

El tráfico aéreo en 2025: un año dispar y agrietado

Pese a los récords de pasajeros transportados, no es menos cierto que el éxito solo contempla al tráfico internacional.

■ POR ALEJO MARCIGLIANO
redaccion7@ladevi.com

Es imposible tener una mirada única sobre lo sucedido con el tráfico aéreo en nuestro país a lo largo de 2025. Y es que sabemos de la complejidad de la actividad turística, de la superposición de intereses y miradas, y el desarrollo de esferas diferentes.

Hablar de buena salud del mercado, probablemente, nos llevaría a considerar que tanto el receptivo, como el emisivo y el nacional, se deberían encontrar equilibrados o a distancias razonables uno del otro. Y allí comienza el problema.

Barriendo a un lado las serpentinas de los récords rotos y



ensalzados desde la Casa Rosada, la realidad es que mientras el tráfico internacional vuela, literalmente, el cabotaje no alcanza los niveles de 2023. Pero vayamos por partes.

Cabotaje deprimido

Para entender 2025 es imposible no remontarse a 2024. En lo que hace estrictamente al tráfico aéreo de cabotaje, en 2024, tras un primer trimestre positivo, de abril a diciembre las cifras se ubicaron por debajo de las de 2023. Esto se debió fundamentalmente a la devaluación del 118% con la que debutó el gobierno de Javier Milei, concretada en diciembre de ese año.

De modo que lo que se esperaba en 2025 era la recuperación. Y de enero a noviembre se movilizaron más pasajeros en

cabotaje en la comparación versus 2024. Sin embargo, y esto es lo realmente problemático: desde mayo de 2025, la recuperación no supera las cifras de las de 2023. Pero, además, el número de vuelos ha crecido de enero a noviembre apenas un 8% y la ocupación promedio del mercado se ha desplomado 1 punto porcentual.

El tráfico internacional que vuela

A diferencia de lo sucedido con el cabotaje, el dólar barato ha sostenido una expansión del tráfico internacional que combina tanto el turismo emisivo como el receptivo. El número de pasajeros internacionales transportados, de enero a noviembre, creció un 19%, y del mismo modo, el número de vuelos aumentó un 20%.

Esto se ha motorizado, además, por el incremento en el número de servicios aéreos, frecuencias y nuevas rutas internacionales, especialmente regionales.

¿Y 2026?

Hay sendos interrogantes que pesan sobre el tráfico aéreo para 2026, y curiosamente apuntan al mismo factor: el tipo de cambio. Mientras el dólar si-

Nuevas rutas y acuerdos bilaterales

Otra dimensión novedosa de 2025 fue la implementación de algunas disposiciones de los acuerdos bilaterales (Acuerdos de Servicios Aéreos) firmados y actualizados desde que Javier Milei llegara al poder. En tres casos, lo firmado incluye las 8° y 9° Libertad, lo que supone poder operar en el cabotaje, a continuación de un vuelo internacional o de modo separado. Se trata de los acuerdos con Uruguay, Paraguay y Chile. Además, la mayoría de esos acuerdos incluye la denominada 5ta Libertad, que es la que permite, por ejemplo, la implementación del vuelo Santiago/Buenos Aires/Miami o Santiago/Río de Janeiro/Buenos Aires, ambos de Latam Airlines, o el Río de Janeiro/Bogotá/Buenos Aires, de Gol Linhas Aéreas. En casi todos los casos, estos nuevos servicios implican un incremento de la oferta regional.

ga barato, el tráfico internacional seguirá motorizando el turismo emisivo, fundamentalmente. Y a su vez, si sigue así, se continuará restando competitividad al turismo receptivo. El cabotaje se vincula más con los niveles de recesión y actividad económica del país. Pero también se vincula con el dólar barato porque mucha de la demanda nacional, al valor actual del dólar, seguirá optando por viajar al exterior.

JetSMART la gran ganadora

Hablar de apuesta es injusto porque el azar no viene al caso. Porque crecer en un mercado que no es precisamente floreciente es un logro, no es cosa de suerte. Es el caso de JetSMART en este 2025. La empresa pasó de tener una participación de mercado del 17% en enero al 25% en noviembre. Para lograr eso la empresa incrementó su oferta, pasando de ofrecer 1.703 vuelos en enero a 2.151 en noviembre. En el acumulado enero/noviembre, 2024 vs. 2025, el crecimiento de la oferta es del 87%.