



Queridos lectores.

En mayo de 2023, América Latina y Caribe (LAC) superó por segunda ocasión en este año sus niveles de tráfico de pasajeros de 2019. Sin embargo, este mes, Medio Oriente se posicionó como la región de mayor recuperación del mundo, superando con 3,2% sus niveles de mayo de 2019.

La región está mostrando un excelente desempeño en términos de movimiento de pasajeros tanto domésticos como internacionales. Es de destacar que, por primera vez pos pandemia, Brasil superó números de pasajeros domésticos con 7,3 millones de pasajeros (+3%). Por otro lado, Argentina y Chile continúan con la tendencia de crecimiento superando sus niveles de 2019.

Aviación ha demostrado ser un servicio esencial para la población. Muestra de ello es que algunos de los países con menor crecimiento económico han sido los que más pasajeros han transportado, como es el caso de Brasil, México, Colombia y Chile, donde México y Colombia se encuentran totalmente recuperados tanto en tráfico doméstico como internacional.

El Banco Mundial estima una desaceleración en el crecimiento económico de LAC a un 1,5% en 2023, lo que representa una disminución de 0,2 puntos frente a sus previsiones de enero de 2023, por lo que para el presente año se esperan políticas monetarias restrictivas debido a una inflación interna que continúa siendo alta. Sin embargo, dado que las tasas de desempleo se sitúan en niveles históricamente bajos, incluso por debajo de antes de la pandemia, se espera que la demanda de transporte aéreo se mantenga constante a pesar de que el poder adquisitivo del consumidor se ha reducido debido a la inflación.

Todos estos factores dibujan un panorama complejo por lo que las Agendas de Estado son más importantes hoy para seguir desarrollando un sector esencial que genera empleos y oportunidades.

Este tema será tratado en el ALTA AGM & Airline Leaders Forum en Cancún del 22 al 24 de octubre los tomadores de decisión de la industria (públicos y privados) se reunirán para debatir los desafíos más apremiantes y las oportunidades de la región.

Información del evento disponible aquí.
<https://alta.aero/forum/>

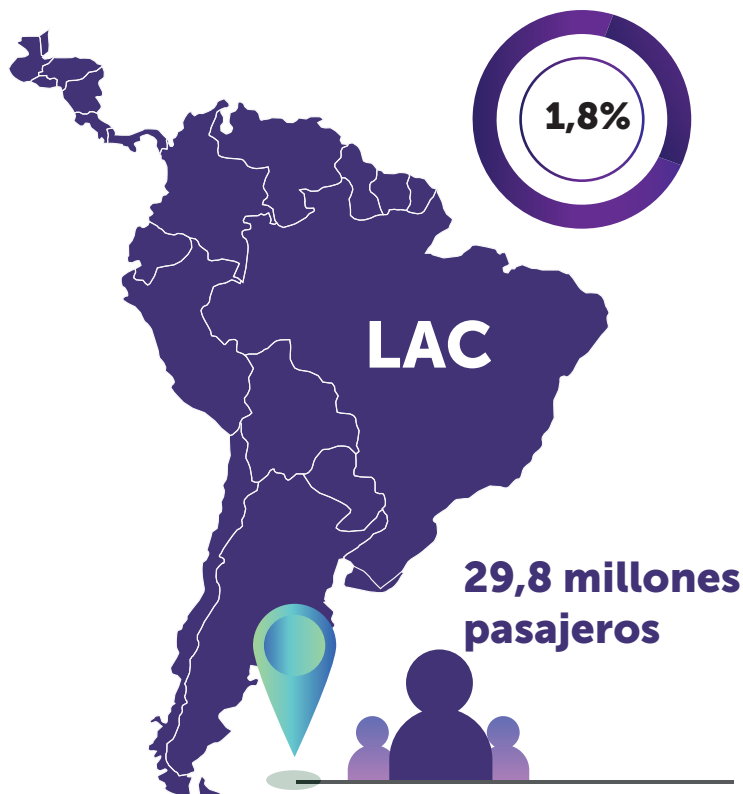
Muchas gracias por su lectura,

José Ricardo Botelho.



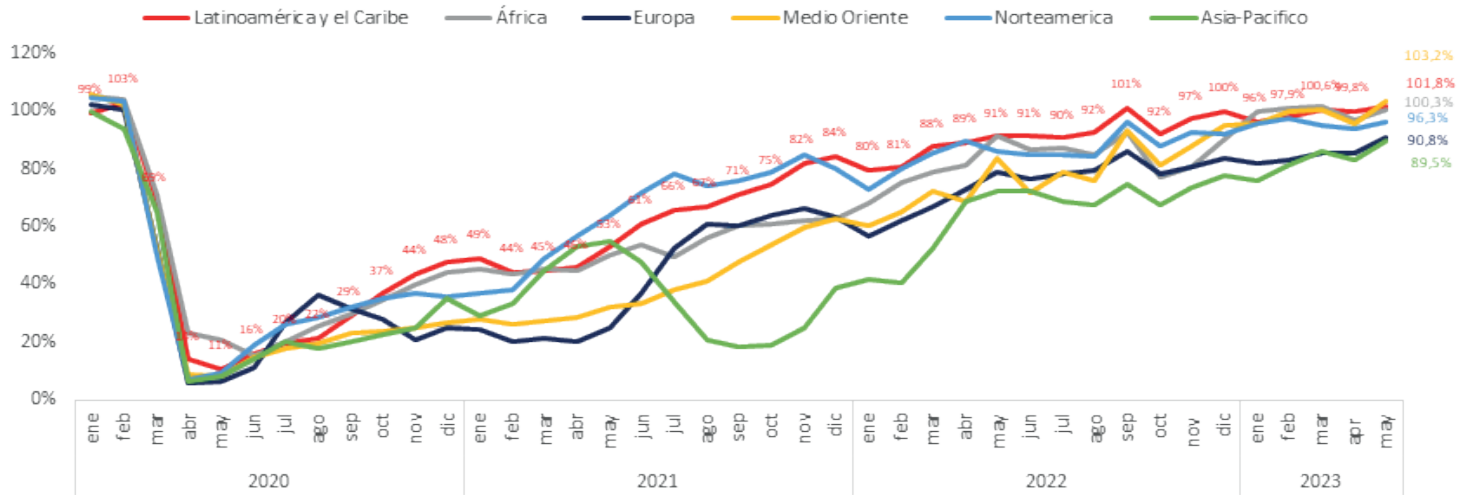
El tráfico de pasajeros en Latinoamérica y el Caribe (LAC) superó nuevamente sus niveles prepandemia en mayo

En el mes de mayo de 2023 se transportaron 29,8 millones de pasajeros en LAC, 1,8% de crecimiento frente al número de pasajeros transportados el mismo mes de 2019. Sin embargo, retrocedió al segundo lugar en la recuperación global ya que Medio Oriente superó sus niveles de 2019 con un 3,2% después de haber mostrado una desaceleración en el crecimiento del mes anterior. África sobrepasó marginalmente sus niveles anteriores a la pandemia con un 0,3%, retrocediendo al tercer lugar. Norteamérica alcanzó 96,3%, Europa 90,8% y el Sureste Asiático permaneció como la región de menor recuperación con 89,5%. En general todas las regiones del mundo mostraron un avance respecto al mes inmediatamente anterior.





Pasajeros transportados según región de origen respecto al mismo mes de 2019

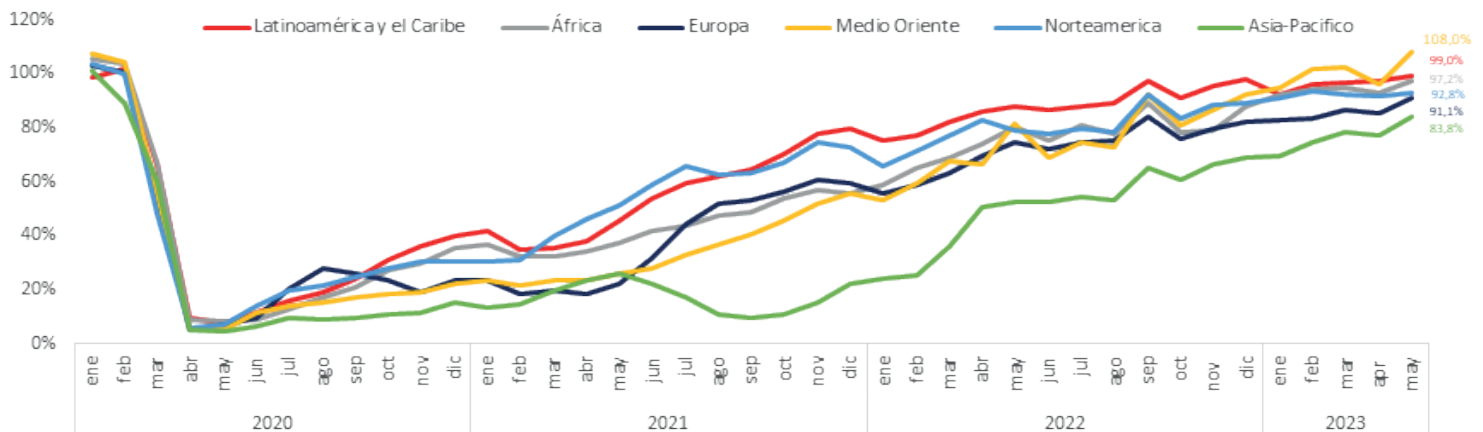


Nota: La región LAC considera a México.
Fuente: Amadeus

Transporte de pasajeros por región medido en RPK

En mayo de 2023, Medio Oriente pasó a ser la región de mayor recuperación en RPK (Revenue Passenger Kilometer) superando un 8% sus niveles 2019, impulsado principalmente por el crecimiento del tráfico internacional frente a 2019 (+11%) y en particular de los países: Jordania (+16%), Qatar (+14%), Emiratos Árabes Unidos (+14%) cuando en abril, Qatar se encontraba 8% por debajo o Emiratos Árabes Unidos a 2% menos que en prepandemia. LAC se colocó en segundo lugar, alcanzando exactamente 99%. África llegó a 97,2%, Norteamérica 92,8%, Europa 91,1% y el Sureste Asiático 83,8%.

RPK según región de origen respecto al mismo mes de 2019



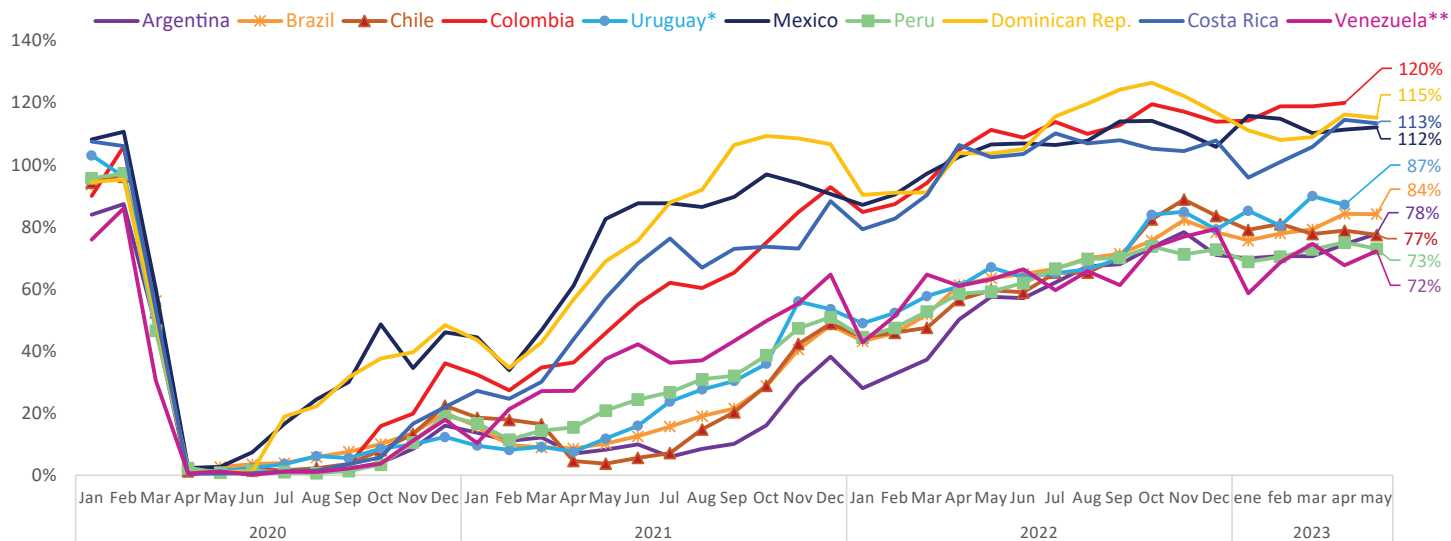
Fuente: Amadeus



Pasajeros internacionales

En mayo de 2023, destacaron México con un crecimiento del 12% frente a sus niveles 2019 y República Dominicana con 15%. Brasil, Argentina y Chile aún permanecieron por debajo de sus niveles anteriores a la pandemia alcanzando 84%, 78% y 77% respectivamente. En abril de 2023, Colombia superó 20% sus niveles prepandemia.

Pax internacionales (en relación al mismo mes de 2019)



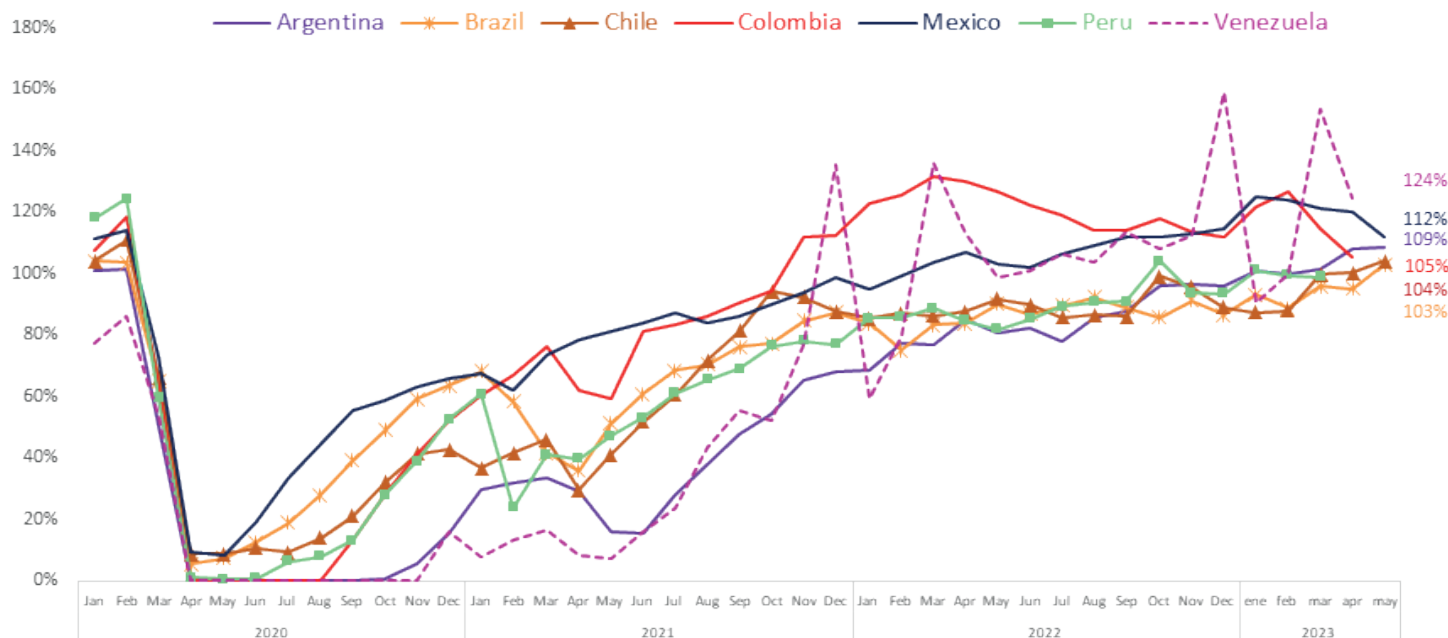
Fuente: Autoridades de aviación de cada país. *Aeropuertos de Uruguay. **Estimado a mayo



Pasajeros domésticos

En mayo de 2023, México se encontró 12% arriba de sus niveles prepandemia, Argentina superó 9% los pasajeros transportados en 2019, tendencia que se ha venido viendo desde enero, lo que indica que finalmente se ha recuperado. **Este mes también trajo crecimientos muy positivos para Brasil que por primera vez superó sus niveles prepandemia (+3%)**, tras una lenta recuperación, en comparación con otros países. En total, en Brasil se transportaron 7,3 millones de pasajeros, posicionándose como el mercado doméstico más importante en la región (81% del tráfico total). Chile por tercera ocasión consecutiva sobrepasó sus niveles 2019 con un crecimiento de 4%. En Venezuela durante mayo de 2023 se operaron más de 2.400 vuelos domésticos, un 58% más en comparación con mayo de 2019. En la ruta Caracas-Isla Margarita, que es la ruta más importante en el mercado doméstico venezolano, se operaron 36% más vuelos en comparación con 2019 y para la tercera ruta más importante (Caracas-Maracaibo), el número de vuelos operados se duplicó (de 124 vuelos en mayo '19 a 249 vuelos en mayo '23) y entraron 3 nuevas aerolíneas a operar la ruta.

Pax domésticos (con relación al mismo mes de 2019)



Fuente: Autoridades de aviación de cada país.



Pasajeros, RPK, ASK y tasas de ocupación

	mayo					Crecimiento				Acumulado (enero-mayo)					Crecimiento			
	2019	2020	2021	2022	2023	2020/2019	2021/2019	2022/2019	2023/2019	2019	2020	2021	2022	2023	2020/2019	2021/2019	2022/2019	2023/2019
Pasajeros	29,319,533	3,144,735	15,505,697	26,705,597	29,849,072	-89.3%	-47.1%	-8.9%	1.8%	149,772,865	89,512,092	70,926,028	128,077,526	148,654,328	-40.2%	-52.6%	-14.5%	-0.7%
Domestico	19,269,906	2,572,589	10,867,102	18,310,285	20,041,188	-86.6%	-43.6%	-5.0%	4.0%	96,132,370	59,857,358	52,519,964	88,137,603	98,457,932	-37.7%	-45.4%	-8.3%	2.4%
Intra-LAC	4,204,153	272,718	912,314	3,006,111	3,850,653	-93.5%	-78.3%	-28.5%	-8.4%	21,700,802	12,074,294	4,431,378	13,412,083	19,155,599	-44.4%	-79.6%	-38.2%	-11.7%
Extra-LAC	5,845,474	299,428	3,726,282	5,389,201	5,957,231	-94.9%	-36.3%	-7.8%	1.9%	31,939,693	17,580,440	13,974,686	26,527,840	31,040,797	-45.0%	-56.2%	-16.9%	-2.8%
RPK(millions)	49,985	3,664	22,718	43,786	49,492	-92.7%	-54.5%	-12.4%	-1.0%	263,192	152,101	103,023	214,513	252,819	-42.2%	-60.9%	-18.5%	-3.9%
Domestico	16,923	1,987	10,593	17,130	18,759	-88.3%	-37.4%	1.2%	10.8%	86,892	54,514	51,659	84,324	92,617	-37.3%	-40.5%	-3.0%	6.6%
Intra-LAC	8,218	239	1,575	5,999	7,416	-97.1%	-80.8%	-27.0%	-9.8%	42,535	23,120	8,436	26,675	37,563	-45.6%	-80.2%	-37.3%	-11.7%
Extra-LAC	24,844	1,438	10,551	20,657	23,317	-94.2%	-57.5%	-16.9%	-6.1%	133,766	74,468	42,928	103,514	122,639	-44.3%	-67.9%	-22.6%	-8.3%
*ASK(millions)	60,459	9,329	30,199	53,973	61,274	-84.6%	-50.0%	-10.7%	1.3%	319,140	206,831	150,680	267,979	312,680	-35.2%	-52.8%	-16.0%	-2.0%
Domestico	20,816	3,897	13,208	21,846	23,893	-81.3%	-36.5%	4.9%	14.8%	106,224	73,767	68,422	104,824	116,152	-30.6%	-35.6%	-1.3%	9.3%
Intra-LAC	9,925	654	2,194	7,243	9,635	-93.4%	-77.9%	-27.0%	-2.9%	51,557	32,022	13,019	34,026	48,037	-37.9%	-74.7%	-34.0%	-6.8%
Extra-LAC	29,718	4,779	14,798	24,884	27,745	-83.9%	-50.2%	-16.3%	-6.6%	161,358	101,041	69,239	129,129	148,492	-37.4%	-57.1%	-20.0%	-8.0%
*Factor de Ocupación	82.9%	40.0%	75.3%	80.4%	80.0%	-42.9 pts	-7.6 pts	-2.5 pts	-2.9 pts	83%	73.6%	65.5%	80.1%	80.4%	-9.0 pts	-17.1 pts	-2.5 pts	-2.2 pts
Domestico	81.3%	51.0%	80.2%	78.4%	78.5%	-30.3 pts	-1.1 pts	-2.9 pts	-2.8 pts	82%	73.9%	75.5%	80.4%	79.7%	-7.9 pts	-6.3 pts	-1.4 pts	-2.1 pts
Intra-LAC	82.8%	36.5%	71.8%	82.8%	77.0%	-46.3 pts	-11.0 pts	0.0 pts	-5.8 pts	83%	72.2%	64.8%	78.4%	78.2%	-10.3 pts	-17.7 pts	-4.1 pts	-4.3 pts
Extra-LAC	83.6%	30.1%	71.3%	83.0%	84.0%	-53.5 pts	-12.3 pts	-0.6 pts	0.4 pts	83%	73.7%	62.0%	80.2%	82.6%	-9.2 pts	-20.9 pts	-2.7 pts	-0.3 pts

Fuente: Amadeus *Estimaciones ALTA basado en lo reportado por las aerolíneas miembro.

En el mes de mayo se transportaron 29,8 millones de pasajeros en la región, lo que representa un 1.8% por encima de los niveles previos a la pandemia. El tráfico doméstico creció 10.8%, el tráfico internacional extra-LAC alcanzó 6.1% por debajo, el intra-LAC se mantuvo como el mercado que ha venido recuperándose más lentamente, encontrándose 9.8% por debajo de sus niveles de 2019. En el acumulado de los primeros 5 meses del año, se han transportado a 148.6 millones de pasajeros un 0.7% marginalmente por debajo de 2019.

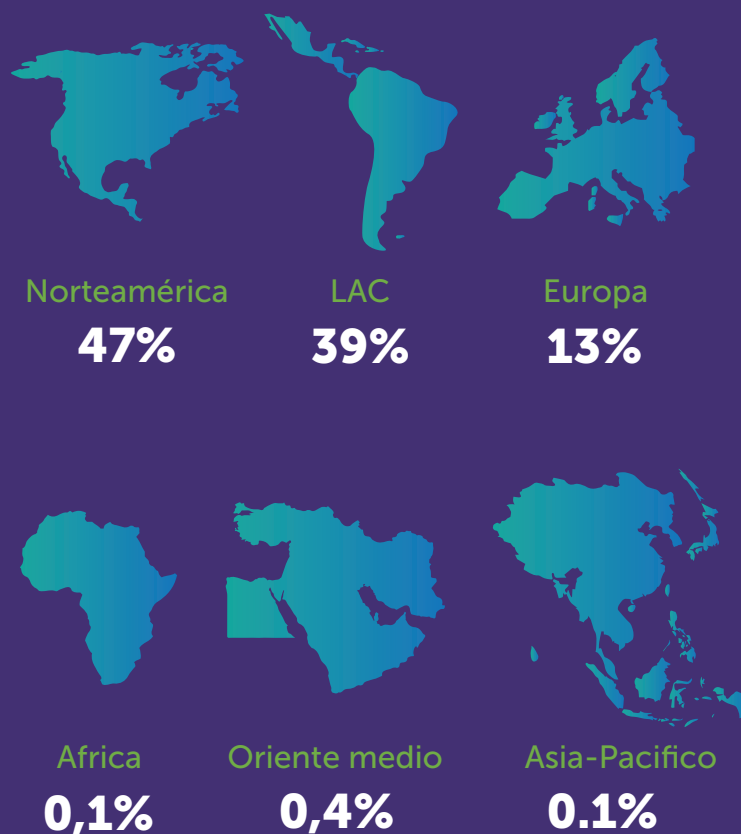
Los RPK en mayo, para el caso doméstico, son los que se han recuperado con mayor velocidad, con un 10.8% por encima de sus niveles de 2019 y los RPK acumulados en el caso doméstico crecieron 6.6% por encima de 2019.

En términos de capacidad relativa, es decir sillas por kilómetro (ASK), el doméstico se ha recuperado más rápidamente, alcanzando 14.8% por encima de sus niveles de 2019 y 9.3% por encima en el acumulado doméstico. Los ASK totales sobrepasaron 1.3% sus niveles 2019 y en el acumulado se encontró 2% por debajo.

En mayo, el factor de ocupación total alcanzó 80% a 2.9 puntos por debajo de los niveles de 2019, mientras que el doméstico fue de 78.5%, el intra regional fue de 77% y el extra regional de 84%. En el acumulado, el factor de ocupación total fue de 80.4%, a 2 puntos por debajo de 2019.



Distribución de región de destino de los pasajeros internacionales que originan viaje en LAC



El 47% del total de los pasajeros internacionales en LAC tuvo como destino Norteamérica, el 39% otro país en LAC (intra regional) y 13% Europa.

Fuente: Amadeus

Panorama económico

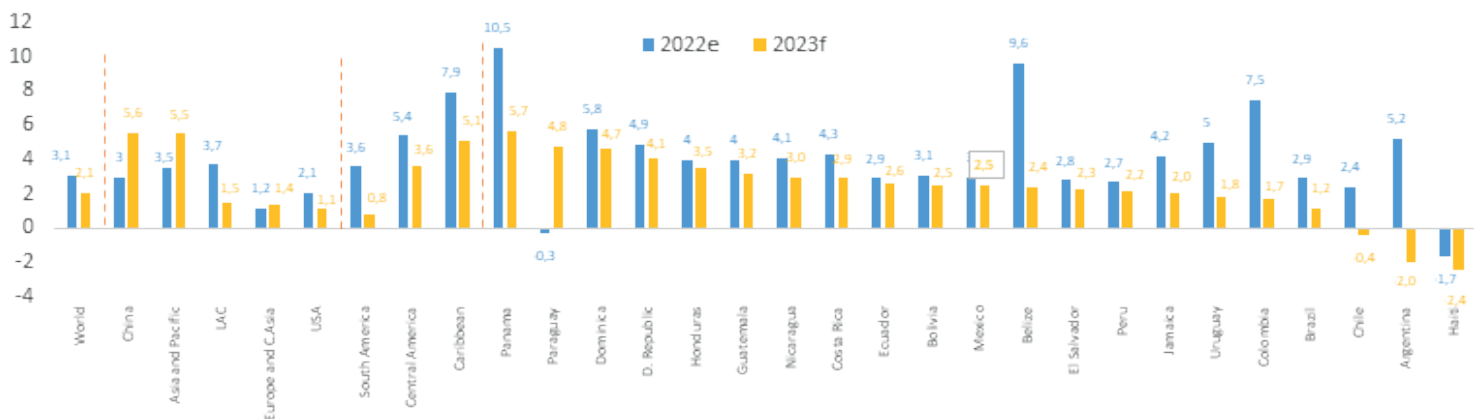
Las economías en Latinoamérica y el Caribe desacelerarán todavía más en 2023

En 2022, el crecimiento de las principales economías en Latinoamérica y el Caribe se desaceleró y, de acuerdo con las nuevas estimaciones del Banco Mundial de junio 2023, la región se desacelerará aún más en este año hasta un 1,5%. El Caribe, por su parte, tiene mayor crecimiento con un 5,1%. Para el presente año se esperan políticas monetarias restrictivas debido a una inflación interna que continúa siendo alta.



La recuperación económica ha sido desigual y cabe destacar que algunos de los países con menor crecimiento económico han sido los que más pasajeros han transportado, como el caso de Brasil, México, Colombia y Chile, donde México y Colombia se encuentran totalmente recuperados tanto en tráfico doméstico como internacional. Antes de la pandemia estos tres países concentraban el 61% del tráfico total en la región.

Crecimiento Real PIB



Fuente: Banco Mundial, Junio 2023

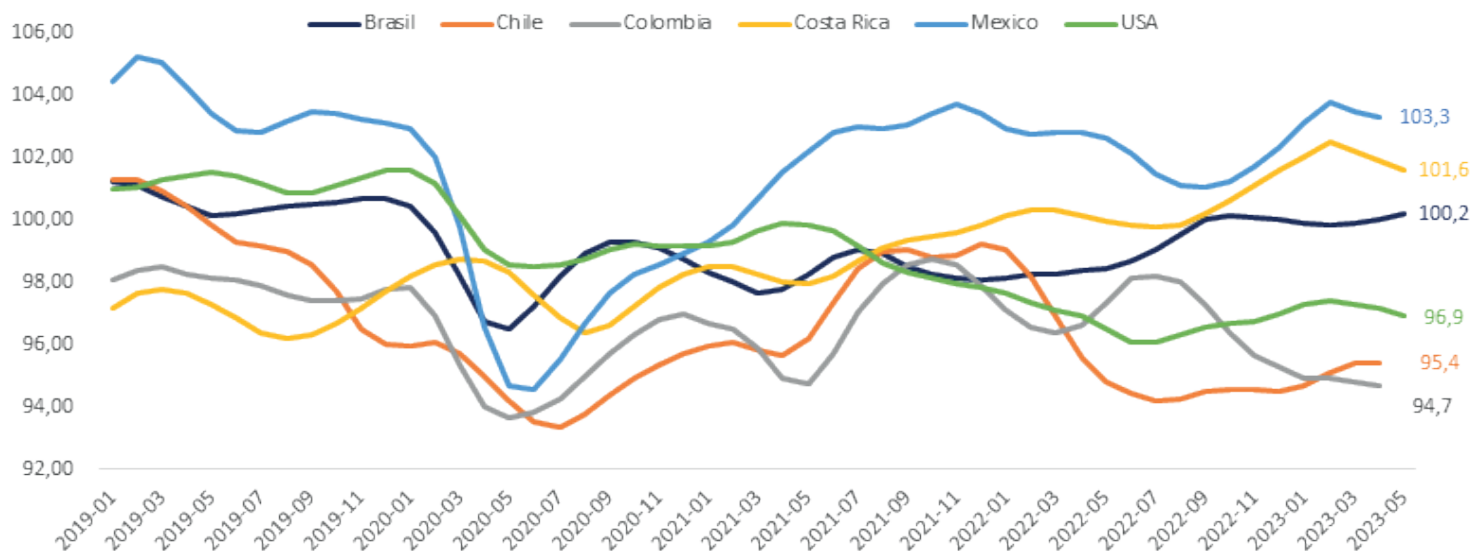
La confianza del consumidor se recupera de forma desigual en la región

La confianza del consumidor resulta ser otro determinante más que impacta en la demanda del transporte aéreo. Países como México, Costa Rica y Brasil han superado el 100, que nos habla de optimismo del consumidor, para el caso de Brasil es un indicador importante ya que en mayo de 2023 Brasil finalmente superó sus niveles de tráfico prepandemia y tuvo el mes de mayo con mayor número de pasajeros desde 2015.

A pesar de las presiones macroeconómicas, las tasas de desempleo se sitúan en niveles históricamente bajos, incluso por debajo de antes de la pandemia, por lo que se espera que la demanda de transporte aéreo se mantenga constante en algunos países, a pesar de que el poder adquisitivo del consumidor se vea reducido debido a la inflación.



Consumer Confidence Index, 2023



Fuente: OECD (2023), Consumer confidence index (CCI)

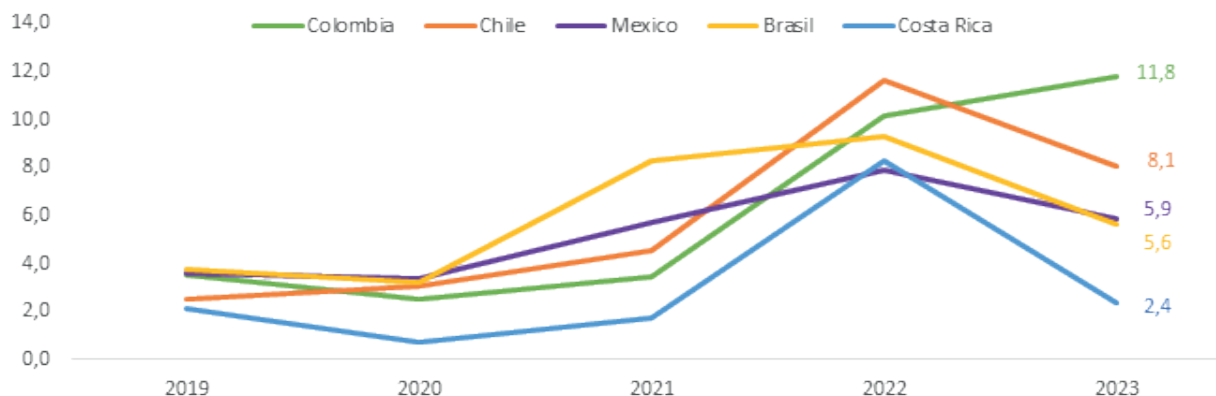
La inflación en general ha reducido, pero se mantiene fuera de la meta

Los precios internacionales comienzan a mostrar un descenso, sin embargo, la inflación continúa generando presiones en los precios de los bienes y alimentos. El aumento en los precios afecta el ingreso disponible de los hogares y, por lo tanto, el gasto para turismo y transporte aéreo se ve limitado. Por otro lado, algunos bienes y servicios aeronáuticos que pagan tanto pasajeros como aerolíneas se actualizan con la inflación, un ejemplo son las tasas aeroportuarias, lo que también impacta el precio final de los tiquetes y, por tanto, la demanda por transporte.

En las grandes economías de la región aún se pronostica para el año 2023 inflaciones más altas con respecto a 2019. Este aumento persistente en la inflación podría generar que los bancos centrales deban mantener políticas monetarias más restrictivas. Por lo que puede ocurrir que las monedas de la región continúen depreciándose con respecto al dólar, lo que aumentaría los costos del servicio de la deuda e incrementaría aún más la inflación local.



Tasas de Inflación para economías seleccionadas de la región (2019-2023)



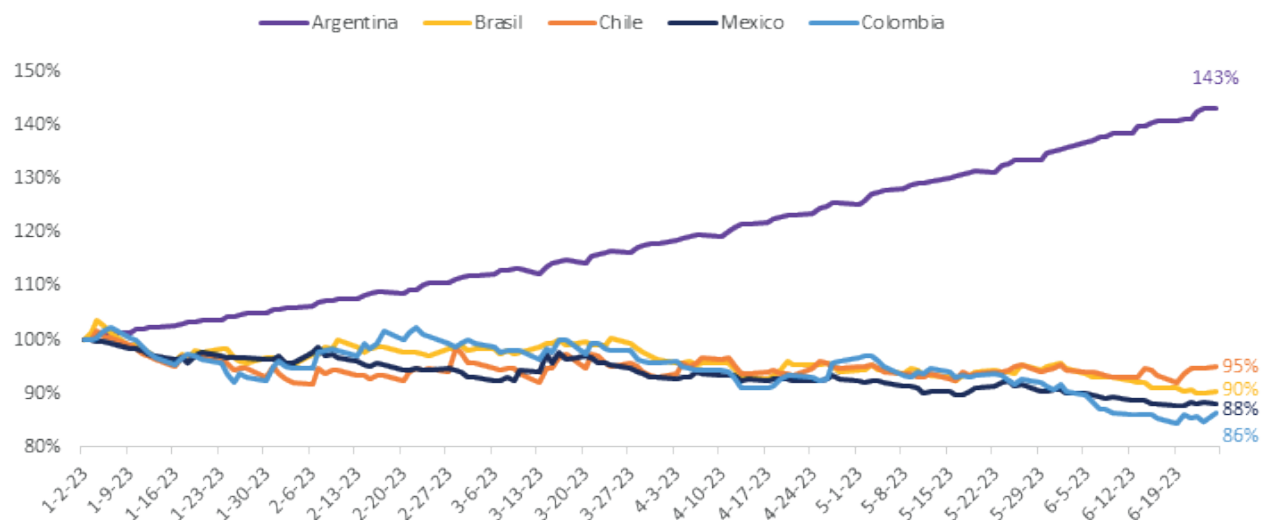
Fuente: OECD (2023), Inflation Forecast



Entre el 70% y 75% de la estructura de costos de una aerolínea está atada al dólar

La estructura de costos de una aerolínea en general está concentrada en dólares más que su moneda local. Para mayo, en las principales economías de LAC, las monedas muestran una apreciación frente al dólar, con excepción de Argentina. A pesar de esta revaluación en las monedas, las tasas continúan siendo volátiles lo que genera incertidumbre y dificultad para las aerolíneas fijar los precios y establecer presupuestos a largo plazo.

Tasas de cambio (INDEX ENERO 2023=100) Junio 25, 2023



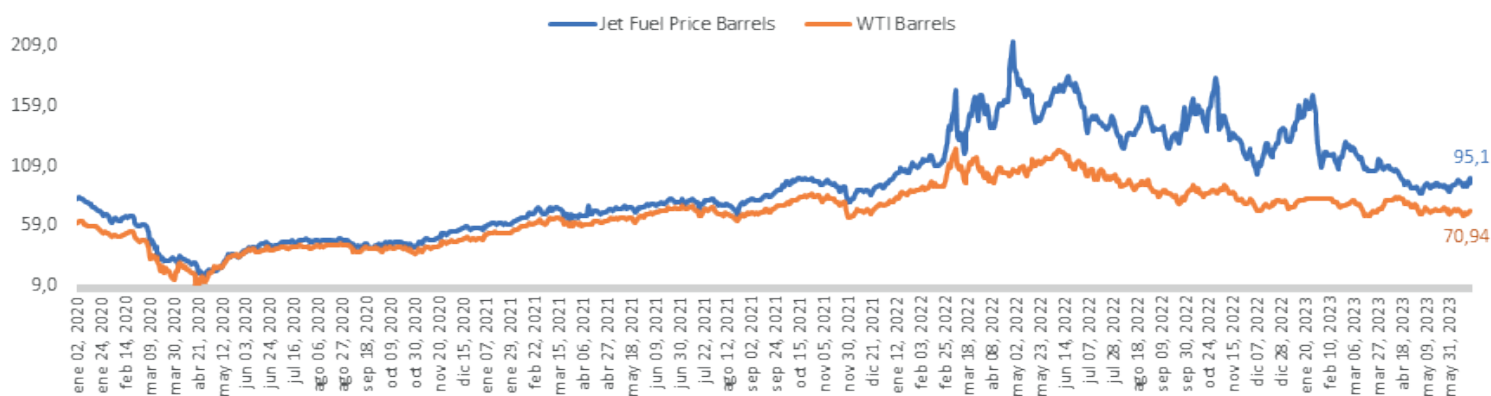
Fuente: Yahoo Finance



Precios de los combustibles

Jet Fuel y WTI (West Texas Intermediate)

Precio WTI del Jet Fuel & Crudo (Dólares por barril), Junio 20

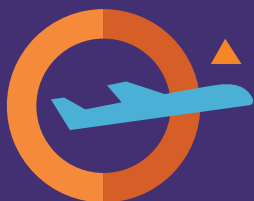


Fuente: US Energy Information Administration

El combustible es uno de los insumos de mayor peso dentro de la estructura de costos de una aerolínea. En el primer trimestre de 2023 el combustible equivalía al 42% y en prepandemia los costos eran en promedio 32%.

Para junio de 2023, el precio promedio del jet fuel se encontró 21% por encima de junio de 2021 y 45% por debajo del precio promedio de junio de 2022. Por otro lado, el precio promedio del crudo WTI estaba 1% por debajo de 2021. Esto representa una reducción en el aumento de precios que sufrieron ambos bienes frente a meses anteriores.

A lo largo de junio, el precio del jet fuel tuvo un aumento alcanzando un precio máximo de US\$ 99,9, que en mayo había disminuido hasta 85,8 US\$ por barril, uno de los precios más bajos en lo que va del año. Por lo que, el diferencial entre precio del barril de petróleo y del combustible jet fuel continuó alto, de tal forma que, mientras en enero de 2021, el precio del jet fuel era 14% superior al del petróleo; al 20 de junio de 2023 ese diferencial de precios era de 34%.



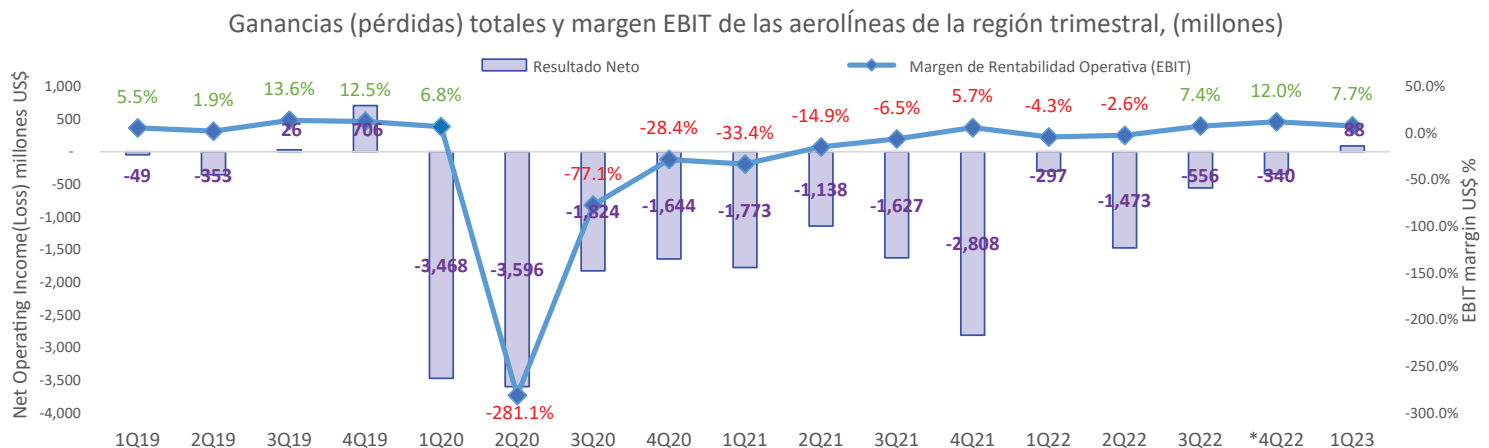
En 2022, las aerolíneas de la región mostraron pérdidas financieras. El 2023, con el crecimiento de la demanda, apunta hacia la rentabilidad con un ligero crecimiento



Históricamente las aerolíneas han tenido márgenes bajos comparado con otros sectores de la economía. De acuerdo con datos de ATAG, la rentabilidad neta de la industria entre 2004 y 2019 fue del 1,6% en promedio. Para el 2019, los márgenes de la industria en Latinoamérica fueron del 1% de sus ingresos.

En el 2020, año que inicia la pandemia, el margen neto fue de -92% y las pérdidas ascendieron a 10.591 millones de dólares. Gracias a la reestructuración de los modelos de negocio y a la recuperación de la demanda, progresivamente se han ido reduciendo los márgenes negativos, pasando a -43% en el 2021 y a -9% en 2022. Durante el primer trimestre de 2023 se alcanzó un margen neto positivo, sin embargo, mínimo, de 0,04%. La rentabilidad operativa (medida en EBIT), contabiliza ya 3 trimestres seguidos mostrando resultados positivos, después de 9 trimestres seguidos negativos. A pesar de las presiones inflacionarias, la industria en la región ha logrado reducir su costo promedio por asiento kilómetro (CASK) e incluso se encuentra a niveles similares que, en 2019, lo cual indica que la reestructuración de los modelos de negocio están ayudando a generar más rentabilidad y beneficios para los pasajeros.

Ganancias (pérdidas) totales y margen EBIT de las aerolíneas de la región trimestral, (millones)

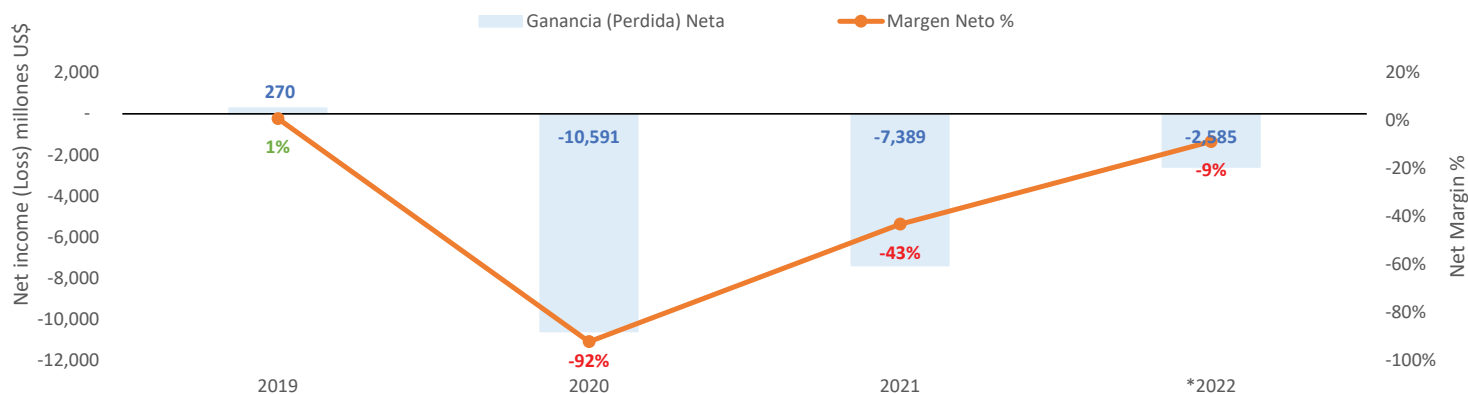


Fuente: Estados financieros de aerolíneas de la región representando 77% del tráfico total de la región.
 *Excluyendo ganancias (pérdidas) de procesos de reestructuración por capítulo 11.

Aún hay incertidumbre respecto a lo que resta de 2023 tomando en cuenta los riesgos latentes como la desaceleración económica, el aumento en las tasas de interés y la volatilidad en los precios de los combustibles. No obstante, siguiendo la tendencia de recuperación que hemos observado en varios países, la industria permanece optimista de continuar teniendo números positivos para el 2023. Para que esto sea posible, es importante que todo el ecosistema (público y privado) trabaje de manera conjunta para hacer la región más competitiva para el transporte aéreo y continuar ampliando los beneficios que genera esta industria.



Ganancias (pérdidas) totales y margen neto de las aerolíneas de la región, anual



Fuente: Estados financieros de aerolíneas de la región representando 77% del tráfico total de la región.

*Excluyendo ganancias (pérdidas) de procesos de restructuración por capítulo 11.

- Para más información, anuncios, y posiciones de ALTA síganos en Twitter e Instagram: ALTA_aero y en LinkedIn: ALTA - Latin American & Caribbean Air Transport Association
- Los datos contenidos son estimaciones, y están sujetas a revisión