

Informe especial

# CÓMO HACER DE LOS CIELOS PERUANOS UN MERCADO MÁS COMPETITIVO

---

Más competencia, más  
rutas y mejores tarifas:  
cómo impulsar el mercado  
aerocomercial peruano



# Más competencia, más rutas y mejores tarifas: cómo impulsar el mercado aerocomercial Peruano



POR:  
RAFAELA OJEDA  
**COORDINADORA DEL  
ÁREA LEGAL - AFIN**

El mercado aerocomercial peruano mantiene restricciones regulatorias que limitan la competencia y reducen la oferta de servicios. La Ley de Aeronáutica Civil (Ley N° 27261) reserva el transporte aéreo nacional a empresas domiciliadas en el Perú, que tengan una mayoría de directivos de nacionalidad peruana o estén domiciliados en el país, y con más del 51% de su capital bajo propiedad y control de accionistas peruanos con domicilio permanente aquí. Estas restricciones contrastan con las tendencias de otros mercados aéreos, más abiertos y competitivos.

A ello se suma que el Perú no ha incorporado la 8.<sup>a</sup> ni la 9.<sup>a</sup> libertad de libertades del aire en sus acuerdos bilaterales, por lo que las aerolíneas extranjeras no pueden realizar operaciones de cabotaje ni participar libremente en el mercado doméstico. En la práctica, el acceso a nuestro mercado permanece cerrado a la competencia internacional.

Frente a ello, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) ha suscrito acuerdos que alcanzan la 6.<sup>o</sup> libertad del aire con 12 países, entre ellos Ecuador, Paraguay, Brasil, Costa Rica y Australia. Ello permite que aerolíneas nacionales y extranjeras conecten tráfico hacia terceros países a través de sus propios territorios, sin limitaciones de capacidad, rutas ni frecuencias, lo que se traduce en mayor oferta y competitividad para los usuarios peruanos.

## **Pero las restricciones también se extienden a la gestión de infraestructura aeroportuaria:**

### **Sin coordinador independiente de slots**

El Perú no cuenta con un coordinador independiente de *slots*

### **Sin estándares internacionales**

Ni aplica estándares internacionales para la asignación de capacidad aeroportuaria

### **Barreras de entrada**

Lo que reduce la eficiencia en el uso de la infraestructura disponible y puede dificultar el ingreso de nuevos operadores.





## Una experiencia regional de apertura aerocomercial

Argentina enfrentaba restricciones regulatorias incluso más restrictivas que las vigentes en el Perú. Sin embargo, entre 2023 y 2025 implementó un proceso de liberalización orientado a incrementar la competencia y atraer inversión.

Primero, modificó su Código Aeronáutico a través del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 70/2023, e incorporó los principios de libertad de mercado y de seguridad como criterios rectores de la política aeronáutica civil, y estableciendo el fomento del acceso recíproco de operadores tanto en el mercado internacional como en el de cabotaje.

Luego, en 2024, a través del Decreto N° 599/2024, eliminó numerosas barreras regulatorias y estableció como principios rectores el libre acceso a nuevos operadores, el estímulo a la competencia leal, la libertad tarifaria y la libertad para definir frecuencias, bajo criterios operativos y de seguridad, y la transparencia en la medición, asignación y utilización de la capacidad aeroportuaria (slots) entre otros aspectos. De esta manera, otorgó la libertad comercial a los operadores para determinar rutas, se incentivó la apertura de nuevas rutas y se facilitó el ingreso de nuevas empresas al mercado.

Después, a través del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 338/2025, se completó el proceso y se eliminaron las últimas restricciones estructurales relevantes:

**01****APERTURA ACCIONARIA**

Eliminó el requisito de nacionalidad argentina de los accionistas y de los directores y administradores de las empresas operadoras.

**02****PRÓRROGA AUTOMÁTICA**

Permitió la prórroga automática de las autorizaciones para la operación de rutas.

**03****MATRÍCULA EXTRANJERA**

Facilitó el uso de aeronaves de matrícula extranjera.

**04****CABOTAJE DESREGULADO**

Eliminó la autorización estatal previa para realizar rutas de cabotaje.

**05****CONTRATACIÓN FLEXIBLE**

Eliminó la cuota obligatoria de personal con nacionalidad argentina.

**06****MENOR ININTERVENCIÓN ESTATAL**

Eliminó los derechos preferentes del Estado sobre activos de aerolíneas.

**07****REGISTRO MÁS FLEXIBLE**

Permitió registrar aeronaves mediante contratos que transfieran la explotación económica, aunque no exista aún una transferencia de propiedad.

Los resultados de la apertura del mercado aeronáutico civil de Argentina son evidentes. De acuerdo a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) (2026), al 2025 registraron los siguientes récords históricos:





La expansión del sector fue especialmente visible en los aeropuertos del interior del país, lo que evidencia una mayor conectividad y una red aérea más amplia, diversa y descentralizada. Los aeropuertos con mayor crecimiento, respecto del 2024, fueron:

### Pasajeros Nacionales



**Río Hondo**

**Santa Fe**



**Neuquén**

**Puerto Madryn**

### Pasajeros Internacionales



**Salta**

**Córdoba**



**Bariloche**

**Buenos Aires**

Además, en 2025, 2.16 millones de pasajeros realizaron vuelos internacionales directos desde el interior del país sin pasar por Buenos Aires, lo que representa un incremento de 38% respecto de 2024 y de 73% frente a 2023. Este crecimiento refleja una mayor conectividad regional y el fortalecimiento progresivo del rol de los aeropuertos provinciales dentro del sistema aerocomercial argentino.



El caso argentino constituye una experiencia regional relevante que demuestra cómo la modernización regulatoria y una mayor apertura a la competencia pueden traducirse en más conectividad, mayor oferta de servicios y un mercado aerocomercial más dinámico. Para el Perú existe una agenda concreta de reformas que comprende la revisión de las restricciones de propiedad y control previstas en la Ley N° 27261, la ampliación progresiva de libertades aerocomerciales mediante acuerdos bilaterales y la implementación de mecanismos independientes para la asignación eficiente de slots. Estas medidas contribuirían a fortalecer la competitividad del sector, ampliar la oferta para los usuarios y consolidar al país como un centro regional de conectividad aérea.

Argentina constituye un ejemplo reciente de este proceso, pero no es un caso aislado. Diversos países de la región han seguido rutas similares de liberalización aerocomercial, lo que demuestra que una regulación orientada a promover la competencia suele traducirse en mercados más dinámicos, mejor conectados y más eficientes.



## Referencias

- Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) (2026) El 2025 fue el mejor año de la historia para el sector aerocomercial. 21 de enero de 2026.

<https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-2025-fue-el-mejor-ano-de-la-historia-para-el-sector-aerocomercial>