sí y con los grandes. Las políticas que faciliten el desarrollo y la sostenibilidad de rutas de menor demanda, mediante incentivos aeroportuarios adecuados, regulación proporcionada y condiciones operativas adaptadas a aeronaves y mercados pequeños, podrían preservar y ampliar la capilaridad de la red regional.

Este objetivo es especialmente relevante cuando la capacidad programada supera el nivel prepandemia, pero los pares de aeropuertos siguen por debajo de 2019. Reforzar la conectividad requiere aumentar la capacidad de los grandes aeropuertos y también ampliar las conexiones de la red y el acceso a servicios en mercados secundarios. La experiencia internacional, especialmente la estadounidense, muestra la función de la aviación regional en un sistema más interconectado, aunque el enfoque de LAC debe adaptarse a la geografía y al mercado de cada subregión.

6.2 Marco de políticas facilitador

Estos objetivos también requieren seguir avanzando en la liberalización del transporte aéreo y la integración regulatoria de LAC. A partir de las iniciativas existentes, el énfasis podría desplazarse de la liberalización tradicional de tercera y cuarta libertades hacia derechos de tráfico más amplios, mayor flexibilidad de frecuencias y capacidad, designación múltiple de aerolíneas y, cuando proceda, extensión progresiva de la quinta, sexta y séptima libertades. Las iniciativas sudamericanas, los mecanismos regionales de integración y la experiencia de CARICOM en el Caribe aportan bases relevantes para profundizar la integración del transporte aéreo.

Una combinación flexible de instrumentos bilaterales y multilaterales podría apoyar este proceso, respetando las distintas circunstancias y grados de apertura de los países de LAC. Una mayor convergencia de acuerdos de servicios aéreos y regulación podría reducir la fragmentación, facilitar la entrada y expansión de aerolíneas y crear oportunidades de conectividad intrarregional e internacional. Los avances deben combinar mayor coordinación entre Estados y eliminación progresiva de restricciones innecesarias de acceso al mercado, manteniendo las salvaguardias pertinentes de competencia, seguridad y regulación nacional.

Estas medidas contribuirían a un mercado aéreo más integrado, competitivo y conectado internacionalmente. Las políticas diferirán entre países por el tamaño de mercado, la especialización turística y las estructuras existentes, pero una mayor integración y competencia ofrecen las mayores oportunidades para el desarrollo a largo plazo del sector aéreo de América Latina y el Caribe.

La celebración de un acuerdo internacional, con independencia de su grado de liberalización, **«no determina por sí sola su entrada en vigor, su eficacia jurídica ni su carácter vinculante para las partes»**. Estos efectos dependen de cumplir los requisitos y procedimientos del propio instrumento y del marco jurídico interno aplicable en cada Estado.

Dado que la entrada en vigor y la plena eficacia jurídica de los acuerdos internacionales **«no dependen necesariamente de su mera firma»**, se recomienda identificar claramente los requisitos y procedimientos necesarios para la entrada en vigor y aplicación efectiva de cada acuerdo.

Este enfoque permitiría que la política aerocomercial se centrara en la **«negociación y celebración de acuerdos y también en la aplicación efectiva y la exigibilidad de los compromisos asumidos»**, reforzando su eficacia jurídica y su impacto en la conectividad y la liberalización del transporte aéreo internacional.

Gracias

AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL
LATIN AMERICA CARIBBEAN

ALIGN THE WORLD TO YOUR INTERESTS

UNIVERSITAT DE BARCELONA