

# Índice de Competitividade do Transporte Aéreo na América Latina e no Caribe

COMECE AGUI

# ÍNDICE

Introdução	3
Crescimento histórico do tráfego e perspectivas futuras	4
Objetivo, escopo e metodologia	6
Pilares do índice	7
Principais resultados	8
<b>Pilar 1: Custos operacionais</b>	9
1.1 Custos de combustível	11
1.2 Custos de sobrevoos	12
1.3 Custos de retorno	13
<b>Pilar 2: Qualidade da infraestrutura</b>	14
2.1 Capacidade máxima do aeroporto	16
2.2 Portas de embarque e vagas de estacionamento	20
2.3 Pontualidade	21
2.4 Qualidade do aeroporto	22
<b>Pilar 3: Impostos e taxas para passageiros</b>	24
3.1 TUA internacional	27
3.2 Outras Taxas e Impostos Internacionais	29
3.3 Impostos e taxas de chegada	30
3.4 Impostos sobre vendas e outros impostos	31
<b>Pilar 4: Sustentabilidade</b>	33
4.1 Políticas de SAF	37
4.2 Refinarias SAF	38
4.3 Idade média das frotas	39
4.4 Projetos de compensação elegíveis para o CORSIA	40

<b>Pilar 5: Disposição para viajar</b>	41
5.1 PIB per capita, PPF (constante de 2007, US\$ internacional)	43
5.2 Índice de dependência de idade	44
5.3 Taxa de urbanização	45
<b>Pilar 6: Abertura e liberalização internacional</b>	46
6.1 Abertura de vistos	48
6.2 Índice de passaportes de Henley	49
6.3 Contratos de serviços aéreos	50
<b>Pilar 7: Conectividade internacional</b>	52
7.1 Índice de conectividade	54
<b>Anexo 1: Perfil dos países</b>	63
<b>Anexo 2: Disponibilidade de portas aéreas e más de frota (Aeroportos e más de frota (Aeroportos selecionados))</b>	84
<b>Anexo 3: Conectividade internacional</b>	91
<b>Anexo 3.1: Conectividade inter-regional</b>	100



# INTRODUÇÃO

Estamos convencidos de que as viagens são uma ferramenta poderosa para o desenvolvimento. As viagens aéreas reúnem famílias, permitem que as empresas alcancem novos mercados, contribuem para o crescimento pessoal e aceleram o comércio. Das proporcionam empregos diretos, indiretos e induzidos a milhões de pessoas e, ao conectar áreas remotas e urbanas, as viagens promovem a mobilidade social, a inclusão e a acessibilidade a serviços essenciais e o intercâmbio cultural. Em uma região tão rica e diversificada como a América Latina e o Caribe, viajar não é apenas uma opção, é um serviço essencial, e milhões de pessoas de todas as etapas da vida serão beneficiadas se as viagens continuarem a crescer.

Não é de se admirar que a América Latina e o Caribe sejam uma das regiões que mais crescem no mundo em termos de viagens aéreas. Mais de 70% dos turistas que chegam à região chegam por via aérea e, na década anterior à pandemia, o aumento da atividade turística, os investimentos em infraestrutura e as novas rotas aéreas contribuirão para que o número de passageiros cresça a uma taxa de 5,6% ao ano.

A pandemia causou uma paralisação drástica, mas o setor de aviação na América Latina e no Caribe se recuperou para os níveis de 2019 e até retomou o caminho do crescimento, apesar dos contextos adversos: estima-se que 308 milhões de passageiros voaram com companhias aéreas latino-americanas em 2023, de acordo com estimativas da ALTA baseadas em dados da Amadeus Travel Intelligence - Market Insight. De fato, a América Latina e o Caribe superaram todas as outras regiões com a maior recuperação de passageiros em todo o mundo, uma conquista impressionante, considerando que não receberam assistência financeira durante a pandemia.

Então, quais são as condições que podem promover um maior crescimento das viagens aéreas? Como os países da América Latina e do Caribe podem aproveitar ao máximo essas oportunidades? E como o setor de viagens pode encontrar um caminho para o crescimento que seja realmente sustentável,

cooperativo e justo, de modo que todos os cidadãos da América Latina e do Caribe e suas economias locais, nacionais e regionais possam se beneficiar?

Desde 2019 a ALTA (Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo) e a Amadeus firmaram uma parceria para responder a essas perguntas com o Índice de Competitividade do Transporte Aéreo da América Latina e do Caribe.

Para tomar as melhores decisões, as partes interessadas do setor, os formuladores de políticas e os líderes do setor precisam ter acesso aos melhores e mais recentes dados e análises do setor. Nosso Índice de Competitividade foi projetado com isso em mente. Ao oferecer uma visão detalhada dos pontos fortes, desafios e oportunidades do setor de transporte aéreo da América Latina e do Caribe, a Amadeus e a ALTA têm como objetivo fornecer as informações de que os líderes regionais precisam para elaborar estratégias que coquestram um caminho bem-sucedido e sustentável para o crescimento, o aumento da colaboração e a melhoria da competitividade.

Em última análise, acreditamos que, se mais pessoas puderem fazer uso de viagens aéreas, os países e os cidadãos da região se beneficiarão da renda e dos empregos gerados direta e indiretamente pelo setor de turismo. Paralelo, este relatório descreve as medidas que podem ser tomadas para gerar condições mais atraentes para atrair investimentos e facilitar o turismo.

Embora este relatório analise muitos dados sobre a influência de todos os tipos de fatores, desde a infraestrutura até os preços dos combustíveis, a qualidade dos aeroportos, as taxas de passageiros, o transporte terrestre etc., há alguns temas abrangentes que sabemos que têm uma grande influência no sucesso do setor de turismo, não apenas na América Latina e no Caribe, mas em todo o mundo:

**Colaboração** O potencial da aviação e do setor de viagens e turismo precisa ser reconhecido pelos governos locais e regionais. É essencial que ele seja considerado como parte das agendas estaduais para promover contextos propícios para o desenvolvimento. A colaboração ajudará a aprimorar esses esforços de forma mais rápida e eficiente.

**A tecnologia como facilitadora** O poder transformador da tecnologia continuará a ter um impacto significativo no sucesso e no crescimento da aviação na região. A tecnologia e a inovação podem aumentar a segurança, melhorar a sustentabilidade, aumentar a eficiência e melhorar a experiência geral do passageiro. Com o varejo centrado em viagens, a tecnologia não pode ser ignorada como uma ferramenta essencial para o crescimento e a prosperidade do setor de viagens na América Latina e em outros países.

A Amadeus e a ALTA acreditam firmemente que o setor de viagens é uma força positiva. Ao trabalharmos juntos e compartilharmos esses dados e nossas descobertas com todos os nossos parceiros do setor, esperamos contribuir para um futuro em que o setor de viagens traga desenvolvimento e prosperidade para todos, ao mesmo tempo em que promove a inclusão social, a diversidade e a sustentabilidade.

Estamos ansiosos para ouvir suas opiniões,

**José Ricardo Beteño**  
Diretor Executivo e CEO da ALTA

**Victoria Gorzic**  
Vice-presidente da Airlines Latin America, Amadeus

# Crescimento histórico do tráfego e perspectivas

O setor de transporte aéreo na América Latina e no Caribe é um pilar fundamental da vitalidade econômica e do progresso social da região, não apenas facilitando a movimentação de bens e pessoas, mas também servindo como catalisador de investimentos e cooperação internacional.

A contribuição do transporte aéreo para a América Latina vai além da conectividade. Ele é uma ferramenta para o crescimento econômico e o desenvolvimento social, e a importância do setor pode ser compreendida por meio de várias dimensões fundamentais:



**Crescimento econômico:** O transporte aéreo permite que as empresas alcancem novos mercados, aprimora o setor de turismo e acelera o comércio.



**Emprego e desenvolvimento de habilidades:** Oferece empregos diretos e indiretos, promovendo habilidades e conhecimentos em diversos campos, como engenharia, logística e atendimento ao cliente.



**Coesão social e acessibilidade:** Ao conectar áreas remotas e urbanas, o transporte aéreo promove a inclusão social, a acessibilidade a serviços essenciais e o intercâmbio cultural.



**Inovação e investimento:** A necessidade contínua de avanços tecnológicos impulsiona a inovação e atrai investimentos em pesquisa, desenvolvimento e infraestrutura.



**Liderança ambiental:** O foco do setor em sustentabilidade oferece um modelo para equilibrar o crescimento com a responsabilidade ambiental.

Passageiros transportados na ALC  
(companhias aéreas baseadas na ALC)





O crescimento do setor de transporte aéreo na América Latina e no Caribe (ALC) nos últimos cinquenta anos refletiu as mudanças nas circunstâncias da região. Na década de 1970, o número de passageiros aumentou em um taxa de crescimento anual composta (CAGR) de 11,3% devido às transições políticas para as democracias, o que impulsionou o comércio e os investimentos. A década de 1980, muitas vezes chamada de "Década Perdida", testemunhou a estagnação, com um crescimento modesto de passageiros de 1,3% ao ano devido a problemas econômicos, inflação alta e dívidas.

A década de 1990 revitalizou o setor e o número de passageiros aumentou de 66,2 milhões para 93,6 milhões. As reformas econômicas, o surgimento de novas companhias aéreas, o boom do turismo e os investimentos em infraestrutura de aviação foram os principais impulsionadores. Os avanços tecnológicos nessa década tiveram um papel transformador: A introdução de sistemas informatizados de reserva simplificou os processos de emissão de bilhetes, permitindo que as companhias aéreas atingissem um público mais amplo e simplificassem as reservas. Além disso, o surgimento de ferramentas de comunicação digital e da Internet começou a remodelar a forma como as companhias aéreas interajam com seus passageiros e gerenciavam suas operações. Houve desafios, como a crise financeira de 2007-2009, mas eles foram superados com eficácia.

Entre 2010 e 2019, o número de passageiros cresceu de 126,4 milhões para 206,1 milhões, um crescimento anual de 5,6%. O aumento da atividade turística, os investimentos em infraestrutura e as novas rotas aéreas impulsionaram esse crescimento. No entanto, 2020 foi um ano difícil devido à COVID-19, que causou um declínio para 121 milhões de passageiros. No entanto, graças à resiliência das companhias aéreas e à colaboração do governo nas medidas de segurança, o setor demonstrou resiliência, abrindo caminho para uma rápida recuperação.

Hoje, o setor de aviação na América Latina se recuperou totalmente para os níveis pré-pandêmicos, com uma estimativa de 206 milhões de passageiros transportados pelas companhias aéreas da ALC até o final de 2023, de acordo com as estimativas da ALTA. Uma análise dos dados revela um espaço significativo para crescimento; o número atual de viagens per capita é de 0,6, o que representa uma oportunidade significativa de crescimento na região. Para uma expansão sustentável, é imperativo que os países simplifiquem as políticas e as estruturas, promovendo um cenário mais competitivo para o setor.

Ao concluir essa revisão histórica, fica evidente a importância deste Relatório de Competitividade. Por meio de uma avaliação detalhada de sete pilares identificados, este estudo oferece uma perspectiva holística dos pontos fortes e das vulnerabilidades dos setores de aviação da América Latina e do Caribe. É fundamental identificar áreas de excelência e potencial de melhoria. Munidos dessa análise, os países podem formular estratégias específicas, capitalizar seus pontos fortes e fortalecer as áreas de preocupação. Esse conhecimento aprofundado contribuirá para um cenário de transporte aéreo mais forte e resiliente na região.



# Objetivo, escopo e metodologia

Com este estudo, pretendemos oferecer uma visão detalhada e abrangente dos pontos fortes, desafios e oportunidades do setor de transporte aéreo na América Latina e no Caribe. Nosso objetivo é fornecer informações para que as partes interessadas, os formuladores de políticas e os líderes do setor elaborem estratégias para o crescimento sustentável, o aumento da colaboração e a melhoria da competitividade.

Este relatório analisa a competitividade do setor de transporte aéreo em 30 países da América Latina, com foco em 7 pilares principais.



**Coleta de dados:** Os dados são obtidos de relatórios confiáveis do setor, bancos de dados oficiais e cálculos específicos da IATA e da Amadeus. A plataforma Amadeus Travel Intelligence, em particular os módulos Schedule Analytics e Tariff Analytics, foram as principais fontes de dados relacionados a tráfego e capacidade.



**Ponderação dos pilares:** Cada pilar e subpilar é ponderado de acordo com sua importância para a competitividade do setor de transporte aéreo.

Ao avaliar a competitividade da aviação na América Latina e no Caribe, foi dada maior relevância aos três primeiros pilares: infraestrutura aérea, custos operacionais e taxas e impostos. A ênfase nesses pilares é justificada pela capacidade de uma infraestrutura aérea robusta de atender à demanda crescente em uma região com potencial de crescimento significativo, onde o transporte aéreo é frequentemente a única opção viável devido à sua geografia desafiadora e às longas distâncias entre os destinos. Custos operacionais competitivos são essenciais, pois as eficiências obtidas pelas companhias aéreas têm um histórico comprovado de serem repassadas aos passageiros na forma de tarifas mais baixas. Por fim, a estrutura de taxas e impostos é fundamental, pois não deve representar uma barreira que torne o custo da viagem aérea mais caro para os passageiros, especialmente em um mercado altamente sensível a preços. Portanto, esses três pilares juntos representam 70% da pontuação final deste estudo, destacando sua importância na formação de um ambiente de aviação competitivo e acessível na região.



**Sistema de pontuação:** Os países recebem pontuações entre 0 e 1 para cada pilar. Uma pontuação de 1 indica o melhor desempenho, enquanto 0 é o mais baixo. A pontuação final do país é a média ponderada de todos os pilares.



**Normalização:** As pontuações são ajustadas para o intervalo de 0 a 1. Para a maioria das métricas, valores mais altos obtêm pontuações próximas a 1. Mas para fatores em que menos é melhor, como o preço do combustível, valores mais baixos obtêm pontuações mais altas. Assim, as pontuações dos diferentes pilares são consistentes e diretamente comparáveis. Quando há vários pontos de dados para o mesmo pilar (como o preço do combustível, que difere entre os aeroportos do mesmo país), um valor específico do país foi calculado usando uma média ponderada com base no número de passageiros que cada aeroporto atende em relação ao número total de passageiros.

$$X_{norm} = \frac{X - X_{min}}{X_{max} - X_{min}}$$

$$\text{Inverso } X_{norm} = 1 - \frac{X - X_{min}}{X_{max} - X_{min}}$$



# Pilares do índice

Foam examinados os sete pilares a seguir, que fornecem uma visão geral do setor:



# Principais resultados

País/Fla	Índice de conectividade	Qualidade da infraestrutura	Logística e custos	Qualidade do ar	Portos e aeroportos	Operações e infraestrutura	Qualidade da infraestrutura	Impostos e taxas	Sustentabilidade
1	Panamá	0,76	0,90	0,77	0,48	0,79	0,61	0,24	3,34
2	Chile	0,66	0,90	0,80	0,20	0,68	0,69	0,12	6,89
3	Brasil	0,64	0,44	1,00	0,88	0,61	0,70	0,24	6,77
4	Trinidade e Tobago	0,66	0,80	0,80	0,36	0,66	0,60	0,04	6,60
5	Guatemala	0,66	0,66	0,66	-	0,66	0,66	0,08	6,49
6	Costa Rica	0,66	0,70	0,77	0,34	0,64	0,66	0,16	6,40
7	El Salvador	0,61	0,60	0,60	0,09	0,60	0,44	0,09	6,26
8	Venezuela	0,77	0,60	0,69	0,01	0,60	0,40	0,04	6,00
9	Arábia	0,71	0,76	0,76	0,07	0,64	0,37	0,21	6,21
10	Colômbia	0,68	0,61	0,66	0,69	0,61	0,66	0,29	5,70
11	Bahamas	0,64	0,77	0,60	0,00	0,60	0,60	0,31	6,70
12	México	0,61	0,61	0,66	0,19	0,66	0,66	0,60	6,66
13	República Dominicana	0,40	0,70	0,66	0,29	0,66	0,67	0,40	6,30
14	Espanha	0,34	0,66	0,67	0,06	0,60	0,67	0,10	6,31
15	Bolívia	0,40	0,77	0,64	0,04	0,61	0,66	0,00	6,26
16	Bélgica	0,64	0,61	0,70	0,00	0,64	0,66	0,06	6,21
17	Peru	0,66	0,44	0,77	0,07	0,60	0,60	0,16	6,06
18	Argentina	0,66	0,60	0,40	0,07	0,66	0,66	0,17	6,00
19	Jamaica	0,37	0,60	0,46	0,10	0,60	0,66	0,21	6,69
20	Cuba	0,00	0,07	0,67	0,00	0,40	0,16	0,16	3,60

Após analisar os dados do setor de transporte aéreo na América Latina e no Caribe, os países da região têm diferentes pontos fortes e desafios. Alguns são líderes em determinadas áreas, enquanto outros precisam de mais atenção e apoio. As classificações detalhadas oferecem uma melhor compreensão da situação de cada país e do que pode ser feito para melhorar.



**Classificação geral** O Panamá lidera o Índice de Competitividade do Transporte Aéreo para a América Latina e o Caribe 2023, com uma pontuação de 7,34, à frente do Chile, segundo colocado, que obteve 6,89. O Brasil completa o top 3 dos mercados mais competitivos com uma pontuação de 6,77. Cuba é o mercado com mais espaço para melhorias, com uma pontuação de 3,60.



**Custos operacionais** A Venezuela lidera o ranking com uma pontuação de 0,77, enquanto Cuba tem o maior espaço para melhorias, com 0,23.



**Qualidade da infraestrutura** O Panamá e o Chile são os países com as melhores infraestruturas aéreas da região, ambos com uma pontuação de 0,90. Cuba, Peru e Brasil tem muito espaço para melhorias em sua infraestrutura de transporte aéreo.



**Impostos e taxas** O Brasil lidera essa categoria, com uma pontuação de 1, e a Argentina tem o maior espaço para melhorias, de 0,12.



**Sustentabilidade** O Brasil lidera essa categoria com uma pontuação de 0,66. A Venezuela é o país com mais espaço para melhorias, com uma pontuação de 0,01.



**Disponibilidade para viajar** As Bahamas têm a pontuação mais alta nesse pilar, com 0,82. Cuba, por outro lado, tem a pontuação mais baixa, de 0,47.



**Abertura internacional** O Brasil lidera com uma pontuação de 0,72, enquanto Cuba tem as maiores oportunidades de melhoria, com 0,16.



**Conectividade** O México é o país mais bem conectado da região, com uma pontuação de 0,94, superando o desempenho de outros países. Venezuela, Trinidad e Tobago e Bolívia são os países menos conectados da região, com uma pontuação de 0,04.

Em conclusão, o setor de transporte aéreo da América Latina e do Caribe apresenta um quadro diversificado de pontos fortes e áreas que requerem atenção. O Panamá surge como líder em competitividade geral, qualidade de infraestrutura e eficiência operacional, enquanto o Brasil lidera em sustentabilidade e impostos/taxas. Entretanto, é essencial reconhecer que cada país tem seu potencial e seus desafios exclusivos. A abordagem das áreas de melhoria destacadas, especialmente em países como Argentina, Cuba e Venezuela, pode preparar o caminho para uma rede de transporte aéreo regional mais coesa e robusta. Como partes interessadas nesse setor vital, a colaboração contínua, o compartilhamento de conhecimento e os investimentos estratégicos são imperativos para elevar a posição geral da região e garantir um crescimento sustentável para o futuro.



## Pilar 1. Custos operacionais





O setor de transporte aéreo depende dos serviços aeroportuários e de navegação aérea, que incluem o fornecimento de combustível de aviação, manutenção, taxas de pouso, taxas de aterragem em voo, taxas de assistência em terra etc.

Há uma correlação positiva entre os custos operacionais e o preço das passagens aéreas, o que, sem dúvida, tem impacto sobre a lucratividade das companhias aéreas. Ao longo da história, o setor foi complementado por novas tecnologias, frota mais moderna e operações mais eficientes que conseguiram reduzir os custos operacionais e, por sua vez, o preço das passagens aéreas, o que permitiu atrair mais passageiros. No entanto, os custos operacionais estão em constante fluxo, vinculados a situações externas, como depreciação da moeda, inflação ou crises políticas, como as da Rússia e da Ucrânia, em que o efeito em cadeia desses eventos aumentou os custos.

O setor de aviação global é um setor de capital intensivo, que exige investimentos significativos em custos fixos e variáveis. As companhias aéreas enfrentam um ambiente muito competitivo, com demanda altamente sensível a variações de preço, e geralmente operam com margens de lucro estreitas. Devido a esses desafios, há uma suposição comum de que os custos associados às viagens aéreas são altos; no entanto, uma análise mais detalhada dos dados apresenta uma perspectiva diferente.

Considerando essas margens baixas e a forte concorrência, o setor de aviação na América Latina e no Caribe tem se esforçado para reparar as economias e melhorias diretamente aos passageiros. Desde 2011, as companhias aéreas da ALC reduziram seu custo por assento-quilômetro disponível (CASK) em 42,6%. Ao mesmo tempo, o rendimento, que representa a receita por passageiro-quilômetro, diminuiu 42,7% em termos reais.

**Evolução do CASK** (custo por assento disponível-km) e **Yield** (receita por passageiro-km) das companhias aéreas da América Latina e do Caribe. Valores ajustados pela inflação.





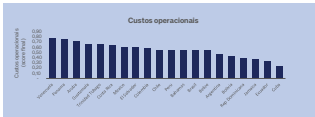
Esse progresso se deve aos esforços contínuos das companhias aéreas da região, que aumentaram sua eficiência, adotaram práticas recomendadas e conseguiram reduzir custos e melhorar as operações. Como resultado, os voos se tornaram mais acessíveis para os passageiros da região.

É por esses motivos que, no Pilar 1, analisamos e comparamos entre os países as três principais despesas operacionais que representam mais de 80% do total dos custos operacionais das companhias aéreas na região, incluindo:

Custo do combustível

Custo de estorno  
(incluindo taxas de pouso)

Custos de sobrecarga



#### 1.1.1 Preços dos combustíveis

O combustível é o maior componente dos custos operacionais das companhias aéreas, representando entre 24% e 40% em 2023, com uma média de 32,4% para as companhias aéreas sediadas na América Latina e do Caribe. Embora a grande maioria dos países da América Latina e do Caribe seja produtora de petróleo e derivados, a região enfrenta preços mais altos de combustível em comparação com os Estados Unidos, onde esse custo representa 24,4% das despesas operacionais das companhias aéreas. Embora as companhias aéreas da América Latina e do Caribe sejam mais eficientes em termos de combustível por 1000 RPKs do que suas contrapartes americanas, elas enfrentam custos mais altos, conforme ilustrado no gráfico abaixo.

#### Pilar 1. Custos operacionais

Combustível como % dos custos operacionais



Consumo de combustível para cada 1.000 RPKs



Fonte: Análise IAGG



País	Preço do combustível/galão (preço USD/20 de gasolina)	Índice
Venezuela	100	100
Panamá	212	0,88
Colômbia	287	0,87
Argentina	290	0,86
México	290	0,86
Járica	300	0,84
Brasil	300	0,84
Peru	306	0,83
Chile	307	0,83
Jamaica	307	0,83
Trinidad e Tobago	308	0,83
Guatemala	314	0,82
Ecuador	316	0,82
El Salvador	329	0,80
Costa Rica	333	0,80
República Dominicana	333	0,80
Bahamas	333	0,80
Brasil	376	0,74
Bolivia	376	0,74
Cuba	384	-

### 13.12 Custos de sobrevoo

As companhias aéreas pagam taxas de sobrevoo aos governos de cada país quando sobrevoam seu espaço aéreo, mesmo que não aterrissem em seu território. Essas taxas destinam-se a cobrir o uso do controle de tráfego aéreo e outros serviços de navegação aérea, como previsto no tempo e comunicações. O valor da taxa geralmente se baseia no peso da aeronave e na distância percorrida no espaço aéreo do país. As taxas de sobrevoo podem representar um custo significativo para as companhias aéreas, especialmente aquelas que voam em rotas de longa distância.

### Custos de sobrevoo



País	Custo/100 Kg	Índice
Estados Unidos	\$ 16,00	100
Peru	\$ 15,32	0,96
Panamá	\$ 10,00	0,63
Bahamas	\$ 10,33	0,65
Costa Rica	\$ 7,26	0,45
Bolívia	\$ 7,26	0,45
El Salvador	\$ 7,26	0,45
Colômbia	\$ 7,26	0,45
Trinidad e Tobago	\$ 9,61	0,60
Guatemala	\$ 13,00	0,81
México	\$ 4,67	0,29
Ecuador	\$ 9,34	0,58
Bolívia	\$ 6,07	0,38
Venezuela	\$ 9,00	0,56
Brasil	\$ 3,76	0,23
Chile	\$ 1,60	0,10
Argentina	\$ 19,00	1,19
República Dom.	\$ 9,00	0,56
Jamaica	\$ 2,00	0,13
Cuba	\$ 4,21	-

Fonte: Índice de TI baseado em dados das companhias aéreas.



## 12 Custos de turnaround

Os custos de turnaround da aeronave são as despesas incorridas entre a chegada na pista e as companhias aéreas tentam minimizá-los para reduzir custos e aumentar a eficiência. Os fatores que influenciam os custos incluem o tamanho da aeronave, a estrutura tarifária do aeroporto e os procedimentos da companhia aérea. Esta seção analisa os três principais custos incorridos pelas companhias aéreas ao chegar e partir de um aeroporto, que são taxas de pouso, taxas de estacionamento e taxas de ponte de jato. Os cálculos são baseados nas seguintes premissas:

Tipo de aeronave: A320 com MTOW de 78 toneladas

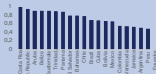
Tipo de voo: Internacional

Horário de funcionamento: Durante o dia (fora do horário de pico)

Prazo de entrega: 2 horas

País	Custo para 2 horas de Turnaround	Índice
Costa Rica	\$351	1
República Dom.	\$333	0,95
Jordão	\$274	0,78
Bélgica	\$260	0,74
Guatemala	\$256	0,73
Trinidad e Tobago	\$200	0,57
Paraguai	\$177	0,50
El Salvador	\$160	0,46
Salvador	\$160	0,46
Chile	\$160	0,46
Brasil	\$179	0,51
Cuba	\$166	0,47
Índia	\$160	0,46
Síria	\$126	0,36
Colômbia	\$79	0,23
Venezuela	\$76	0,22
Jamaica	\$63	0,18
Argentina	\$26	0,07
Peru	\$66	0,19
Equador	\$139	-

## Custo de retorno





## Pilar 2. Qualidade da infraestrutura





## 2. Qualidade da infraestrutura

A qualidade da infraestrutura de aviação é um fator determinante para a competitividade do transporte aéreo. Uma infraestrutura eficiente e moderna não apenas garante a eficiência operacional, mas também melhora a experiência geral dos passageiros. Além disso, antecipar e acomodar o crescimento futuro é muito importante, como o transporte aéreo continua a se expandir, é essencial ter infraestruturas que possam acomodar perfeitamente a crescente demanda por passageiros e cargas. A condição e a eficiência da infraestrutura de um aeroporto influenciam diretamente a capacidade de um país de atrair visitantes, negócios e a paz.

Para avaliar a qualidade da infraestrutura, dividimos esse pilar em quatro fatores específicos. Cada um desses fatores contribui de forma exclusiva para a avaliação geral da qualidade da infraestrutura.

**Capacidade máxima de aeroportos:** Usando dados do World Airport Coordinators Group (WACG), medimos os níveis de lotação dos aeroportos. O nível de congestionamento de um aeroporto dá uma ideia de sua capacidade, eficiência no gerenciamento dos horários de pico e capacidade de acomodar o crescimento sem causar congestionamento ou atrasos significativos. Um alto nível de congestionamento pode desestimar as companhias aéreas a adicionar novas rotas e prolongar os tempos de operação entre a entrada e a saída do aeroporto. Esse fator tem um peso de 40% no pilar de infraestrutura.

**Portas de embarque:** Avaliamos o número de portas de embarque disponíveis por voo durante os horários de pico. A disponibilidade de portas de embarque pode reduzir os tempos de retorno e aumentar a eficiência da companhia aérea, além de oferecer aos passageiros uma experiência de embarque mais confortável em comparação com as filas remotas. Esse fator tem um peso de 20% no pilar de infraestrutura.

**Portabilidade:** Os dados do banco de dados ODP da OAG fornecem informações sobre a portabilidade das partidas e chegadas de voos. É uma medida confiável da capacidade do aeroporto de manter operações pontuais. Esse fator tem um peso de 20% no pilar de infraestrutura.

**Qualidade do aeroporto:** Tomamos objetivos medir o nível de serviço (LoS) dos aeroportos usando uma abordagem qualitativa. Os dados são provenientes da classificação Skytrax 2023 e refletem a satisfação dos passageiros em vários pontos de contato de sua experiência no aeroporto. Esse fator é ponderado em 20% no pilar de infraestrutura.

Para garantir uma avaliação precisa e representativa da qualidade da infraestrutura aeroportuária em nível nacional, a metodologia para calcular a pontuação final de cada país baseia-se em uma análise detalhada e diferenciada. Essa abordagem recorre à variabilidade da importância e do volume de tráfego entre os aeroportos de cada país, implementando um sistema de média ponderada que reflete adequadamente o impacto de cada aeroporto na infraestrutura aeroportuária nacional.

O cálculo da pontuação final de cada fator é feito por meio de uma média ponderada, considerando a porcentagem de passageiros e o número de voos atendidos pelos aeroportos. Esse sistema garante que os aeroportos com maior volume de tráfego, que são mais relevantes para a infraestrutura aeroportuária do país, tenham uma influência proporcionalmente maior na avaliação final. Nos países em que a maior parte do tráfego está concentrada em um único aeroporto, como o caso da Panama, apenas o aeroporto principal é considerado para a avaliação.

Para a seleção dos aeroportos que fazem parte da avaliação, estabelecemos critérios claros e objetivos com foco nos "principais" aeroportos de cada país, com base no número de passageiros e voos. Essa abordagem nos permite identificar os aeroportos que:

- Lidam com o maior volume de tráfego de passageiros e voos, refletindo sua importância estratégica no país.
- São cruciais para a conectividade internacional e doméstica e desempenham um papel significativo na economia e na logística nacional.

Esses aspectos garantem que nossa avaliação se concentre nos aeroportos que realmente impulsionam e refletem a capacidade e a qualidade da infraestrutura aeroportuária de cada país. Ao aplicar esse método, nossa avaliação fornece uma comparação justa entre os países, ajustada para a variabilidade no tamanho e na importância de seus aeroportos mais críticos. Por meio dessa abordagem de média ponderada, garantimos que nossa avaliação da qualidade da infraestrutura aeroportuária represente com precisão a importância de avaliar a eficiência operacional em nível nacional.



Uma infraestrutura de aviação sólida vai além de simplesmente facilitar a movimentação de passageiros e cargas. Ela demonstra o compromisso de um país com o fortalecimento de seu setor de transporte aéreo, e um investimento adequado pode elevar significativamente a posição do país no cenário global do transporte aéreo.

Abaixo está um resumo do investimento público e privado em infraestrutura aeroportuária na América Latina e no Caribe nos últimos 15 anos, de acordo com uma análise feita pela IATA com base nos dados do INFRASTAT e do banco de dados PPI (Participação Privada em Infraestrutura) do Banco Mundial. Em média, apenas 0,07% do PIB da região foi investido em infraestrutura aeroportuária durante o período de 2008 a 2022.

As previsões atuais de crescimento do tráfego até 2040 estão entre 1,6% e 5,3%, portanto, há uma necessidade urgente de continuar investindo em infraestrutura aeroportuária na região para atender à crescente demanda. De acordo com uma análise da IATA, são necessários aproximadamente US\$ 40 bilhões de investimentos adicionais na região para atender à demanda futura, considerando as projeções de crescimento atuais.

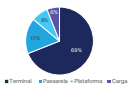


### Necessidades futuras de investimento em aeroportos

#### Investimentos privados por tipo



#### Por categoria



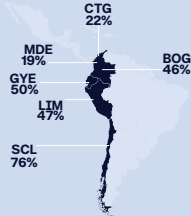
#### Por país





As recentes privatizações de aeroportos na América Latina melhoraram os terminais e a capacidade. No entanto, as altas taxas de concessão estabelecidas pelos governos pressionam os operadores aeroportuários, repassando os custos aos passageiros e às companhias aéreas. A privatização deve priorizar a eficiência do serviço e as necessidades de infraestrutura, e não simplesmente aumentar as taxas sem melhorar os serviços. Tais práticas poderiam aumentar os preços das passagens e desacelerar o crescimento da aviação na região. De acordo com as políticas da ICAO, as tarifas devem refletir o custo dos serviços prestados, garantindo que as companhias aéreas e os passageiros não sejam prejudicados por custos injustos, como aluguel e taxas de concessão pelo qual não recebem nenhum serviço em troca.

Porcentagem da receita total do aeroporto que vai para o governo em concessões de aeroportos selecionados

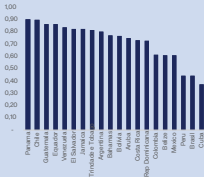




O Panamá lidera o pilar de infraestrutura com uma pontuação de 0,904, refletindo sua sólida infraestrutura de aviação. Ele é seguido de perto pelo Chile, com uma pontuação de 0,898, demonstrando um compromisso e desenvolvimento comparáveis em seu setor aeroportuário. O Equador, com uma pontuação de 0,862, também se destaca por sua infraestrutura aeroportuária.

Países como a Jamaica e a Argentina, com pontuações de 0,822 e 0,803, respectivamente, bem como El Salvador, com 0,805, mostram um progresso positivo no fortalecimento de suas capacidades aeroportuárias. Por outro lado, economias maiores, como o México e a Colômbia, com pontuações de 0,608 e 0,611, e o Brasil, com 0,441, estão em uma posição inferior, o que sugere que um mercado maior não garante necessariamente uma infraestrutura aeroportuária de alta qualidade. Esses resultados indicam uma variedade de abordagens e níveis de investimento em infraestrutura de aviação na América Latina, destacando oportunidades de crescimento em várias economias da região.

## Classificação da qualidade do transporte aéreo



## 2.7 Capacidade máxima do aeroporto

O nível de congestionamento em um aeroporto fornece um indicador de sua capacidade e eficiência operacionais. À medida que o volume de viagens aéreas aumenta, é essencial conhecer o nível de congestionamento. Um alto nível de congestionamento pode causar congestionamento, atrasos e desestimular as companhias aéreas a introduzir novas rotas. A avaliação desse fator fornece informações sobre a capacidade de um aeroporto de lidar com os fluxos de passageiros e acomodar o crescimento futuro sem interrupções significativas. Embora alguns aeroportos coordenados apresentem níveis aceitáveis de pontualidade, o foco da nossa avaliação se inclina para sua capacidade de expandir as operações, o que é vital, dado o índice de viagens por capita de O&A na América Latina e no Caribe, que destaca um potencial de crescimento significativo quando comparado às viagens por capita em mercados como os EUA ou a Europa (>2). Essa priorização reflete a importância de se preparar para um aumento na demanda aérea, além das métricas de desempenho atuais.

O fator "congestionamento do aeroporto" tem um impacto significativo, representando 10% do pilar de infraestrutura, devido à sua influência crítica na capacidade do aeroporto e na eficiência operacional. Os níveis de congestionamento afetam diretamente a capacidade do aeroporto de lidar com os fluxos de passageiros e acomodar o crescimento, sendo, portanto, um fator fundamental para determinar a qualidade e a eficiência da infraestrutura de aviação. Considerando que 50% dos votos na região destacam ou atenuam em aeroportos congestionados, é essencial promover investimentos na expansão dos aeroportos existentes ou no desenvolvimento de novos aeroportos para aliviar esse problema.

As Worldwide Air Guidelines (WAGG)

estabelecem políticas e princípios abrangentes para a alocação de slots em aeroportos congestionados. Essas diretrizes são gerenciadas pelo World Airport Slot Board (WASB), um conglomerado de especialistas em aeroportos, companhias aéreas e coordenadores de slots encarregados de promover as melhores práticas em nível global. O WASB garante a alocação imparcial desses slots diretores, permitindo que qualquer parte interessada proponha modificações. Além disso, os aeroportos são classificados em três níveis, dependendo de seu grau de congestionamento, para facilitar o gerenciamento mais eficaz dos slots.

### Nível 1 (capacidade adequada)

Nível 2 (congestionamento potencial resolvido com quotas de programação)

Nível 3 (infraestrutura inadequada ou restrições impostas que exigem coordenação de slots)

Os aeroportos que não aparecem na lista WASB recebem o valor WASB 1.

Muitos países latino-americanos apresentam consistentemente um status de Nível 1 para congestionamento aeroportuário, indicando capacidade aeroportuária equilibrada. Entretanto, os mercados mais importantes (em termos de demanda de passageiros), como México, Colômbia, Peru e Brasil, mostram sinais de congestionamento crescente. Isso destaca a necessidade de desenvolvimento e investimento em infraestrutura aeroportuária.

País	Métra ponderada do nível WASB	Índice
Argentina	1,00	100
Chile	1,00	100
Paraná	1,00	100
República Dom.	1,00	100
Ecuador	1,00	100
El Salvador	1,00	100
Costa Rica	1,00	100
Guatemala	1,00	100
Ándes	1,00	100
México	1,81	0,55
Colômbia	2,78	0,36
Peru	3,51	0,29
Brasil	3,51	0,29
Caribe	3,75	-

## Índice de congestionamento do aeroporto



Fonte: Avaliação de O&A baseada no Índice WASB



### 2.2 Pontes de embarque e posições de estacionamento

As pontes de embarque desempenham um papel fundamental na determinação da eficiência operacional de um aeroporto durante os procedimentos de embarque e desembarque.

Ao analisar o número de pontes de embarque por voos durante os horários de pico, obtemos informações sobre o potencial de transições rápidas e tranquilas dos passageiros entre a aeronave e o terminal. Embora as pontes de embarque sejam essenciais para a eficiência operacional em muitos contextos, elas não são universalmente necessárias ou desejáveis em todos os aeroportos. No caso de aeroportos com baixos níveis de tráfego ou com um mix de frota que não se beneficie de seu uso, a implementação de pontes de embarque em todos as pontes poderia aumentar desproporcionalmente os custos, comprometendo o objetivo de competitividade. Entretanto, a metodologia e os critérios de avaliação se concentram nos cinco principais aeroportos de cada país, caracterizados por altos níveis de tráfego e voos, onde a presença de pontes de embarque é um indicativo de infraestrutura avançada de aviação e contribui significativamente para a eficiência operacional.

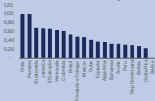
Para os principais aeroportos com altos níveis de tráfego, mas que, devido ao seu projeto original, não têm pontes de embarque, como é o caso do aeroporto de Cartagena ou do TI de Bogotá, considera-se a proximidade das posições de estacionamento com o edifício do terminal. Nesses casos, o número de posições de estacionamento em frente ao edifício do terminal é avaliado e recebe um valor equivalente ao das pontes de embarque, reconhecendo sua contribuição para a eficiência operacional. O que é crucial é minimizar o uso de posições remotas que exijam que os passageiros sejam transportados de

ônibus de e para a aeronave, pois isso pode causar atrasos e prejudicar a experiência do passageiro.

Nesse sentido, o foco de nossa avaliação vai além do mero número de pontes de embarque, buscando ressaltar a importância de manter a eficiência operacional ideal, facilitando transições rápidas e suaves para os passageiros sem comprometer a experiência geral, especialmente nos aeroportos que lidam com um volume significativo de tráfego aéreo. Uma análise mais detalhada das operações por hora e do mix de frota nos principais aeroportos da região é apresentada no Anexo 2.

País	Pontes de embarque por voos (pistas/ano médio pontes/voos)	Índice
Chile	0,87	1,00
Panamá	0,86	1,00
Guatemala	0,84	0,99
Jamaica	0,83	0,98
El Salvador	0,82	0,97
Venezuela	0,82	0,97
Colômbia	0,82	0,97
Brasil	0,80	0,94
Trinidad	0,80	0,94
Tobago		
México	0,79	0,92
Costa Rica	0,70	0,82
Espanha	0,63	0,75
Argentina	0,61	0,73
Bahamas	0,60	0,72
Uruguai	0,58	0,70
Peru	0,58	0,70
Rep Dominicana	0,58	0,70
Bolivia	0,58	0,70
Costa Rica	0,58	0,70

### Pontes de embarque/posições de estacionamento no terminal frontal em horários de pico



Fonte: Análise de dados em informações públicas



### 2.6 Qualidade de resposta

Para avaliar de forma holística a eficiência da infraestrutura aeroportuária, é fundamental avaliar o nível de serviço (qual) dos vários subsistemas do aeroporto. A metodologia ideal consistiria em uma análise quantitativa dos tempos de espera durante os processos de pisa em todos os subsistemas cruciais: check-in, segurança, controle de passaportes e retirada de bagagens. Entretanto, apesar dos esforços em vários aeroportos para obter esses dados quantitativos, a taxa de resposta foi insuficiente. Isso representou um desafio ao usar uma abordagem puramente quantitativa para avaliar a capacidade de resposta. Para preencher essa lacuna e garantir que esse elemento vital não fosse ignorado, foi adotada uma abordagem alternativa.

Reconhecendo a importância da experiência do usuário nas operações aeroportuárias, foram integrados dados qualitativos da conceituada classificação Skytrax. Seções específicas dos resultados da Skytrax foram selecionadas para medir qualitativamente a qualidade e a eficiência de cada subsistema do aeroporto. Essa abordagem qualitativa, embora não seja a intenção original, tem seu próprio mérito. Os insights qualitativos, geralmente baseados nas opiniões e experiências dos viajantes, oferecem uma visão valiosa da eficiência operacional e podem refletir a realidade de certo ponto, oferecendo um senso genuíno da experiência dos passageiros.

Embora reconhecendo que esse método qualitativo pode não fornecer a precisão granular dos tempos de espera quantitativos, ele apresenta uma alternativa viável e informativa. Essa abordagem garante que a avaliação permaneça abrangente e perspicaz, capturando a essência dos níveis de serviço do sistema aeroportuário do ponto de vista do passageiro.





## Metodologia

### Avaliação do subsistema de embarque:

Para avaliar o subsistema de check-in, usamos as pontuações das seguintes categorias da Skytrax:

Confortabilidade no check-in  
Qualidade dos sistemas de filas

### Avaliação do subsistema de segurança:

- Para o subsistema de segurança, nos baseamos nas pontuações dessas categorias da Skytrax:

Tempo de espera  
Eficiência do serviço

### Avaliação do serviço de controle de passaportes/imigração:

Para avaliar a eficiência do controle de passaportes ou do serviço de imigração, consideramos essas métricas da Skytrax:

Tempo de espera - chegadas  
Tempo de espera - partidas

### Avaliação do subsistema de coleta de bagagem:

Para avaliar o subsistema de coleta de bagagem, incorporamos as pontuações dessas categorias da Skytrax:

Instalações da sala de bagagem  
Tempo de entrega de bagagem

Esta metodologia, baseada em dados qualitativos da Skytrax, garante que nossa avaliação englobe um amplo espectro da experiência do passageiro, desde o check-in até a coleta da bagagem, registrando de forma eficaz o seu percurso pelo aeroporto.

País	Média da classificação Skytrax	Índice
Equador	4,00	1,00
Bahamas	4,00	0,99
Colômbia	3,85	0,87
Guatemala	3,50	0,83
Argentina	3,27	0,78
Brasil	3,19	0,76
Jamaica	3,00	0,71
Peru	2,91	0,69
México	2,78	0,66
Costa Rica	2,75	0,65
Venezuela	2,63	0,63
Cuba	2,56	0,61
Chile	2,50	0,60
Panamá	2,19	0,52
El Salvador	2,00	0,48

Classificação da qualidade do aeroporto



Fonte: Análisis de Clientes e Investigación Skytrax  
\*Classificação / Score não inclui países sem aeroportos classificados



## Pilar 3: Impostos e taxas para passageiros.



### 3. Impostos e taxas de passageiros

A estrutura de impostos e taxas tem um impacto significativo sobre o preço final da passagem para os passageiros, às vezes o dobro da tarifa básica. Esses encargos, geralmente cobrados pelas companhias aéreas, são destinados a diferentes entidades, como aeroportos, órgãos governamentais específicos e fundos governamentais gerais. A diversidade das regulamentações e taxas do transporte aéreo internacional, derivada da soberania de cada país, aumenta a complexidade das operações das companhias aéreas. É evidente que impostos mais baixos podem aumentar a acessibilidade aos serviços aéreos e estimular a demanda por viagens.

Para capturar a complexidade e a variedade dessas cobranças de forma mais precisa e representativa, decidimos dividir esse pilar em quatro seções distintas:

- **TAX Internacional:** A taxa de usuário do aeroporto (TUA) para voos internacionais é avaliada considerando-se as taxas de passageiros nos cinco aeroportos com o maior tráfego de passageiros internacionais em cada país. A pontuação do TUA Internacional é calculada como uma média ponderada desses aeroportos, refletindo a proporcionalidade de seu tráfego de passageiros.
- **Outras taxas e impostos internacionais:** Esta seção examina as taxas adicionais, incluindo segurança, desenvolvimento de infraestrutura e taxas de emissão de bilhetes, entre outras, pagas pelos passageiros nos cinco principais aeroportos internacionais de cada país. Para determinar o valor dessas taxas e impostos por país, é usada uma média ponderada, com base na relevância de cada aeroporto, levando em conta seu volume de passageiros internacionais.
- **Taxas e impostos de chegada:** Concentra-se

nos encargos específicos que os passageiros não residentes devem pagar ao chegar em um país, como impostos de turismo.

- **Vendas e outros impostos:** Esta seção aborda a análise do Imposto sobre Valor Agregado (IVA) e outros impostos semelhantes que são cobrados diretamente sobre a tarifa básica dos passageiros aéreos nos países que os impõem. Esses impostos, calculados como uma porcentagem da tarifa básica, afetam diretamente o custo final da passagem para os passageiros. A avaliação abrange tanto o IVA quanto quaisquer outros impostos nacionais cobrados sobre o preço de venda das passagens aéreas, fornecendo uma visão do impacto fiscal sobre o custo das viagens aéreas e seu efeito sobre a competitividade do transporte aéreo.

Para cada seção, após o cálculo dos impostos e taxas pagas nos sites selecionados, é realizada uma normalização de 0 a 1, em que o país com as menores taxas e impostos recebe a pontuação mais alta. Essa normalização permite uma comparação justa dos diferentes regimes tributários e seu impacto no custo das viagens aéreas, destacando os países que oferecem condições mais competitivas para viajantes e companhias aéreas.

Essa abordagem ajuda a identificar as áreas em que os países são mais ou menos competitivos, destacando aspectos específicos que contribuem para a acessibilidade aérea e a demanda de viagens, além de fornecer uma base sólida para políticas destinadas a melhorar a competitividade do transporte aéreo. A pontuação final dos impostos e taxas de cada país será determinada pela média das pontuações obtidas em cada uma das quatro categorias analisadas, garantindo uma avaliação equilibrada e abrangente do impacto fiscal e tributário sobre o transporte aéreo.





	País	Inter TUA	Inter Outras taxas	Impostos de chegada	Impostos sobre vendas	Total
1	Bra	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
2	Chil	0.71	1.00	1.00	1.00	0.83
3	Guatemala	0.61	0.96	1.00	0.83	0.85
4	El Salvador	0.77	0.71	1.00	0.82	0.82
5	Trinidad e Tobago	0.61	0.83	1.00	0.83	0.82
6	Panamá	0.60	0.78	1.00	0.90	0.77
7	Costa Rica	0.67	0.74	0.73	0.93	0.77
8	Peru	0.59	1.00	0.73	0.75	0.77
9	Aruba	0.73	0.46	0.82	1.00	0.75
10	Belize	0.62	-	1.00	1.00	0.73
11	Venezuela	-	0.69	1.00	0.89	0.69
12	Cuba	0.69	1.00	-	1.00	0.67
13	Equador	0.17	0.84	0.60	0.76	0.67
14	Bolivia	0.71	0.07	1.00	0.79	0.64
15	Bahamas	0.49	0.16	0.98	0.83	0.62
16	Rep Dominicana	0.61	0.40	0.55	0.75	0.55
17	Colômbia	0.25	0.47	0.73	0.74	0.55
18	México	0.19	0.61	0.34	0.94	0.55
19	Jamaica	0.65	0.00	0.50	1.00	0.46
20	Argentina	0.05	0.67	1.00	-	0.43



TUA internacional por país  
(média ponderada)



3.1 Taxa de uso do aeroporto internacional (TUA): A taxa de uso do aeroporto (TUA) é uma taxa que os passageiros devem pagar pelo uso das instalações e serviços do aeroporto. Ela é cobrada no momento da compra da passagem aérea e varia de acordo com o aeroporto. A seguir estão as taxas TUA por país usando a metodologia de média ponderada descrita acima.

País	TUA Internacional	Índice
Brazil	\$ 0.00	1.00
Bélica	\$ 0.18	0.80
República Dominicana	\$ 0.20	0.81
El Salvador	\$ 0.22	0.77
Áustria	\$ 0.24	0.73
Chile	\$ 0.28	0.71
Bolivia	\$ 0.25	0.71
Cuba	\$ 0.28	0.69
Costa Rica	\$ 0.32	0.67
Jamaica	\$ 0.28	0.66
Trinidad e Tobago	\$ 0.30	0.61
Guatemala	\$ 0.30	0.61
Peru	\$ 0.38	0.59
El Salvador	\$ 0.42	0.49
Panamá	\$ 0.48	0.40
Colômbia	\$ 0.55	0.26
México	\$ 0.58	0.29
Ecuador	\$ 0.60	0.17
Argentina	\$ 0.67	0.06
Venezuela	\$ 0.68	-



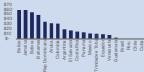


### 3.2 Outros impostos e taxas internacionais

Esta seção concentra-se na análise de encargos adicionais impostos aos passageiros de voos internacionais, que vão além das taxas de uso do aeroporto. Esses incluem, entre outros, taxas de segurança, taxas de migração, desenvolvimento de infraestrutura, taxas de emissão de bilhetes, bem como impostos específicos de cada país, como o imposto de selo na Colômbia. Esses encargos, sejam eles aplicados diretamente à tarifa básica ou incluídos no preço final da passagem, têm um impacto no custo total da viagem para os passageiros.

Cada um desses impostos e taxas reflete uma política fiscal do país de origem, destinada a financiar a segurança do aeroporto, melhorias na infraestrutura ou outras iniciativas. Nesta seção, é calculada uma média ponderada desses custos adicionais nos cinco principais aeroportos internacionais de cada país, com base em sua extensão e no volume de passageiros internacionais, para estimar como eles contribuem para o custo total das passagens aéreas e para avaliar seu efeito sobre a competitividade das viagens aéreas internacionais.

### Outras taxas/impostos em passagens internacionais (média ponderada)



País	Outras taxas e impostos	Índice
Belize	0	1,00
Jamaica	0	1,00
Cuba	0	1,00
Colômbia	\$2,60	0,98
Venezuela	\$8,06	0,88
Equador	\$8,85	0,84
Trinidad e Tobago	\$10,00	0,83
México	\$10,89	0,81
Panamá	\$12,81	0,78
Costa Rica	\$15,10	0,76
El Salvador	\$17,00	0,71
Argentina	\$18,62	0,67
Colômbia	\$21,00	0,67
Aruba	\$21,60	0,66
Rep. Dominicana	\$23,00	0,65
Bahamas	\$28,04	0,78
Bolivia	\$84,20	0,60
Jamaica	\$88,34	0,60
Belize	\$88,30	-



### 3.2 Impostos e taxas de chegada

Esta seção se concentra nos impostos e taxas de chegada que os estrangeiros residentes estrangeiros pagam ao entrar em um país, incluindo na passagem aérea. Essas cobranças podem incluir impostos de turismo ou outras categorias. Por exemplo, o Equador aplica o "Impuesto Potencia Turista", um imposto de 5% sobre a tarifa líquida com um máximo de 10 USD.

Para calcular o valor desse imposto para o Equador, foi usada uma média ponderada da tarifa básica das 40 principais rotas internacionais, com tarifas baseadas em uma compra antecipada de 90 dias e uma estadia de 7 dias. Essa abordagem permite estimar o custo adicional para viagens internacionais.



País	Outras taxas e impostos	Índice
Brasil	\$-	1,00
Argentina	\$-	1,00
Chile	\$-	1,00
Panamá	\$-	1,00
Bolívia	\$-	1,00
Venezuela	\$-	1,00
Bélice	\$-	1,00
El Salvador	\$-	1,00
Trinidad e Tobago	\$-	1,00
Guatimala	\$-	1,00
Bahamas	\$100	0,98
Equador	\$5,70	0,95
Aruba	\$50,00	0,80
Colômbia	\$50,00	0,75
Peru	\$50,00	0,75
Costa Rica	\$50,00	0,75
Rep. Dominicana	\$41,00	0,35
México	\$40,00	0,34
Jamaica	\$44,00	0,30
Cuba	\$55,00	-



### 3.4 Impostos cobrados sobre a venda de ingressos

Esta seção analisa o Imposto sobre Valor Agregado (IVA) e outros impostos cobrados como uma porcentagem da tarifa básica sobre as vendas de passagens aéreas. É dada atenção especial aos países que impõem uma carga tributária significativa sobre as passagens, afetando diretamente a competitividade dos custos para os viajantes.

A Argentina se destaca por ter a maior carga tributária da região sobre a venda de ingressos, totalizando 73% do preço final do ingresso. Essa carga inclui o imposto (AFIP) de 30%, o imposto de inclusão e solidariedade (PACI) de 30%, o imposto de turismo (Dirección Nacional de Turismo) de 7% e o imposto de venda retido na fonte de 5%. É importante observar que os impostos AFIP e PACI se aplicam exclusivamente a passagens compradas na Argentina e pagas em pesos.

Em contrapartida, países como Brasil e o Chile não aplicam o IVA a passagens de voos internacionais, o que reflete uma política mais favorável à promoção do transporte aéreo internacional e um acompanhamento das recomendações da OACI, que em seu documento (8002) recomenda que o transporte aéreo internacional e os serviços relacionados não estejam sujeitos ao IVA, destacando a importância de manter a competitividade e a acessibilidade do transporte aéreo em nível global.

A variabilidade na tributação de passagens aéreas demonstra as diferentes políticas fiscais de cada país e seu impacto no setor aéreo. Enquanto alguns estados optam por tributar significativamente as vendas de passagens, outros reconhecem a importância de manter os custos baixos para promover o turismo e a conectividade internacional.

### Impostos sobre a venda de ingressos (% sobre a taxa básica)



País	Impostos sobre a taxa básica	Índice
Brasil	0%	1,00
Chile	0%	1,00
Cuba	0%	1,00
Jamaica	0%	1,00
Brasil	0%	1,00
Aruba	0%	1,00
México	4%	0,94
Costa Rica	5%	0,90
Panamá	7%	0,89
Venezuela	9%	0,89
Bahamas	12%	0,83
Guatemala	12%	0,83
Trinidad e Tobago	13%	0,83
El Salvador	13%	0,83
Bolivia	15%	0,79
Equador	17%	0,76
Peru	18%	0,75
República Dominicana	18%	0,75
Colômbia	65%	0,74
Argentina	73%	-



A estrutura de taxas e impostos no transporte aéreo é um componente fundamental que tem um impacto direto na competitividade da aviação na América Latina e no Caribe. A sensibilidade do mercado aéreo aos preços é tal que até mesmo pequenas alterações nas taxas podem provocar uma redução significativa na demanda de viagens. Essa relação entre preço e demanda não afeta apenas as decisões dos viajantes, mas também tem um impacto direto no desenvolvimento econômico e turístico dos países, em que um aumento nos custos pode restringir o fluxo de visitantes e investimentos na região.

Os impostos, taxas e encargos, por constituírem uma parte considerável do custo total da passagem, não devem ser analisados isoladamente. Seu impacto cumulativo é um fator decisivo na estratégia das companhias aéreas ao selecionar rotas e mercados para operar e pode levar a uma redistribuição dos fluxos de tráfego aéreo para regiões com cargas tributárias menores. Consequentemente, o declínio na demanda de viagens não representa apenas um problema para as companhias aéreas, mas também se traduz em receitas fiscais menores do que o esperado para os governos, que veem as viagens e o consumo serem desviados para outras jurisdições.

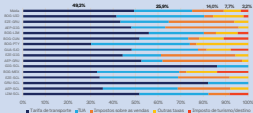
A referência dos impostos e taxas no setor aéreo fica clara na análise das 15 principais rotas intra-regionais da América Latina. Os dados mostram que, em muitas dessas rotas, os impostos e taxas representam mais da metade do custo final pago pelos

passageiros, sendo que a tarifa básica representa menos da metade do preço total. O gráfico abaixo mostra a porcentagem de cada item (tarifa de transporte, TUA, taxas, impostos e contribuições sobre a tarifa final nas 15 principais rotas internacionais intra-regionais na América Latina e no Caribe. A análise é baseada na tarifa básica (sem extras e bagagem) para cada rota com uma compra antecipada de 30 dias e uma estadia de 7 dias para os meses de março e abril de 2024. Em média, a tarifa básica de transporte representa 49,3% da tarifa final e as taxas, impostos e contribuições representam 51,7% da tarifa final.

A variabilidade na tributação de passageiros aéreas demonstra as diferentes políticas fiscais de cada país e seu impacto no setor aéreo. Enquanto alguns estados optam por tributar significativamente as vendas de passagem, outros reconhecem a importância de manter os custos baixos para promover o turismo e a conectividade internacional.

Esse cenário fiscal e tributário resulta a necessidade crítica de uma consideração abrangente de taxas e impostos na formulação de políticas de aviação. É imperativo que os governos e os órgãos reguladores da aviação ponderem cuidadosamente o equilíbrio entre a geração de receitas e a promoção de um setor de aviação saudável e acessível.

% de Tarifa base, taxas, contribuições e impostos sobre o preço final (principais 15 Rotas internacionais intra-regionais na AL&C)





## Pillar 4. Sustainability

Em 2022, a 47ª Assembleia da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) estabeleceu uma meta clara para o setor de aviação atingir zero emissões líquidas até 2050. O ecossistema internacional da aviação, que envolve companhias aéreas, fornecedores de combustíveis, fabricantes de aeronaves, aeroportos e empresas de assistência em solo, exige responsabilidade coletiva. Simbiosa, haja um desejo compartilhado de descarbonizar a aviação, há muitos desafios técnicos. Em geral, as aeronaves têm uma vida útil de 20 a 30 anos, e novos projetos podem levar muitos anos para entrar em operação. Além disso, os altos requisitos de energia do setor para transportar passageiros e cargas em altas velocidades e altitudes dificultam a descarbonização.

O cumprimento da meta de emissões depende de várias estratégias de redução de CO<sub>2</sub>. Os governos, por meio da OACI, comprometeram-se a priorizar inovações em tecnologia de aviação, simplificando as operações de voo para reduzir o consumo de combustíveis e aumentando a produção e o uso de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF). Além disso, foram promovidas medidas fora do setor, como a compensação por meio do Esquema de Redução e Compensação de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA) para compensações de carbono.

A recente adoção pela Assembleia da OACI da meta de emissões líquidas zero reconheceu o papel fundamental dos combustíveis de aviação mais limpos, como o PRG, na redução das emissões de CO<sub>2</sub> da aviação. De acordo com um estudo da CASP, a substituição de combustíveis tradicionais por PRG poderia reduzir drasticamente a pegada de CO<sub>2</sub>, estabelecendo as bases para reduções significativas até 2050.





No longo deste pilar, pesquisamos o status das políticas de PFC e as refinanças de PFC planejadas para construção como uma medida e avaliação do compromisso de cada país com a aviação sustentável. Embora existam aspirações em todo o mundo, o ritmo e a escala de adoção da UAG difere de país para país. O objetivo deste pilar é fornecer uma visão geral do cenário de SAF, identificando os principais participantes da produção de SAF, as políticas em vigor para promover seu uso e os próximos projetos de infraestrutura que sinalizam o compromisso de uma nação com uma aviação mais verde. Ao analisar as estratégias e os compromissos de diferentes países, podemos comparar o progresso e destacar as melhores práticas.

Além disso, avaliamos a idade média das frota de aeronaves por país, observando que as aeronaves mais novas tendem a ser mais eficientes em termos de combustível e a produzir menos emissões.

Por fim, incluímos um fator que avalia e identifica os projetos de compensação elegíveis para o CORSIA na região. Como outro elemento importante que complementa os outros pilares principais, cujo objetivo é reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> e que não pode ser implementado diretamente por meio de tecnologias aprimoradas e maior eficiência das operações, bem como pelo uso e produção de combustíveis de aviação sustentáveis.

Em resumo, o pilar oferece um exame abrangente do caminho da aviação para a sustentabilidade.

Por meio de melhorias operacionais, renovação de frota, inovação tecnológica e forte comprometimento, o setor de aviação na América Latina conseguiu mitigar sua pegada de carbono na última década. Como visto no gráfico abaixo, de 2011 a 2022, o consumo de combustível por 100 RPK diminuiu 29%, com uma taxa de eficiência média anual de mais de 2%.

Consumo de combustível 100 RPK





Embora todas essas melhorias operacionais e tecnológicas tenham permitido que o setor reduza suas emissões, há um limite para a redução das emissões totais. O setor de aviação na região já tem uma das frotas mais modernas, usando as tecnologias mais recentes e eficientes. Portanto, é fundamental desenvolver um setor de combustíveis de aviação sustentável que possibilite uma transição energética no setor. De acordo com o Relatório de Viabilidade da ICAD sobre um Objetivo de Longo Prazo para a Redução das Emissões de CO<sub>2</sub> da Aviação Civil Internacional (LTAO), a produção em larga escala de combustíveis sustentáveis tem o maior potencial para reduzir as emissões da aviação.

### Classificação de sustentabilidade





## 4.1 Políticas de PFC

A meta de emissões líquidas zero até 2050 exige uma combinação de várias estratégias para reduzir e eliminar as emissões na fonte e, de acordo com várias fontes e diferentes cenários, a PFC poderia contribuir com cerca de 60% a 70% da redução total de emissões. No entanto, atingir essa meta exige um enorme apoio dos governos e das partes interessadas, especialmente quando, de acordo com a IATA, a produção de UFTs em 2022 representou apenas 0,7% a 0,8% da demanda total de combustível de aviação. Os desafios são múltiplos: apoio político limitado, métodos variados de contabilização de UFTs, infraestrutura de distribuição insuficiente, conflitos sobre seus benefícios, emissões de matéria-prima, investimentos limitados e concorrência de outros setores.

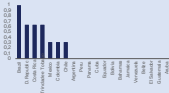
Políticas claras e consistentes são essenciais para a adoção efetiva do PFC. Essas políticas devem ser harmonizadas entre os países, priorizar a pesquisa e cumprir as normas internacionais. O preço desempenha um papel fundamental. Se a PFC se tornar mais acessível, é provável que o consumo aumente. No entanto, as regulamentações rigorosas que não tornam a PFC mais acessível ou econômica podem impedir a entrada de novos participantes no mercado e reduzir a inovação na produção de PFC.

Por fim, a abordagem financeira geral precisa ser revisada. Atualmente, uma parcela maior do financiamento é alocada para combustíveis convencionais do que para fontes renováveis, como a PFC. Esse paradigma precisa mudar. Todas as partes interessadas, de governos a companhias aéreas, devem trabalhar juntas para promover a adoção do PFC e contribuir para um futuro mais sustentável na aviação.

Nesta seção, analisamos e classificamos os países latino-americanos de acordo com as políticas governamentais que apoiam a produção de UFTs. As pontuações são atribuídas com base nos seguintes critérios:

- Se um país tiver uma estrutura legal de PFC pronta e implementada, ele receberá 1 ponto.
- Se um país tiver uma estrutura legal de PFC pendente de aprovação governamental, ele receberá 0,5 pontos.
- Se um país tiver consultado os estudos de viabilidade da PFC, ele receberá 0,5 pontos.
- Se um país tiver criado grupos de trabalho para estudar a viabilidade da PFC, ele receberá 0,25 pontos.

## Políticas da SAF



País	Investimentos de infraestrutura de UFT	Outros
Brasil	0,00	0,00
República Dominicana	0,00	0,00
Costa Rica	0,00	0,00
Trindade e Tobago	0,00	0,00
El Salvador	0,00	0,00
Chile	0,00	0,00
Argentina	0,00	0,00
Peru	-	-
Panamá	-	-
Colômbia	-	-
Equador	-	-
Bolívia	-	-
Bahamas	-	-
Jamaica	-	-
Venezuela	-	-
Etiópia	-	-
Guatemala	-	-
México	-	-



## 4.2 Refinarias SAF

O boom do combustível de aviação sustentável (SAF) está transformando o cenário da aviação. Os países líderes na produção de SAF estão se posicionando para liderar o mercado global. A produção doméstica de SAF com custo competitivo é cada vez mais vista como um elemento-chave da competitividade da aviação de um país.

De acordo com várias fontes, incluindo ICAO, Argus, S&P Global e Boeing, vários países anunciaram projetos de refinaria de PIS, resultando em compromissos estratégicos com o futuro sustentável da aviação. Os países capazes de produzir UPIS de forma eficiente podem obter mais operações de aviação, posicionando seus centros de aviação como potenciais exportadores de UPIS. Nesta seção, os países que anunciaram a construção de refinarias de PIS recebem 1 ponto.

Além disso, de acordo com o estudo "Fueling Net Zero" da IATA, serão necessárias entre 600 e 800 refinarias de PIS na América Latina e no Caribe até 2050 para atingir a meta Net Zero. Cada uma dessas refinarias precisará produzir uma média de 22 milhões de galões de PIS por ano. No momento, apenas 3 refinarias foram anunciadas para o período até 2050 (2 no Brasil, 1 no Paraguai, 1 no Panamá e 1 na Colômbia). Portanto, é importante concentrar todos os esforços para atingir essa meta. O custo projetado para a construção e o início de operação dessas refinarias está entre US\$ 142 bilhões e US\$ 183 bilhões, o que resulta a necessidade de apoio governamental nessa transição. Até 2050, a América Latina e o Caribe terão o potencial de produzir cerca de 10% das necessidades de PIS do setor, considerando a matéria-prima disponível no região.

Essa suprirmento será muito do que suficiente para as demandas regionais de combustíveis, no entanto, a implementação de políticas públicas adequadas é fundamental. Sem essas políticas de apoio, as companhias aéreas regionais podem ser forçadas a importar JP de outros locais.

## SAF anunciou refinarias



País	Ótimo de refinarias (milhões de galões de PIS) anunciadas até 2050	Ótimo
Brasil	440	440
Paraguai	220	220
México	-	-
Colômbia	220	220
Argentina	-	-
Peru	-	-
Chile	-	-
República Dom.	-	-
Cuba	-	-
Ecuador	-	-
Bolívia	-	-
Costa Rica	-	-
Bahamas	-	-
Jamaica	-	-
Venezuela	-	-
México	-	-
El Salvador	-	-
Trinidad e Tobago	-	-
Guatemala	-	-
Índia	-	-



#### 4.2 Idade média da frota

As aeronaves modernas consomem menos combustível do que os modelos mais antigos, o que se traduz em menos emissões e custos operacionais mais baixos. A última geração de aeronaves consome de 15 a 30% menos combustível do que a frota mais antiga, que por sua vez, emite menos CO<sub>2</sub>. Os avanços na modernização da frota prosseguem continuamente nesse caminho, com motores mais eficientes em termos de combustível, materiais mais leves, custos operacionais mais baixos e até mesmo sistemas avançados, como a introdução de aeronaves totalmente elétricas.

#### Idade média da frota (ALTA Airlines)

Redução da idade média da frota 32%.

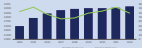


#### Comparação da idade média da frota (2022)



As companhias aéreas da ALTA colocaram em serviço mais de 1.200 aeronaves de nova geração desde 2005, com um valor de mercado aproximado de mais de US\$ 90 bilhões.

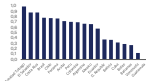
#### Entregas programadas na América Latina e no Caribe





Trinidad e Tobago se destaca como o país com a frota mais moderna, com uma idade média de 5,7 anos.

### Idade média das frotas



Fonte: IATA e OAG Aviation Analytics

País	Idade Média	Índice
Trinidad e Tobago	5.7	1
El Salvador	8.3	0.88
Costa Rica	8.4	0.88
Brazil	11.0	0.76
Chile	11.3	0.76
Paraná	11.8	0.77
Arábia	12.8	0.70
Peru	13.2	0.71
Colômbia	13.5	0.70
Argentina	14.3	0.67
México	14.3	0.67
Equador	18.8	0.68
República Dom.	20.4	0.58
Bolívia	22.7	0.57
Cuba	24.0	0.53
Bélgica	24.7	0.52
Bahamas	25.4	0.57
Venezuela	25.8	0.53
Guatemala	22.8	0.60

#### 4.4 Projetos de compensação elegíveis para o CORSIA INDEX

Conforme mencionado acima, a avaliação tem o compromisso de fazer avanços em tecnologia, operações e infraestrutura para reduzir ainda mais suas emissões de carbono, e a compensação pretende ser um elemento adicional nos esforços para atingir esse compromisso. Por meio do CORSIA, o setor pode ser auxiliado a atingir suas metas climáticas de curto e médio prazo, complementando as iniciativas mencionadas acima.

Conforme definido pela ICAO, "o CORSIA é a primeira medida global baseada no mercado para qualquer setor e representa uma abordagem cooperativa que se afasta de uma "cozinha de estanho" de iniciativas regulatórias nacionais ou regionais. Ele oferece uma maneira harmonizada de reduzir as emissões de aviação internacional, minimizando a distorção do mercado e, ao mesmo tempo, respeitando as circunstâncias especiais e as respectivas capacidades dos Estados Membros da OACI.

Há dois projetos CORSIA qualificados na região, ambos localizados no Brasil. O primeiro é um projeto agregado que consiste na implementação e operação de usinas de energia renovável no Brasil. O primeiro é um complexo de energia eólica chamado Complexo Ventos do Piauí, que consiste em 7 usinas de energia eólica. Por outro lado, a YTRM Energias Renováveis é um projeto que consiste na implementação e operação de usinas de energia eólica (WPP) no Brasil. Todas as WPPs fornecem eletricidade limpa ao Sistema Interligado Nacional (SIN) brasileiro. Ambos os projetos reduzem as emissões de gases de efeito estufa (GEE) ao evitar a geração de eletricidade a partir de fontes de combustíveis fósseis.

Para atribuir uma pontuação, o critério usado foi se um país tem projetos de compensação CORSIA elegíveis. Se Sim, será atribuída uma pontuação de 1.

País	Projetos de compensação elegíveis para o	Índice
Brazil	1.0	1.0
México	-	-
Colômbia	-	-
Argentina	-	-
Peru	-	-
Chile	-	-
Paraná	-	-
Rep. Dominicana	-	-
Cuba	-	-
Equador	-	-
Bolívia	-	-
Costa Rica	-	-
Bahamas	-	-
Jamaica	-	-
Venezuela	-	-
Bélgica	-	-
El Salvador	-	-
Trinidad y Tobago	-	-
Guatemala	-	-
Arábia	-	-

Fonte: IATA e OAG



## Pilar 5. Disposição parpara viajar



A disparidade entre as 101 viagens por capita da América Latina e as mais de 2 viagens de mercados maduros, como os EUA e a Europa, destaca uma lacuna significativa e mostra que há um potencial significativo no setor de aviação da região. Para aproveitar esse potencial e impulsionar a competitividade, é importante entender os fatores mais importantes que podem impulsionar a propensão para viajar.

**PDI per capita (PPP)** Ajustado pela paridade do poder de compra, esse parâmetro reflete o bem-estar econômico da população. Um PDI per capita mais alto geralmente indica que as cidades têm mais renda disponível para gastos discrecionáveis, incluindo viagens. No contexto da América Latina, o acompanhamento dessa métrica é crucial para observar o crescimento da classe média emergente, que tende para viajar mais à medida que sua renda disponível aumenta.

**Índice de dependência de idade** Essa métrica demográfica dá uma ideia do tamanho da população em idade ativa em comparação com a taxa-etária não ativa. Um índice menor sugere uma população maior em idade ativa, o que geralmente está associado a maior atividade econômica, mobilidade urbana e, consequentemente, viagens aéreas. A grande população jovem da América Latina pode levar a um aumento da demanda por viagens aéreas à medida que esse grupo se torna economicamente ativo.

**Taxa de urbanização** A medida que as pessoas se mudam para as cidades em busca de melhores oportunidades, elas geralmente se encontram mais próximas dos centros de transporte, incluindo aeroportos. Uma taxa de urbanização crescente indica um aumento na demanda de viagens e ressalta a importância da infraestrutura urbana e da conectividade aérea.

Juntos, esses fatores oferecem uma perspectiva global sobre as perspectivas de aviação da América Latina.

Aruba tem o maior PDI per capita da lista, o que sugere que seus residentes têm mais condições financeiras de viajar. Em contrapartida, a Bolívia, embora tenha um PDI menor, tem a menor taxa de dependência de idade, o que sugere uma população mais jovem. A urbanização, que torna as viagens mais acessíveis devido à proximidade dos principais aeroportos, é maior na Argentina. As Bahamas, o Panamá e o Chile estão sempre entre os primeiros colocados em todos os fatores, o que indica uma forte demanda por viagens. Para as companhias aéreas e o setor de viagens, esses indicadores destacam áreas potenciais de crescimento do mercado na América Latina.

Disponibilidade para viajar





O PIB per capita, quando ajustado para a paridade do poder de compra (PPP), serve como um indicador contínuo da saúde econômica dos cidadãos de um país. Um PIB per capita mais alto implica que as pessoas têm mais renda disponível para gastar, o que geralmente inclui gastos com viagens. Quando as pessoas têm mais poder de compra, é mais provável que viagem, seja a lazer ou a negócios.

País	PIB per capita, PPP (base Uniformemente Informacional, em dólares de 2017)	Índice
Arábia	\$38.886	1,00
Bahamas	\$24.797	0,64
Panamá	\$23.766	0,61
Chile	\$23.686	0,61
Trinidad e Tobago	\$22.526	0,58
Argentina	\$22.447	0,58
Costa Rica	\$21.987	0,57
México	\$19.547	0,50
República Dom.	\$19.238	0,50
Colômbia	\$16.632	0,43
Braçl	\$16.080	0,41
Peru	\$12.744	0,33
Cuba	\$11.610	0,30
Egípcia	\$10.859	0,28
Jamaica	\$10.811	0,28
El Salvador	\$9.699	0,25
El Salvador	\$9.597	0,25
Guatemala	\$9.162	0,24
Bolívia	\$8.201	0,21
Venezuela	\$8.108	0,21





O Índice de Dependência de Idade mede a proporção de dependentes (menores de 15 anos ou maiores de 64 anos) em relação à população em idade ativa (normalmente entre 15 e 64 anos). Um índice menor indica que uma proporção maior da população está em idade ativa, possivelmente com mais renda disponível e maior probabilidade de viajar. Por outro lado, uma proporção mais alta indica que uma proporção maior da população é dependente, o que pode exercer pressão econômica sobre o segmento produtivo, possivelmente reduzindo as gastos discretionary similares como viagens. Para um país, entender essa proporção é fundamental, pois ela pode influenciar as tendências de viagens. Uma distribuição etária equilibrada com uma população trabalhadora considerável pode ter um sinal positivo para o crescimento da atividade de viagens.

A taxa de dependência de idade



País	Índice de dependência de idade	Índice
México	1.00	1.00
Guatemala	1.00	0.97
Belize	0.99	0.96
Jamaica	0.88	0.77
República Dom.	0.83	0.76
Equador	0.82	0.87
Bahamas	0.82	0.86
México	0.81	0.82
El Salvador	0.81	0.82
Colômbia	0.81	0.81
Peru	0.77	0.80
Venezuela	0.75	0.89
Panamá	0.71	0.88
Brasil	0.71	0.88
Costa Rica	0.68	0.80
Trinidad e Tobago	0.68	0.68
Argentina	0.64	0.62
Chile	0.62	0.62
Índia	0.53	0.33
Cuba	0.52	0.33



A taxa de urbanização refere-se à percentagem da população total que vive em áreas urbanas. À medida que as cidades crescem e se desenvolvem, elas tendem a oferecer mais oportunidades de emprego, melhor infraestrutura e melhor acesso a comodidades e serviços. Essa concentração urbana geralmente se traduz em maior renda disponível e maior exposição a diversas culturas e tendências globais, o que promove um desejo maior de viajar. Para os países, uma taxa crescente de urbanização pode significar maior potencial para viagens ao exterior, o que afeta sua competitividade global.

Taxa de urbanização



País	Taxa de urbanização	Índice
Argentina	92.23	100
Brasil	89.00	0.96
Venezuela	89.00	0.96
Chile	87.82	0.95
Bahamas	86.37	0.93
República Dom.	86.21	0.93
Colômbia	85.34	0.92
Costa Rica	85.43	0.92
México	85.02	0.92
Perú	79.50	0.86
Cuba	77.00	0.83
El Salvador	74.52	0.81
Bolívia	70.48	0.76
Paraná	68.78	0.74
Equador	66.36	0.72
Jamaica	56.65	0.61
Trinidad e Tobago	53.27	0.58
Guatemala	52.25	0.57
Belize	46.20	0.50
Aruba	42.87	0.46



# Pilar 6. Abertura e liberalização internacional





Fronteiras abertas e forte conectividade internacional são indicadores-chave da integração de um país na economia global. No Pilar II, nos aprofundamos nas métricas que determinam essa abertura e o *Henley Passport Index*, o *Henley Openness Index* e o número de acordos bilaterais de serviços aéreos.

O *Henley Openness Index (HOI)* fornece informações sobre o número de países para os quais um determinado país permite a entrada sem visto, referindo sua abertura geral para os viajantes. Sua contrapartida, o *Henley Passport Index (HPI)*, derivado da pesquisa da *Henley & Partners*, mostra o número de destinos que os portadores de passaporte podem acessar sem visto, servindo como um indicador de força geral de um passaporte.

Os Acordos de Serviços Aéreos (ASAs) são essenciais para o posicionamento competitivo de um país no mercado global de viagens. Eles determinam quantos voos e quais companhias aéreas podem operar entre dois países. Um número maior desses acordos, especialmente aqueles que são totalmente liberalizados, permite maior conectividade aérea, incentivando mais turismo, comércio e intercâmbio de negócios. Mais ASAs geralmente resultam em tarifas aéreas mais baixas devido à concorrência, maior frequência de voos, oferecendo melhores opções para os viajantes e maiores benefícios econômicos para os países envolvidos. Para quantificar a liberalização do mercado aéreo de cada país, usamos a mesma metodologia utilizada no Índice de Competitividade de Viagens e Turismo do Fórum Econômico Mundial. Essa métrica avalia o número e a natureza dos ASAs mantidos por uma economia, com pesos atribuídos de acordo com seu nível de liberalização: acordos tradicionais, 0,5; acordos de transição, 0,75; e mercados totalmente liberalizados, 1,0. No Pilar II, usamos essas pontuações para quantificar a liberalização do mercado aéreo de cada país.

No Pilar II, usamos essas métricas específicas para obter uma imagem clara de qual país está ao centro internacional de viagens e turismo. Estar aberto a mais nações e ter fortes conexões aéreas pode ajudar muito um país a competir no cenário global. Quando as fronteiras de um país estão abertas a muitos outros e ele tem vários acordos de serviços aéreos, isso geralmente significa mais turistas, mais comércio e mais oportunidades de crescimento.

Abertura e liberalização internacional





### Abertura de vistas

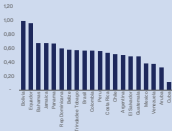


Fig. 3. Abertura e Restrição da Informação

País	#mercados de origem que não exigem vistos	Índice
Bolivia	178	1,00
Ecuador	172	0,97
Bahamas	121	0,68
Jamaica	121	0,68
Panamá	120	0,67
Rep Dominicana	107	0,60
Belize	104	0,58
Trinidad e Tobago	103	0,58
Brasil	102	0,57
Colômbia	102	0,57
Peru	100	0,56
Costa Rica	98	0,54
Chile	92	0,52
Argentina	90	0,51
El Salvador	87	0,49
Guatemala	87	0,49
México	68	0,38
Venezuela	67	0,38
Aruba	58	0,33
Cuba	21	0,32



País	# Número de destinos que não exigem visto	Índice
Chile	117	100
Argentina	116	0,98
Brazil	113	0,98
Mexico	102	0,82
Bahamas	100	0,89
Costa Rica	100	0,89
Trinidad e Tobago	101	0,85
Panama	100	0,84
Peru	100	0,80
Guatemala	107	0,77
El Salvador	106	0,77
Colombia	105	0,76
Venezuela	106	0,71
Aruba	117	0,68
Belize	104	0,59
Ecuador	95	0,54
Jamaica	90	0,51
Bolivia	92	0,46
República Dominicana	74	0,42
Cuba	64	0,36



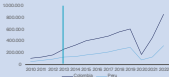
Fonte: Dados do WFP TLT

País	Número de acordos bilaterais de serviços aéreos por nível de liberdade	Destino
República Dominicana	48,8	1,00
Brasil	30,3	0,87
Chile	26,3	0,84
Jamaica	34	0,89
Argentina	23,8	0,88
México	21,3	0,84
Costa Rica	17,8	0,58
Colômbia	17	0,58
Paraguai	16,8	0,57
Bolívia	14	0,58
Peru	11,3	0,53
Bolívia	10,8	0,57
Equador	8,8	0,58
Venezuela	8,3	0,58
Trinidad e Tobago	7,8	0,58
Guatemala	6	0,57
Áustria	6	0,57
El Salvador	3,8	0,58

Estado de caso: Benefícios potenciais da liberalização de voos e da abertura de mercados.

Estudos e experiências recentes mostram que a renovação das rotas de voos e a abertura dos mercados aéreos podem gerar mais turistas, melhor comércio e maior crescimento econômico para os países.

### Histórico de chegadas de turistas da Colômbia e do Peru.



A partir de 9 de novembro de 2021, o governo mexicano eliminou a exigência de visto para peruanos e colombianos que viajarem para o México. Isso gerou benefícios tanto para o turismo quanto para o volume de passageiros aéreos entre o México e os dois países. Em 2021, mais 801.000 colombianos e peruanos visitaram o México em comparação com 2020, trazendo um adicional de US\$ 498 milhões para a economia mexicana, com base no gasto médio por turista de US\$ 642 por visita.



**Estimulo do mercado causado pela isenção de visto (C&D Pass)**

Rota	PAX 2019	PAX 2022	CAGR
BOG-MEX	247,655	608,016	9.2%
BOG-CUN	32,791	432,916	30.2%
MDC-MEX	18,765	195,242	24.6%
MDC-CUN	1,081	314,620	59.5%
LIM-CUN	90,259	272,255	11.5%

Rota	2019		2022	
	Companhias aéreas operacionais	Voo semanal	Companhias aéreas operacionais	Voo semanal
BOG-MEX	3	35	4	56
BOG-CUN	2	4	4	29
MDC-MEX	0	0	2	14
MDC-CUN	0	0	2	10
CUN-LIM	2	9	2	21

**Histórico de ASKs comerciais anuais entre a MEX e os EUA.**



**O acordo de céu aberto entre os EUA e o México aumentou muito o tráfego internacional**



Em agosto de 2016, os Estados Unidos e o México assinaram os acordos MEX-US Open Skies, ULI e abriram seus mercados aéreos para suas companhias aéreas. E, desde então, as companhias aéreas dos EUA e do México podem voar em qualquer rota que desejarem entre os dois países, sem limite de frequência (exceto no caso do MEX, que ainda limita o número de operações).

O acordo permitiu que ambas as partes fortalecessem ainda mais seu relacionamento comercial e econômico através e oferecessem melhores opções aos viajantes. Desde que o acordo entrou em vigor, mais de 20 novas rotas foram lançadas e o tráfego de passageiros teve um crescimento muito positivo.

\* Foram lançadas +20 novas rotas entre os dois países desde 2016.



## **Pilar 7: Conectividade internacional**





### 7. Conectividade Internacional

A conectividade aérea reflete o grau de conexão de um país com cidades de todo o mundo. O aumento e o acesso a uma maior conectividade aérea são essenciais para que um país desenvolva virtudes econômicas. A conectividade aérea impulsiona o desenvolvimento de cadeias de valor, o comércio global e a mobilidade internacional, permitindo que as empresas concorram para atrair turismo e investimentos estrangeiros. Portanto, quanto mais conexões aéreas um país tem, maior será sua capacidade de proporcionar benefícios econômicos às comunidades.





## 7.1 Índice de conectividade

Dada a importância da conectividade e sua relação com o desenvolvimento econômico, nesta seção calculamos a conectividade internacional e intra-regional para medir e quantificar o grau de conexão de um país com a rede global de transporte aéreo. O índice, baseado em metodologias usadas por outras organizações renomadas, como a IATA, é calculado medindo-se o número de destinos atendidos e de assentos disponíveis nos principais aeroportos de cada país. Em outras palavras, o indicador de conectividade considera o número de assentos disponíveis para cada um dos destinos atendidos durante um ano específico, neste caso, 2023. O número total de assentos disponíveis para cada destino é ponderado de acordo com o tamanho do aeroporto de destino, essa ponderação é dada em termos da capacidade total de assentos para o ano e do número de destinos atendidos a partir desse aeroporto. A média desses dois indicadores é a métrica pela qual cada aeroporto é ponderado ou recebe um peso. A ponderação de cada destino dá uma indicação da importância econômica do aeroporto de destino e do número de conexões indiretas que ele pode oferecer.

Por exemplo, o aeroporto de Dubai (DXB), por ser o aeroporto com a maior capacidade internacional, tem uma ponderação de 1, enquanto Londres Heathrow (LHR), que oferece 84,3% do número de assentos e 89% dos destinos atendidos pelo DXB, tem uma ponderação de 0,89. Portanto, se um aeroporto tiver 100 voos disponíveis para DXB, ele receberá um total ponderado de 100. Mas se ele também tiver 100 voos disponíveis para LHR, será atribuído a ele um valor ponderado de 89. A soma de todos os totais ponderados para cada destino atendido determinará o indicador final de conectividade absoluta. O índice foi calculado da seguinte forma:

### Índice de Conectividade

$$= \sum_{i=1}^n (f_i \text{ frequências})$$

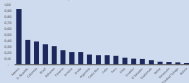
\* coeficiente de conectividade do aeroporto de destino

Portanto, um determinado país com um número maior de destinos e assentos totais terá uma pontuação mais alta no índice de conectividade. Para obter mais detalhes sobre a pontuação do índice de conectividade global, consulte o Anexo 3.

A pontuação absoluta do índice de conectividade não garante necessariamente a melhor medida da qualidade da conectividade, pois os países estão em situações, contextos e locais diferentes que afetam diretamente sua conectividade aérea. Os países com economias e populações maiores têm mais destinos e assentos disponíveis, o que leva a uma maior conectividade. Por esse motivo, foram feitos dois ajustes na pontuação de conectividade absoluta, obtendo-se uma pontuação final por meio de uma média ponderada, atribuindo o maior peso à medida de conectividade internacional absoluta.

- Ajuste considerando viagens per capita.
- Ajuste para viagens per capita e PIB per capita.

## Classificação internacional de conectividade





A seção a seguir avalia a conectividade aérea internacional absoluta por país e aeroporto, bem como a conectividade ajustada para os dois parâmetros explicados acima. A análise apresentada compara dados e projeções de 2019 para o 3º trimestre antes e as condições climáticas em 2020 e 2021 devido à pandemia. Isso proporciona uma melhor compreensão do progresso e da recuperação da conectividade aérea na região e globalmente. Uma análise semelhante também é apresentada para a conectividade intraregional.

#### Impacto da pandemia na conectividade da AUC

O impacto da pandemia e as medidas restritivas impostas pelos governos às viagens internacionais para conter a disseminação do vírus levaram a uma paralisação prolongada e quase total da aviação internacional, resultando em uma interrupção significativa da conectividade em todo o mundo. O número de pares de aeroportos conectados foi significativamente reduzido.

Com o lento levantamento das restrições aos passageiros internacionais, a conectividade na região foi totalmente restaurada. Regionalmente, em 2019, havia 2.753 pares de aeroportos conectados, enquanto em 2022 havia 2.743, ou 1% acima dos níveis pré-pandêmicos.

#### Conectividade Internacional absoluta

País	Estimativa conectividade 2019	Estimativa conectividade 2021	Projeção conectividade 2022	Projeção conectividade 2023	Variação percentual 2023 vs. 2019
México	35.000	35.000	35	35	0%
Colômbia	15.000	15.000	15	17	13%
Equador	14.000	14.000	14	14	0%
Brasil	13.000	13.000	13	17	31%
Peru	9.000	9.000	9	9	0%
Argentina	8.000	8.000	8	8	0%
Costa Rica	6.000	6.000	6	6	0%
Chile	5.000	5.000	5	5	0%
Paraguai	4.000	4.000	4	4	0%
Uruguai	3.000	3.000	3	3	0%
Venezuela	2.000	2.000	2	2	0%
Guatemala	1.500	1.500	1	1	-33%
El Salvador	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000	1.000	1	1	0%
Brasil	1.000	1.000	1	1	0%
Argentina	1.000	1.000	1	1	0%
Peru	1.000	1.000	1	1	0%
Chile	1.000	1.000	1	1	0%
Colômbia	1.000	1.000	1	1	0%
Equador	1.000	1.000	1	1	0%
Guatemala	1.000	1.000	1	1	0%
Venezuela	1.000	1.000	1	1	0%
Trinidad e Tobago	1.000	1.000	1	1	0%
Costa Rica	1.000	1.000	1	1	0%
Uruguai	1.000	1.000	1	1	0%
Paraguai	1.000				

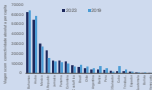


Em termos de conectividade absoluta para os países estudados neste índice de competitividade, o México obteve a melhor pontuação em conectividade internacional em 2023, permanecendo apenas 1% abaixo de 2019. Ele foi seguido pela Colômbia, o país que apresentou o maior crescimento em conectividade em relação aos níveis pré-pandêmicos (+12%), e pela República Dominicana, que também teve um bom desempenho com 10% de crescimento. É importante observar que, em 2019, o Brasil situava-se no segundo lugar depois do México, mas, em 2023, ficou em quarto lugar, 30% abaixo dos níveis pré-pandêmicos. Esses resultados não são surpreendentes, pois essas três países foram os primeiros a recuperar seus volumes de tráfego internacional desde abril de 2022.

#### Ajuste relativo a viagens per capita

Em termos de conectividade relativa ajustada às viagens per capita por país, as Bahamas apresentam os níveis mais altos de conectividade, em contraste com o México, que, embora permaneça nas primeiras posições, cai para o terceiro lugar, apesar de ter a maior conectividade absoluta dos países incluídos no estudo. As duas primeiras posições correspondem a duas pequenas ilhas do Caribe que dependem muito do turismo receptivo e que, em 2023, tinham o maior número de viagens per capita da região: Aruba, com 26,4, e Bahamas, com 12,6. Aruba sofreu um declínio de 7% na conectividade em relação a 2019, enquanto Bahamas atinge apenas 1% dos níveis pré-pandêmicos. A República Dominicana, por sua vez, destaca-se como o país com o maior crescimento em conectividade internacional (+48% em relação a 2019).

Conectividade internacional ajustada pelo número de viagens per capita



Número de viagens aéreas per capita (2023 vs. 2019)





### Conectividade intraregional

Um indicador derivado da conectividade internacional é a conectividade intraregional, que mede a conectividade aérea em uma região. O índice de conectividade intraregional mede e quantifica o grau de conexão de um país com a rede de transporte aéreo da América Latina e do Caribe. O índice é calculado de forma semelhante ao índice de conectividade global, medindo o número de destinos na região e os assentos disponíveis nos principais aeroportos de um país. As pontuações de 2023 para os países estudados são mostradas abaixo. Para obter mais detalhes sobre as pontuações de cada um dos países da América Latina e do Caribe, consulte o [Anexo 2.1](#).

País	Índice de conectividade intraregional 2023	Índice de conectividade intraregional 2019	Classif. região 2023	Classificação 2019	Crescimento 2023 vs. 2019
Colômbia	19,922	16,434	1	1	+21%
Vitória	13,822	14,884	2	4	-7%
Brazil	13,692	17,798	3	2	-23%
Paraná	12,752	12,587	4	5	+1%
Argentina	12,021	14,833	5	3	-20%
Perú	9,431	10,882	6	6	-13%
Chile	8,899	12,268	7	7	-27%
Rep. Dominicana	7,842	6,662	8	9	+18%
Ecuador	7,126	7,268	9	8	-2%
Costa Rica	6,996	6,279	10	10	+11%
Venezuela	4,131	3,717	11	12	+11%
Guatemala	3,499	3,427	12	14	+6%
El Salvador	2,694	4,212	14	10	-36%
Uruguai	2,672	5,029	15	11	-47%
Bolívia	2,227	2,882	16	16	-23%
Brasil	1,855	1,814	21	20	+2%
Trinidad e Tobago	820	1,268	26	27	+23%
Paráguai	724	769	28	28	-6%
Haiti	420	443	29	43	-3%
Suriname	195	321	40	44	-55%

Conectividade intraregional por país (2023 vs. 2019)



Fonte: Análise de dados sobre navegação Trans-Inteligente.



A Colômbia ficou em primeiro lugar na classificação inter-regional para 2023 e está a apenas 1,4% de atingir o seu nível de 2019. O segundo lugar ficou com o México, que teve um progresso muito positivo, pois ficou em quarto lugar em 2019. No entanto, isso representou uma queda de 7% em relação a 2019. O Brasil ficou em quinto lugar, depois de ter ficado em segundo lugar em 2019. A Venezuela se destacou como um dos países com o maior crescimento (+17% em relação a 2019) e subiu duas posições em relação a 2019. Por outro lado, um dos países com o menor crescimento em conectividade foi Cuba, que teve uma queda de quase 50% em relação a 2019.

**Conectividade inter-regional para os 20 principais aeroportos da América Latina e do Caribe**

No índice de conectividade inter-regional por aeroporto, o Panamá (PTY) teve a classificação como em 2019, embora com uma redução de 5% em comparação com o mesmo ano. Ele foi seguido por Bogotá (BOG), que ficou em 4º lugar em 2019 e teve uma redução de 8%.

Na cidade de Buenos Aires, especificamente, o Aeroporto Aeroparque (AEP) registrou um impressionante crescimento de 268% em relação a 2019. Por outro lado, outros aeroportos destacados por seu crescimento significativo foram Santo Domingo, na República Dominicana (SDQ), com 29%, e Medellín (MDE), com 27%.





## Estudo de caso: O aumento da conectividade na Colômbia e seus benefícios no mercado internacional de passageiros.

A conectividade internacional na Colômbia apresentou um desempenho excepcional nos últimos 5 anos, com um crescimento de 31% em relação a 2017, passando do 60º lugar no ranking mundial para o 38º e do 4º lugar na região em 2017 para o 2º em 2022.

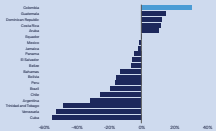
Também vale a pena observar que, apesar do impacto da pandemia da COVID-19, a conectividade internacional na Colômbia tem sido resiliente e conseguiu se recuperar rapidamente, sendo um dos dois únicos países da região, juntamente com a República Dominicana, que superou seus níveis de 2019 com um aumento de 7%.

Participação absoluta de conectividade aérea (milhares) de países latino-americanos na América Latina e no Caribe





Crescimento absoluto da conectividade por país (2022 vs. 2017)



Fonte: Análise da ALTA com base nos Anúncios Travel Intelligence.

Conectividade aérea absoluta por país (2022 vs. 2017)







O aumento da conectividade trouxe benefícios importantes, além do crescimento do tráfego internacional. Os principais indicadores do mercado de aviação na Colômbia apresentaram crescimento, por exemplo, o número de companhias aéreas que operam voos internacionais cresceu 37%, ou, por outro lado, o número de viagens internacionais per capita passou de 0,20 para 0,28, representando um aumento de 12%.

Rota	Passageiros 2017	Passageiros 2022	Crescimento
CTG – PTY	122,717	274,993	107%
BOG – Pui	87,480	212,117	144%
CTG – MIA	82,838	177,801	112%
BOG – YVD	75,727	232,872	207%
JFK – MDE	62,478	126,468	102%
MDE – MEX	59,528	178,943	199%
LIM – MDE	54,088	117,008	116%
BOG – SJO	46,222	157,269	240%
CUN – MDE	40,822	180,493	242%
BOG – CUR	27,081	75,822	104%

Principais indicadores internacionais por mercado	2017	2022	% Cambio
Passageiros internacionais (milhões)	12,3	15,2	24%
Assentos internacionais (milhões)	17	21,3	25%
Frequências internacionais	107,518	122,877	14%
Companhias aéreas internacionais em operação	29	38	31%
Países de cidades internacionais	96	116	21%
Distância média em voos internacionais (kms)	2,518	2,692	7%
Viagens internacionais per capita	0,20	0,28	12%
Turistas internacionais (milhões)	3,9	4,6	18%



## **Anexo 1: Perfis dos países**





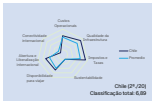
**Principais companhias aéreas (2022)**

	Passageiros (milhões)	AVIAs (milhões)	Assentos (milhões)	Vozes
<b>Copa Airlines</b>	15,49	41,600	18,14	113,260
<b>wingo</b>	0,47	406	0,81	3,290
<b>UNITED</b>	0,36	1,260	0,40	2,321
<b>TRAVEL SERVICES</b>	0,28	2,562	0,36	1,062
<b>ITA</b>	0,23	2,203	0,25	708
<b>AIRFRANCE</b>	0,16	1,574	0,18	548
<b>American Airlines</b>	0,16	340	0,18	1,068
<b>Avianca</b>	0,16	160	0,21	1,099
<b>ET</b>	0,16	1,267	0,16	604
<b>IBERIA</b>	0,04	1,460	0,16	616


**Principais indicadores (2022)**

Tráfego de passageiros	18,3 milhões
Capacidade total de assentos	21,4 milhões
Rotas internacionais	101
Rotas domésticas	9
Número de companhias aéreas em operação	27
Número de aeroportos com tráfego comercial	7
Frota total	104
Turistas internacionais (2022)	1,5 milhões
Viagens e turismo % do PIB	9,2%
Viagens per capita	1,4



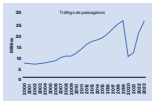


### Principais companhias aéreas (2022)

	Passageiros (milhões)	AAVAs (milhões)	Assentos (milhões)	Total
 LATAM	13,66	22.282	16,05	39.032
 SKY	6,62	8.292	6,62	21.214
 Alpaca	3,49	6.620	4,19	20.680
 Copacabana	0,56	2.896	0,62	3.678
 Avianca	0,35	1.762	0,42	2.324
 Copacabana	0,34	4,39	0,39	3,44
 LATAM	0,32	3.822	0,36	3.989
 Avianca	0,25	2.066	0,30	2.314
 AIR FRANCE	0,22	2.781	0,24	3,00
 DELTA	0,19	1.770	0,22	2,00

### Principais indicadores (2022)

Tráfego de passageiros	25,7 milhões
Capacidade total de assentos	39,3 milhões
Rotas internacionais	61
Rotas domésticas	42
Número de companhias aéreas em operação	25
Número de aeroportos com tráfego comercial	20
Frota total	745
Turistas internacionais (2022)	2 milhões
Viagens e turismo % do PIB	9,7%
Viagens per capita	1,36





### Principais companhias aéreas (2020)

Companhia	Passageiros (milhões)	ASMs (milhões)	Assentos (milhões)	Voos
LATAM	37,8	82,123	49,8	267.864
GOL	30,3	69,217	38,9	211.209
Azul	28,2	63,961	37,9	204.977
Portugalia	1,9	16,287	2,3	8.222
Copa Airlines	1,1	6,201	1,3	7.628
American Airlines	1,1	2,220	1,2	7.678
Delta	0,8	7,669	1,1	3.868
UNITED	0,8	7,119	0,9	3.479
AIRFRANCE	0,7	7,271	0,8	3.670

### Principais indicadores (2020)

Tráfego de passageiros	11,5 milhões
Capacidade total de assentos	143,8 milhões
Rotas internacionais	194
Rotas domésticas	497
Número de companhias aéreas em operação	41
Número de aeroportos com tráfego comercial	167
Frota total	576
Turistas internacionais (2020)	3,6 milhões
Viagens e turistas % do PIB	7,6%
Viagens per capita	0,44





# Trinidad y Tobago

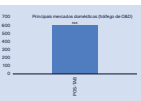


Principales compañías aéreas (2022)

Compañía	Pasajeros (millones)	ASPA (millones)	Asientos (millones)	Vuelos
JetBlue	1,02	2,289	42,027	21,858
Copa Airlines	0,74	407	0,78	806
Aer Lingus	0,74	589	0,17	859
American Airlines	0,72	802	0,58	532
Copa Airlines	0,70	570	0,02	327
American Airlines	0,70	188	0,10	688
Delta	0,67	264	0,08	332
United	0,61	53	0,01	50
UNITED	0,00	2	0,00	14
AIRFRANCE	0,00	1	0,00	4

Principales indicadores (2022)

Traфик de pasajeros	2,4 millones
Capacidad total de asientos	2,8 millones
Rutas internacionales	20
Rutas domésticas	1
Número de compañías aéreas en operación	11
Número de aeropuertos con tráfico comercial	2
Fruta total	17
Turistas internacionales (2022)	0,22 millones
Viajes y turismo % de PIB	7,8%
Viajes per capita	1,4



# Guatemala

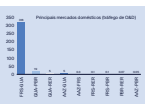


Principais companhias aéreas (2022)

Companhia	Passageiros (milhões)	ADPs (milhões)	Assentos (milhões)	Vozes
Aerianca	0,85	20,834	1,21	6,802
Copa Airlines	0,82	7,01	0,68	3,711
Tag Airlines	0,48	189	0,66	10,962
American Airlines	0,45	885	0,54	3,158
UNITED	0,44	1,194	0,52	3,208
volare	0,41	879	0,52	3,248
Avianca	0,27	325	0,31	1,849
spirit	0,23	527	0,31	1,866
DELTA	0,20	580	0,32	1,702
IBERIA	0,15	896	0,20	938

Principais indicadores (2022)

Tráfego de passageiros	4,7 milhões
Capacidade total de assentos	5,7 milhões
Rotas internacionais	29
Rotas domésticas	4
Número de companhias aéreas em operação	19
Número de aeroportos com tráfego comercial	5
Porta total	19
Turistas internacionais (2022)	1,8 milhões
Viagens e turismo % do PIB	5,7%
Viagens per capita	0,24





# Costa Rica

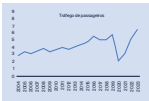


Principais companhias aéreas (2022)

Companhia	Passageiros (milhões)	ASPs (milhões)	Assentos (milhões)	Voo
Aerlinhas Nacionais	1,17	18,27	147	8.208
American Airlines	0,04	2.410	108	8.208
Copa Airlines	0,03	588	103	8.390
Avianca	0,03	2.889	0,07	5.740
Avianca	0,19	858	0,68	4.307
JetBlue	0,42	1.378	0,21	3.042
DELTA	0,38	1.287	0,43	3.201
Southwest	0,35	890	0,47	2.103
Southwest	0,25	758	0,27	1.726
Aerlinhas Nacionais	0,24	1.517	0,27	1.682

Principais indicadores (2022)

Traáfego de passageiros	18 milhões
Capacidade total de assentos	9,7 milhões
Rotas internacionais	61
Rotas domésticas	16
Número de companhias aéreas em operação	33
Número de aeroportos com tráfego comercial	14
Fratura total	7
Turistas internacionais (2022)	2,3 milhões
Viagens e turismo % do PIB	8,5%
Viagens per capita	1,48







### Principais companhias aéreas (2022)

Companhia	Passageiros (milhões)	CGRAs (milhões)	Assentos (milhões)	Voo
 LATAM Airlines	0,73	8.023	1,78	3.043
 Copa Airlines	0,58	766	0,81	2.885
 Avianca	0,48	601	0,72	10.764
 Bojair	0,38	307	0,66	4.933
 Volaris	0,32	317	0,66	3.770
 TACA	0,20	283	0,43	3.186
 TACA	0,29	262	0,47	2.638
 TACA	0,18	1.768	0,22	740
 TACA	0,14	170	0,21	1.305
 TACA	0,13	1.035	0,16	623

### Principais indicadores (2022)

Traje de passageiros	2,9 milhões
Capacidade total de assentos	5,7 milhões
Rotas internacionais	40
Rotas domésticas	43
Número de companhias aéreas em operação	20
Número de aeroportos com tráfego comercial	26
Frota total	60
Turistas internacionais (2022)	0,8 milhões
Viagens e turismo % do PIB	10,7%
Viagens per capita	0,14





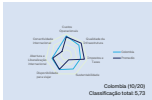
**Principais companhias aéreas (2022)**

Companhia	Passageiros (milhões)	ACMAs (milhões)	Assentos (milhões)	Voo(s)
LASER Airlines	0,58	2,74	10,46	3.629
Copa Airlines	0,58	1,675	6,62	2.582
<b>Copa Airlines</b>	0,32	1,149	6,36	2.072
Aruba	0,27	941	0,31	1.720
Aruba	0,19	884	0,22	716
Aruba	0,14	177	0,18	1.044
Aruba	0,12	320	0,12	896
Aruba	0,12	143	0,12	846
Aruba	0,09	112	0,11	618
Aruba	0,09	13	0,11	6.920

**Principais indicadores (2022)**

Tráfego de passageiros	2 milhões
Capacidade total de assentos	25 milhões
Rotas internacionais	32
Rotas domésticas	-
Número de companhias aéreas em operação	29
Número de aeroportos com tráfego comercial	1
Frota total	3
Turistas internacionais (2022)	1,1 milhões
Viagens e turismo % do PIB	73,8%
Viagens per capita	27





### Principais companhias aéreas (2023)

Companhia	Passageiros (milhões)	AVAs (milhões)	Assentos (milhões)	Voos
Aerolíneas Argentinas	26,20	42.805	32.022	178.089
Avianca	10,56	10.205	10,55	76.098
Wingo	2,48	2.710	2,18	16.064
Copa Airlines	2,28	1.887	2,85	17.814
JetBlue	1,29	4,86	2,02	28.958
American Airlines	1,17	3.091	1,23	8.703
LATAM	0,82	2,46	1,04	22.220
spirit	0,82	2.567	1,12	6.788
BOGATA	0,45	4.489	0,55	1.710
Avianca	0,28	1.422	0,48	2.249

### Principais indicadores (2023)

Traáfego de passageiros	51,1 milhões
Capacidade total de assentos	64,6 milhões
Rotas internacionais	122
Rotas domésticas	119
Número de companhias aéreas em operação	40
Número de aeroportos com tráfego comercial	51
Frota total	269
Turistas internacionais (2023)	4,8 milhões
Viagens e turismo % do PIB	4,8%
Viagens per capita	0,85





### Principais companhias aéreas (2022)

Companhia	Passageiros (milhões)	Kilômetros (bilhões)	Assentos (milhões)	Voo
American Airlines	1,22	1,202	1,61	12,862
Delta	0,87	402	1,22	16,226
JetBlue	0,59	807	0,74	4,768
Delta	0,56	828	0,64	4,262
American Eagle	0,22	89	0,44	8,776
United	0,20	476	0,26	2,262
American	0,17	1,262	0,24	1,262
Delta	0,13	27	0,16	8,648
American	0,12	84	0,22	2,892
Air Canada	0,12	268	0,12	816

### Principais indicadores (2022)

Traje de passageiros	5,1 milhões
Capacidade total de assentos	6,7 milhões
Rotas internacionais	79
Rotas domésticas	26
Número de companhias aéreas em operação	23
Número de aeroportos com tráfego comercial	24
Fratura total	20
Turistas internacionais (2022)	6,8 milhões
Viagens e turismo % do PIB	28,4%
Viagens per capita	116





Principais companhias aéreas (2022)

Companhia	Passageiros (milhões)	AGAs (milhões)	Assentos (milhões)	Voos
<b>volaris</b>	633,314	60,805	38,417	193,338
<b>AZUL</b>	26,028	63,634	30,332	204,348
<b>VIVA</b>	23,285	34,581	29,711	140,954
American Airlines	8,023	18,292	9,759	63,268
<b>UNITED</b>	6,028	14,204	7,211	50,889
<b>DELTA</b>	4,101	11,584	4,467	28,476
<b>Southwest</b>	2,136	4,777	2,732	18,082
<b>Alaska</b>	2,023	5,492	2,137	13,688
<b>veloce</b>	142	6,402	1,842	9,646
<b>jetBlue</b>	141	3,728	1,732	10,060

Principais indicadores (2022)

Traáfego de passageiros	118,4 milhões
Capacidade total de assentos	147,9 milhões
Rotas internacionais	381
Rotas domésticas	290
Número de companhias aéreas em operação	66
Número de aeroportos com tráfego comercial	67
Fruta total	327
Turistas internacionais (2022)	38,3 milhões
Viagens e turismo % do PIB	14,9%
Viagens por capita	0,87



# República Dominicana

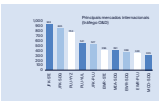


Principais companhias aéreas (2022)

Companhia	Passageiros (milhões)	ASPs (milhões)	Assentos (milhões)	Voos
jetBlue	3,47	6,817	4,320	24,080
American Airlines	1,90	3,876	2,76	10,366
DELTA	1,37	3,757	1,62	6,438
UNITED	1,23	3,662	1,09	7,802
Copa Airlines	0,87	1,808	1,23	7,907
Spirit	0,89	2,989	1,00	4,040
spirit	0,77	1,524	0,89	5,276
spirit	0,74	1,866	1,00	5,291
PRIMAIR	0,62	1,507	0,81	3,896
sunwing	0,68	1,661	0,54	2,859

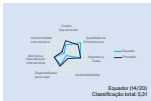
Principais indicadores (2022)

Tráfego de passageiros	18,1 milhões
Capacidade total de assentos	21,7 milhões
Rotas internacionais	177
Rotas domésticas	2
Número de companhias aéreas em operação	64
Número de aeroportos com tráfego comercial	7
Frota total	41
Turistas internacionais (2022)	8,6 milhões
Viagens e turismo % do PIB	15,2%
Viagens per capita	1,58





# Equador



## Principais companhias aéreas (2022)

Companhia	Passageiros (milhões)	ASKs (milhões)	Assentos	Voos
Azul	2,53	2,257	225	18,614
Avianca	2,30	2,060	200	20,227
Copa Airlines	0,98	1,238	107	8,794
American Airlines	0,43	1,498	0,50	2,804
JetBlue	0,33	1,620	0,43	2,346
Allegiant	0,36	2,760	0,33	962
Allegiant	0,34	2,001	0,31	864
Allegiant	0,36	1,980	0,38	646
DELTA	0,13	671	0,16	730

## Principais indicadores (2022)

Traáfego de passageiros	8,8 milhões
Capacidade total de assentos	10,8 milhões
Rotas internacionais	35
Rotas domésticas	12
Número de companhias aéreas em operação	20
Número de aeroportos com tráfego comercial	10
Frota total	25
Turistas internacionais (2022)	1,1 milhões
Viagens e turismo TL do PIB	4,4%
Viagens por capita	0,44





Principais companhias aéreas (2022)

Companhia	Passageiros (milhões)	ASA (milhões)	Assentos (milhões)	Voos
TAM	26,42	4,970	6,320	42.878
Avianca	0,47	283	361	6.206
JetSmart	0,28	162	201	4.427
Avianca	0,21	666	826	1.622
LATAM	0,16	389	477	1.573
Copa Airlines	0,17	624	778	1.446
GOL	0,12	1.206	1.516	4214
GOL	0,09	325	407	654
Wingo	0,06	132	167	707
Wingo	0,03	26	33	544

Principais indicadores (2022)

Traáfego de passageiros	7,2 milhões
Capacidade total de assentos	8,6 milhões
Rotas internacionais	20
Rotas domésticas	27
Número de companhias aéreas em operação	12
Número de aeroportos com tráfego comercial	12
Frota total	69
Turistas internacionais (2022)	2 milhões
Viagens e turismo % do PIB	6%
Viagens per capita	0,52





# Belize



Principais companhias aéreas (2022)

Companhia	Passageiros (milhões)	ICAO (milhões)	Assentos (milhões)	Vozes
<b>TRYPIC AIR</b>	0,88	82	1,23	43.000
<b>MAYA</b>	0,67	62	0,77	64.000
American Airlines	0,27	486	0,21	1.804
UNITED	0,27	468	0,26	1.694
<b>DELTA</b>	0,11	322	0,12	324
Southwest	0,09	176	0,10	684
Rossair	0,06	216	0,06	238
Tap Airlines	0,03	14	0,03	368
Avianca	0,03	104	0,03	174
Copa Airlines	0,01	19	0,01	102

Principais indicadores (2022)

Traáfego de passageiros	2,3 milhões
Capacidade total de assentos	2,8 milhões
Rotas internacionais	21
Rotas domésticas	19
Número de companhias aéreas em operação	13
Número de aeroportos com tráfego comercial	11
Frota total	36
Turistas internacionais (2022)	0,37 milhões
Viagens e turismo % do PIB	26,4%
Viagens per capita	6,43





**Principais companhias aéreas (2022)**

Companhia	Passageiros (milhões)	ASPs (milhões)	Assentos (milhões)	Voos
LATAM	12,81	28,128	16,00	10,974
SKY	3,71	4,788	4,11	21,809
JetPetro	0,99	680	1,29	10,004
Avianca	0,97	1,353	1,30	6,901
Avianca	0,82	672	0,87	4,898
Copa Airlines	0,64	1,696	0,73	4,578
Avianca	0,60	948	0,63	3,068
American Airlines	0,39	1,710	0,41	3,068
WING	0,26	3,068	0,32	1,047
WING	0,22	3,322	0,34	700

**Principais indicadores (2022)**

Traáfego de passageiros	22,3 milhões
Capacidade total de assentos	26,4 milhões
Rotas internacionais	50
Rotas domésticas	21
Número de companhias aéreas em operação	34
Número de aeroportos com tráfego comercial	22
Frota total	82
Turistas internacionais (2022)	2 milhões
Viagens e turismo TL do PIB	6,9%
Viagens por capita	0,66



# Argentina



Principais companhias aéreas (2022)

Companhia	Passageiros (milhões)	ASAs (milhões)	Aerônios (milhões)	Voo
Flybondi	14,29	27,075	18,58	114,757
JetSMART	3,44	4,803	4,25	20,472
LATAM	2,83	4,178	3,47	18,361
Copa Airlines	1,80	4,058	2,80	13,549
GOL	0,73	4,384	0,85	5,173
American Airlines	0,67	1,700	0,88	4,654
delta	0,66	5,656	0,73	2,783
SHY	0,58	6,586	0,84	2,087
Avianca	0,51	7,09	0,66	3,476
Avianca	0,37	1,909	0,40	1,876

Principais indicadores (2022)

Trajeção de passageiros	29,8 milhões
Capacidade total de aeronaves	34,3 milhões
Rotas internacionais	74
Rotas domésticas	111
Número de companhias aéreas em operação	32
Número de aeroportos com tráfego comercial	40
Frota total	120
Turistas internacionais (2022)	7,2 milhões
Viagens e turismo % do PIB	8,9%
Viagens per capita	0,66





Principais companhias aéreas (2022)

Companhia	Passageiros (milhões)	AGVs (milhões)	Assentos (milhões)	Voo
American Airlines	1,48	2,985	1,76	8,028
jetBlue	1,32	2,983	1,63	8,498
DELTA	0,88	1,582	0,78	4,152
Southwest	0,55	1,078	0,60	3,040
UNITED	0,38	1,084	0,44	2,440
spirit	0,32	540	0,44	2,280
AIR CANADA	0,26	796	0,28	1,280
Continental	0,25	816	0,21	1,850
Frontier	0,22	450	0,21	1,150
PRONTIER	0,21	600	0,24	1,700

Principais indicadores (2022)

Traáfego de passageiros	7 milhões
Capacidade total de assentos	8,2 milhões
Rotas internacionais	71
Rotas domésticas	-
Número de companhias aéreas em operação	26
Número de aeroportos com tráfego comercial	3
Fruta total	-
Turistas internacionais (2022)	2,7 milhões
Viagens e turismo % do PIB	30,1%
Viagens per capita	2,44





**Principais companhias aéreas (2020)**

Companhia	Passageiros (milhões)	ASA (milhões)	Assentos (milhões)	Total
American Airlines	1,10	3,260	11,3	4,624
jetBlue	0,94	494	1,6	1,938
DELTA	0,84	1,036	0,6	3,671
Southwest	0,76	771	0,5	2,848
UNITED	0,33	229	0,5	3,024
spirit	0,28	605	0,5	2,660
AIR CANADA	0,24	2,846	0,3	4,01
airlines group	0,20	596	0,3	1,546
FRONTIER	0,16	1,660	0,2	3,30

**Principais indicadores (2020)**

Tráfego de passageiros	4,1 milhões
Capacidade total de assentos	5,8 milhões
Rotas internacionais	10
Rotas domésticas	14
Número de companhias aéreas em operação	46
Número de aeroportos com tráfego comercial	10
Frota total	22
Turistas internacionais (2020)	1,6 milhões
Viagens e turismo % do PIB	3,7%
Viagens per capita	0,56





## Anexo 2: Disponibilidade de gateway e mix de frota (aeroportos selecionados)

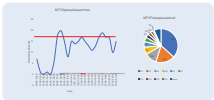


Anexo 2: Disponibilidade de gateway e taxa de falha (arquivos coletados)



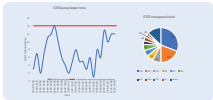
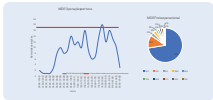


### Anexo 2: Disponibilidad de gateway y nivel de fruta (aeropuertos seleccionados)





Anexo 2 Disponibilidade de gateway e mês de frota (porportes embarcados)





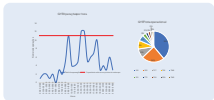


Área 2: Disponibilidade de gateway e mix de frota (aerportos selecionados)





## Area 2: Disponibilidade de gateway em rede de frota (aerospaço selecionado)





## Anexo 3: Conectividade internacional





## Pontuações absolutas de conectividade por país (2023 vs. a partir de 2019)

País	Índice de conectividade 2023	Índice de conectividade 2019	Classificação global 2023	Classificação global 2019	Crescimento 2023 vs. 2019
Reino Unido	231,032	266,193	1	1	-13%
Estados Unidos da América	219,234	239,077	2	2	-8%
Espanha	194,440	202,425	4	4	-4%
Alemanha	194,036	247,261	3	3	-21%
Ítalia	166,342	195,329	5	5	-15%
França	153,823	169,366	6	7	-10%
Turquia	62,692	76,752	7	11	18%
Índia	70,766	60,609	9	10	+16%
Índia	84,374	82,105	8	9	3%
Portugal	62,924	60,844	13	16	2%
Suíça	64,662	77,024	11	12	-13%
Emirados	66,526	62,021	10	15	10%
Grecia	56,218	49,625	16	23	12%
Arábia Saudita	61,115	42,412	15	21	44%
Polónia	50,670	54,443	17	18	-10%
Irlanda	47,121	49,262	18	24	-5%
Dinamarca	43,766	50,316	20	20	-13%
Áustria	45,127	55,854	21	19	-19%
Canadá	49,160	54,727	19	21	-6%
México	35,960	36,214	24	25	-5%
Suécia	35,815	47,871	25	17	-25%
Noruega	34,716	42,185	26	22	-14%
Bélgica	32,979	41,669	29	22	-17%
Egipto	36,752	27,665	32	39	26%
Marrócos	29,562	27,221	34	42	9%
Roménia	25,822	27,256	39	40	-7%



## Pontuações absolutas de conectividade por país (2023 vs. a partir de 2019)

País	Índice de conectividade 2023	Índice de conectividade 2019	Classificação global 2023	Classificação global 2019	Crescimento 2023 vs. 2019
Qatar	29,990	27,299	33	42	10%
Israel	24,281	26,253	40	44	-7%
Rússia	28,277	67,473	35	14	-58%
Finlândia	21,223	29,676	43	37	-29%
Paquistão	22,227	17,608	42	49	26%
Tailanda	45,932	74,584	20	13	-26%
Singapura	24,862	47,849	37	26	-27%
Grécia	17,427	19,990	47	47	-6%
Japão	62,795	108,214	14	8	-41%
Hungria	16,258	22,298	48	45	-18%
República Tcheca	19,073	27,824	45	41	-21%
Kuwait	19,295	19,011	44	46	2%
Colômbia	14,893	12,046	50	57	12%
Malásia	22,664	48,102	31	25	-20%
República Dominicana	14,547	12,448	54	61	12%
Índia	14,416	12,267	52	62	16%
Cipre	14,947	12,714	49	54	8%
Jordânia	12,700	12,852	56	56	7%
Austrália	22,281	21,828	41	36	-20%
Indonésia	22,482	47,907	32	26	-22%
Brasil	12,870	17,228	55	50	-20%
Filipinas	25,646	28,853	36	34	-34%
Bahrein	14,567	12,092	52	56	8%
Vietnã	22,760	47,149	30	30	-26%
Coreia do Sul	22,768	58,868	26	17	-26%
Irãque	11,829	12,128	61	64	-4%



## Pontuações absolutas de conectividade por país (2023 vs. a partir de 2019)

País	Índice de conectividade 2023	Índice de conectividade 2019	Classificação global 2023	Classificação global 2019	Crescimento 2023 vs. 2019
Tunísia	12,916	11,553	59	65	12%
Bulgária	11,629	12,823	60	53	-16%
Líbano	11,599	12,705	62	60	-12%
Sérvia e Montenegro	11,019	11,134	57	67	17%
Luxemburgo	10,329	12,269	64	63	-6%
Omã	14,492	16,233	51	44	-32%
Bangladesh	11,042	8,868	63	72	25%
Argélia	14,858	14,430	48	51	3%
Panamá	9,925	9,452	68	68	-6%
Letónia	9,276	12,171	66	55	-32%
Eslovénia	9,592	8,629	65	75	15%
Taiwan	26,482	47,562	26	29	-4%
Malta	8,847	9,218	70	69	-7%
Porto Rico	1,010	7,922	141	62	-60%
África do Sul	8,979	11,166	67	64	-32%
Cazaquistão	8,841	8,627	69	74	3%
Lituânia	8,900	9,154	76	76	-17%
Hong Kong	26,148	55,261	27	20	-22%
Albânia	7,252	4,621	72	87	20%
Etiópia	7,754	7,752	71	80	0%
Sudão	2,552	2,522	98	104	1%
China	65,840	128,451	12	6	-22%
Maldivas	4,091	4,920	82	96	22%
Azerbaijão	4,877	4,571	79	84	3%
Argentina	6,812	8,427	75	74	-19%
Sri Lanka	7,150	9,119	73	70	-22%



## Pontuações absolutas de conectividade por país (2023 vs. a partir de 2019)

País	Índice de conectividade 2023	Índice de conectividade 2019	Classificação global 2023	Classificação global 2019	Crescimento 2023 vs. 2019
Macedônia	3,237	-	100	103	28%
Mauritânia	3,203	3,205	106	107	-2%
Aruba	3,067	3,269	111	116	-12%
Senegal	3,034	3,073	109	101	12%
Nova Zelândia	3,077	7,006	85	79	-27%
Uganda	3,068	3,055	110	119	3%
Ilhas Virgens Americanas	367	3,317	175	117	-62%
Curacao	1,913	1,594	131	130	-12%
Maldivas	1,900	6,931	114	84	-72%
Honduras	1,765	1,689	118	107	5%
Barbados	1,633	1,640	116	124	1%
Estónia	1,644	2,605	124	111	-37%
Ruanda	1,633	1,636	113	125	5%
Sint Maarten	1,453	1,679	130	129	-12%
Cabo Verde	1,410	1,631	117	123	-6%
Guernsey	1,705	3,415	119	114	-26%
Guadalupe	449	1,303	170	147	-62%
Reunião	1,463	1,254	129	142	17%
Costa do Marfim	1,469	1,408	127	135	-6%
Mianmar (antiga Birmânia)	3,295	6,371	99	77	-47%
Ilha de Man	1,675	2,099	122	120	-20%
Tajiquistão	1,521	1,485	126	134	3%
Seychelles	1,265	1,559	133	130	-19%
Martinica	365	1,269	179	152	-47%
Venezuela	1,685	1,803	120	126	-7%
Ilhas Turcas e Caicos	1,115	1,350	137	143	-11%



## Pontuações absolutas de conectividade por país (2023 vs. a partir de 2019)

País	Índice de conectividade 2023	Índice de conectividade 2019	Classificação global 2023	Classificação global 2019	Crescimento 2023 vs. 2019
Angola	1,464	1,526	128	131	-3%
Burkina Faso	1,445	896	133	159	24%
Comores	1,383	1,337	135	145	-6%
São Bartolomeu	1,005	1,389	144	126	-27%
Trindade e Tobago	1,280	1,990	137	107	-36%
Arganizão	1,260	2,675	134	110	-52%
Antiga e Barbuda	908	1,034	146	149	-3%
Bolívia	1,007	1,267	143	140	-2%
Santa Lúcia	889	1,030	151	150	-3%
Gibraltar	925	1,043	145	153	-6%
Uruguai	1,021	1,347	138	144	-6%
Reino Unido	793	874	153	161	-6%
Ilhas Cayman	1,007	1,300	142	138	-3%
Maldivas	864	898	152	160	-3%
Gulana	871	808	150	170	44%
Ilhas Virgens Britânicas	688	1,140	161	148	-43%
Síria	733	878	155	165	6%
Namíbia	1,066	1,306	139	137	-16%
Guam	1,897	3,914	115	100	-52%
Bermudas	903	1,208	147	146	-25%
Moçambique	888	974	148	156	-6%
Mongólia	1,662	1,644	121	129	2%
Brunei	1,586	3,216	125	106	-53%
Benin	717	888	158	168	7%
Burkina Faso	583	653	168	168	-11%
Haiti	606	1,261	166	141	-52%



## Pontuações absolutas de conectividade por país (2023 vs. a partir de 2019)

País	Índice de conectividade 2023	Índice de conectividade 2019	Classificação global 2023	Classificação global 2019	Crescimento 2023 vs. 2019
Quênia	562	535	170	178	7%
Nicarágua	1.032	915	140	157	10%
Togo	717	545	157	175	22%
Paraguai	691	997	160	155	-31%
Djibouti (Djibuti)	618	803	165	158	-32%
Ilhas Faroé	643	770	163	163	-18%
Eritreia	606	689	159	164	7%
Mauritânia	576	599	169	171	-4%
Gabão	624	628	164	169	4%
Botsuana	712	1.030	158	154	-30%
Fiji	678	1.023	149	151	-32%
Ítmen	746	31	154	217	252%
Laos (Laos)	1.924	4.421	112	98	-56%
Bonaire, Sint Eustáquio e Saba	662	661	162	167	0%
Suriname	457	569	171	173	-30%
Congo	417	465	174	179	-16%
Níger	315	501	180	173	-47%
Sérvia	368	357	178	183	8%
Madagascar	605	774	167	162	-32%
Macau	3.183	8.947	103	71	-65%
Guiana Francesa	305	228	185	182	24%
Grenada	442	480	173	180	-8%
Guiana Francesa	354	357	191	194	-30%
Serra Leoa	390	354	187	185	-18%
Chade	362	362	177	182	0%
Malawi	345	528	190	177	-36%



## Pontuações absolutas de conectividade por país (2023 vs. a partir de 2019)

País	Índice de conectividade 2023	Índice de conectividade 2019	Classificação global 2023	Classificação global 2019	Crescimento 2023 vs. 2019
Polinésia Francesa	323	328	181	186	-4%
Mayotte	295	283	186	190	2%
São Cristóvão e Névis	283	328	184	174	-44%
Burundi	226	210	193	194	7%
Anguila	225	222	194	193	1%
Papua-Nova Guiné	226	245	176	176	-34%
Dominica	181	187	196	198	-3%
Groenlândia	258	199	199	197	36%
Turquemenistão	1566	1490	128	133	-28%
Guiné Equatorial	229	321	198	197	-22%
Guiné-Bissau	218	215	193	196	1%
Guiné-Bissau	129	142	198	206	-3%
Sucilândia	256	203	190	195	27%
São Vicente e Granadinas	228	258	192	191	-1%
São Martinho	106	81	201	204	-26%
Burú	224	428	195	181	-48%
Libéria	89	124	208	207	-24%
Comores	88	180	206	201	-45%
República Centro-Africana	87	166	206	203	-42%
Lesoto	148	183	197	196	-22%
São Tomé e Príncipe	80	87	207	211	32%
Ilhas Svalbard e Jan Mayen	74	126	210	208	-42%
Ilhas Cook	100	146	204	205	-2%
Vanuatu	124	166	200	199	-32%
Timor-Leste	102	176	202	202	-42%
Saint Pierre e Miquelon	39	41	213	214	-4%



## Pontuações absolutas de conectividade por país (2023 vs. a partir de 2019)

País	Índice de conectividade 2023	Índice de conectividade 2019	Classificação global 2023	Classificação global 2019	Crescimento 2023 vs. 2019
Samoa	104	101	202	200	+2%
Ilhas Palau	85	290	209	199	-7%
Montserrat	26	59	216	212	-5%
Ilhas Norfolk	40	40	212	215	9%
Tonga	73	102	211	210	-20%
Ilhas Salomão	35	56	214	213	-27%
Nauru	19	16	217	220	17%
Micronésia	10	22	218	216	-42%
Ilhas Marshall	24	18	215	218	87%
Niue	8	15	220	221	-47%
Samoa Americana	7	9	221	222	-21%
Ilhas Cocos	0	3	225	225	-81%
Kiribati	12	16	219	219	-30%
Ilha Christmas	5	2	222	224	-60%
Wallis e Futuna	5	6	222	222	-8%
Tuvalu	0	1	224	227	-72%
Santa Helena	0	1	226	226	-72%



## Anexo 3.1: Conectividade Interregional



## Pontuações absolutas de conectividade por país (2023 vs. a partir de 2019)

País	Índice de conectividade 2023	Índice de conectividade 2019	Classificação global 2023	Classificação global 2019	Crescimento 2023 vs. 2019
Colômbia	19,162	19,434	1	42	-1%
México	18,522	19,584	2	44	-7%
Brasil	12,850	12,987	3	14	-4%
Panamá	12,262	17,224	4	27	-29%
Argentina	12,021	14,523	5	46	-20%
Peru	9,411	12,960	6	12	-37%
Chile	8,899	12,345	7	28	-37%
República Dominicana	7,942	8,982	8	47	19%
Equador	7,215	7,365	9	8	-3%
Costa Rica	6,526	6,379	10	45	-12%
Venezuela	4,521	3,717	11	41	11%
Guatemala	3,449	3,627	12	48	-5%
Uruguai	3,661	3,512	13	57	-4%
El Salvador	2,691	3,173	14	25	-15%
Cuba	2,672	5,129	15	61	-48%
São Bartolomeu	2,499	4,312	16	62	-47%
Curçaço	2,409	2,822	17	54	-32%
Bolívia	2,327	3,166	18	58	-37%
Porto Rico	2,028	2,048	19	26	-33%
Paraguai	1,960	1,587	20	36	22%
Aruba	1,925	1,454	21	52	28%
Bonaire, Sint Eustáquio e Saba	1,622	1,964	22	34	-46%
Honduras	1,589	2,105	23	56	-35%
Ilhas Virgens Britânicas	1,500	1,225	24	32	11%
São Martinho	1,382	1,192	25	17	-37%
Nicarágua	1,247	1,621	26	64	-32%



## Pontuações absolutas de conectividade por país (2023 vs. a partir de 2019)

País	Índice de conectividade 2023	Índice de conectividade 2019	Classificação global 2023	Classificação global 2019	Crescimento 2023 vs. 2019
Ilhas Virgens Americanas	845	1.800	27	29	27%
Trinidade e Tobago	805	2.327	28	30	-45%
Guadalupe	737	946	29	30	-22%
Jamaica	704	769	30	32	-6%
Martínica	615	1.398	31	27	-55%
Guiana	601	840	32	32	-28%
Barbados	583	885	33	33	-33%
Belize	430	443	34	43	-2%
Antigua e Barbuda	426	667	35	31	-52%
Ilhas Turcas e Caicos	358	507	36	40	-10%
São Martinho	336	523	37	36	-38%
Anguilla	325	373	38	45	19%
São Cristóvão e Névis	323	303	39	44	7%
Dominica	296	498	40	41	-11%
São Vicente e Granadinas	290	518	41	39	-43%
São Vicente e Granadinas	284	577	42	36	-37%
Granada	234	541	43	37	-37%
Suriname	223	373	44	46	-6%
Haiti	210	766	45	34	-73%
Bahamas	190	452	46	42	-57%
Ilhas Cayman	156	18	47	49	30%
Montserrat	76	106	48	47	-55%
Guiana Francesa	50	75	49	49	-21%



 ALTA | **amadeus**