



# Recuperação de passageiros foi reduzida em outubro de 2022



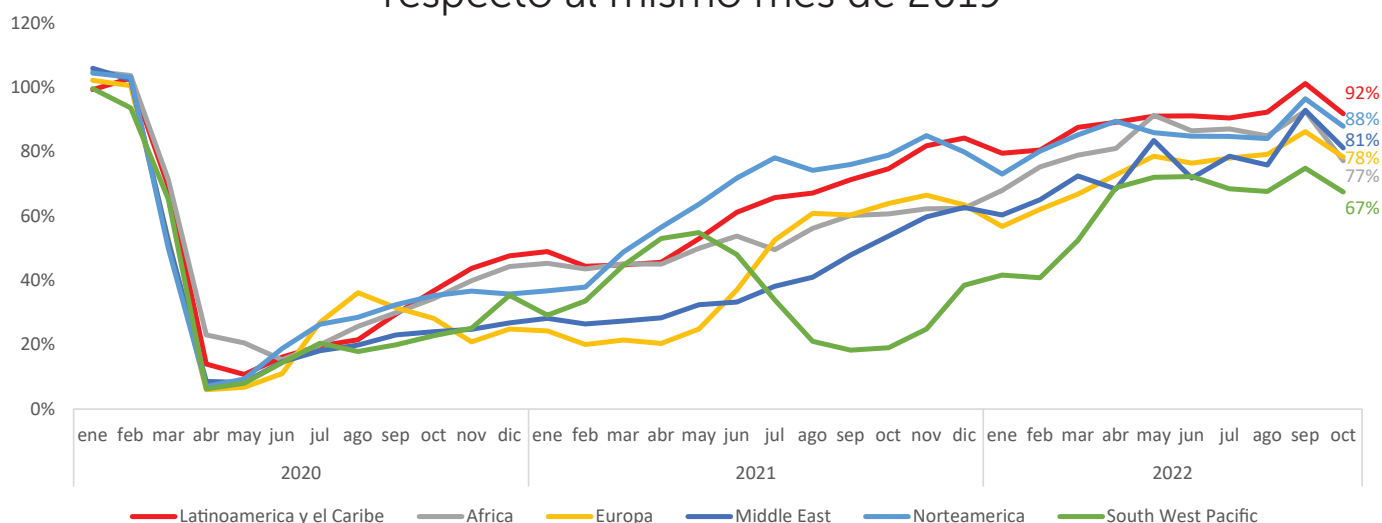
Tráfego de passageiros na América Latina e Caribe (ALC) reduziu sua recuperação para 92% em relação a outubro de 2019

Em outubro de 2022, foram transportados 27,5 milhões de passageiros, correspondendo a 92% dos passageiros em outubro de 2019. Isso reflete uma queda na recuperação em relação ao mês imediatamente anterior, já que em setembro a região havia ultrapassado 1% seus níveis de 2019. Todas as regiões reduziram os seus níveis de recuperação. Entre as causas disso estão as altas perspectivas de crescimento econômico, altas taxas de inflação, alto custo do combustível de aviação, desvalorização da taxa de câmbio, entre outros fatores. No entanto, vale a pena notar que a ALC continua a ser a região do mundo com a maior recuperação, superando a América do Norte, que está em 8 a 8% de seus níveis de 2019, o Oriente Médio 81%, a Europa 78% e o Sudeste Asiático com 67%.

## Transporte de passageiros

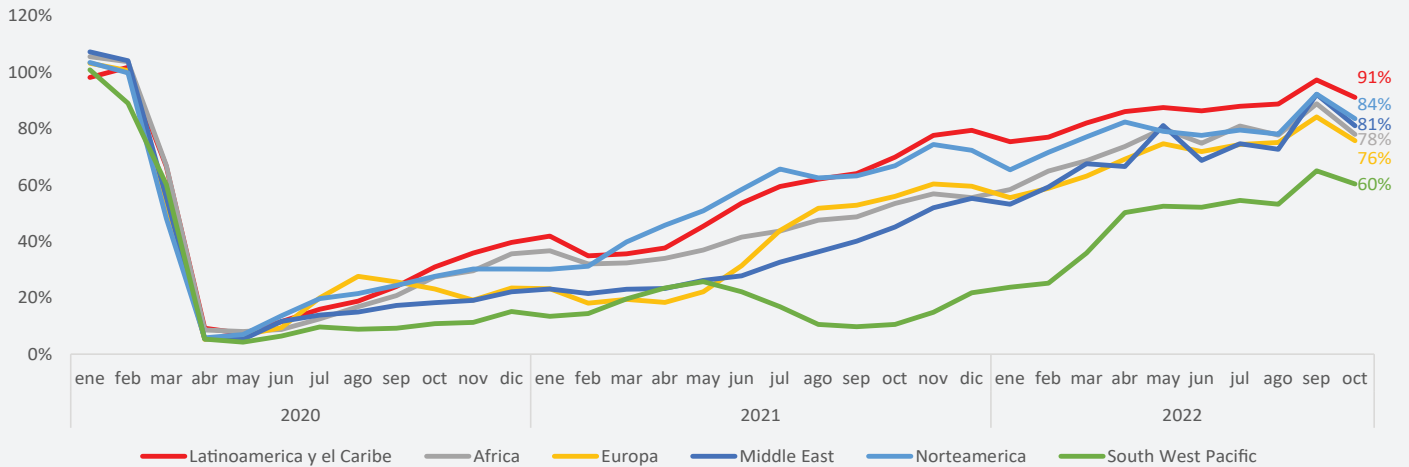


### Pasajeros según región de origen respecto al mismo mes de 2019



Em termos de RPK (Revenue Passenger Kilometer), a ALC continua a liderar a recuperação em relação às outras regiões. O nível de recuperação alcançado em outubro foi de 9,1%.

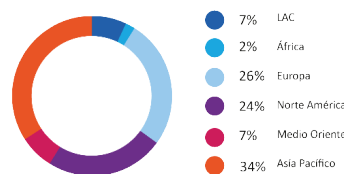
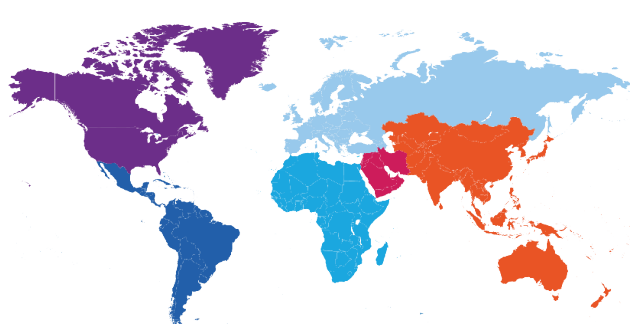
RPK según región de origen respecto al mismo mes de 2019 



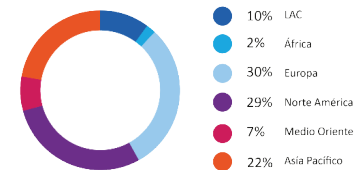
Nota: A região da ALC considera o México.  
Fonte: Amadeus

# Contribuição dos RPKs da ALC para outras regiões do mundo

Em 2019, os RPKs da ALC representaram 7% do total global, enquanto em 2022 representam 10%. O aumento da participação global corresponde à maior recuperação da região em comparação com outras partes do mundo. As políticas de Covid limitaram o transporte aéreo de passageiros em outras regiões. Espera-se que as políticas sejam transitórias e as perspectivas de crescimento de longo prazo sugerem que tal aumento na participação da ALC em RPKs globais é temporário. Para manter uma proporção maior, a América Latina deve aumentar seus níveis de competitividade. Para conhecer um diagnóstico dos fatores que afetam a competitividade, clique no seguinte link: <https://bit.ly/3XrclD6>



Percentual de participação no RPK 2019



Percentual de participação no RPK 2022\*

# Comportamento em outubro por país

O país com mais passageiros na região é o Brasil, com 28% dos passageiros transportados em LAC. No entanto, o Brasil está em 83% de seus níveis de 2019, enquanto o segundo e terceiro mercados da região: México e Colômbia já superaram seus níveis de 2019.

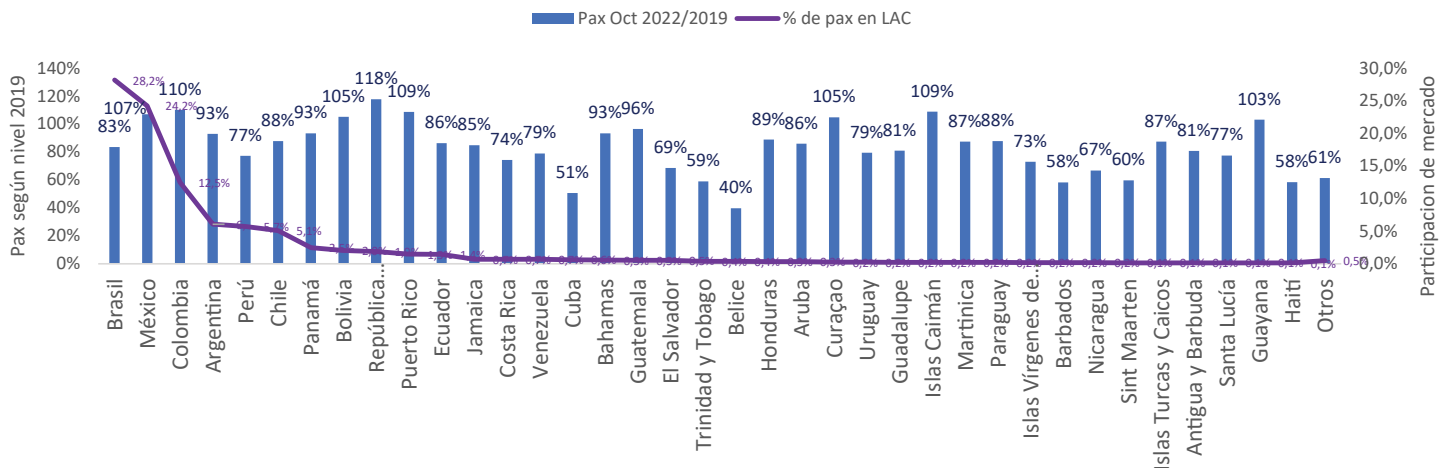


## Pax total (nacional e internacional) octubre 2022 frente al mismo mes del 2019 y participación en el mercado LAC

Pax total (nacional e internacional) octubre 2022 frente al mismo mes del 2019 y participación en el mercado LAC



Países ordenados de izquierda a derecha según el volumen de pasajeros transportados

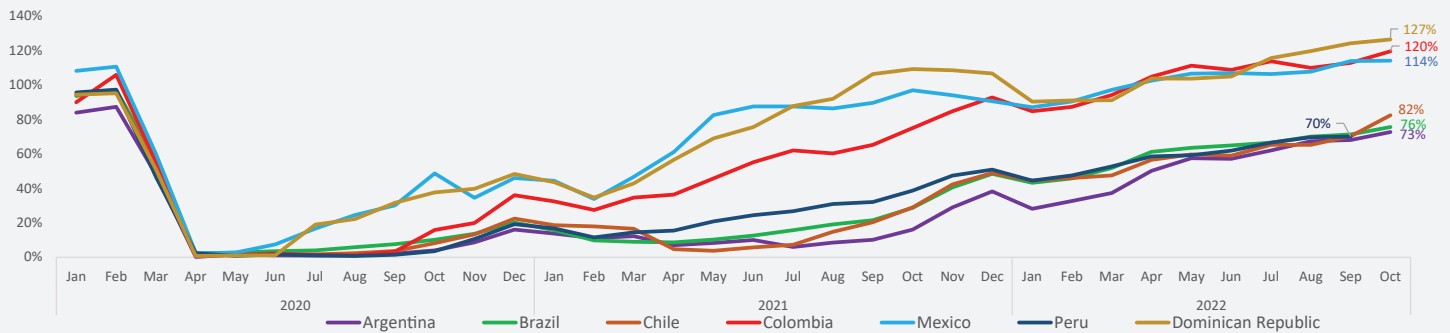




# Passageiros internacionais

Três países da região continuam a se destacar com um crescimento muito positivo, a República Dominicana atingindo 127% de seus níveis de 2019, o México 114% e a Colômbia 120%. Por outro lado, Brasil, Chile e Argentina continuam a recuperar com 76%, 81% e 73%, respectivamente.

## Pax internacionais (en relación al mismo mes de 2019)

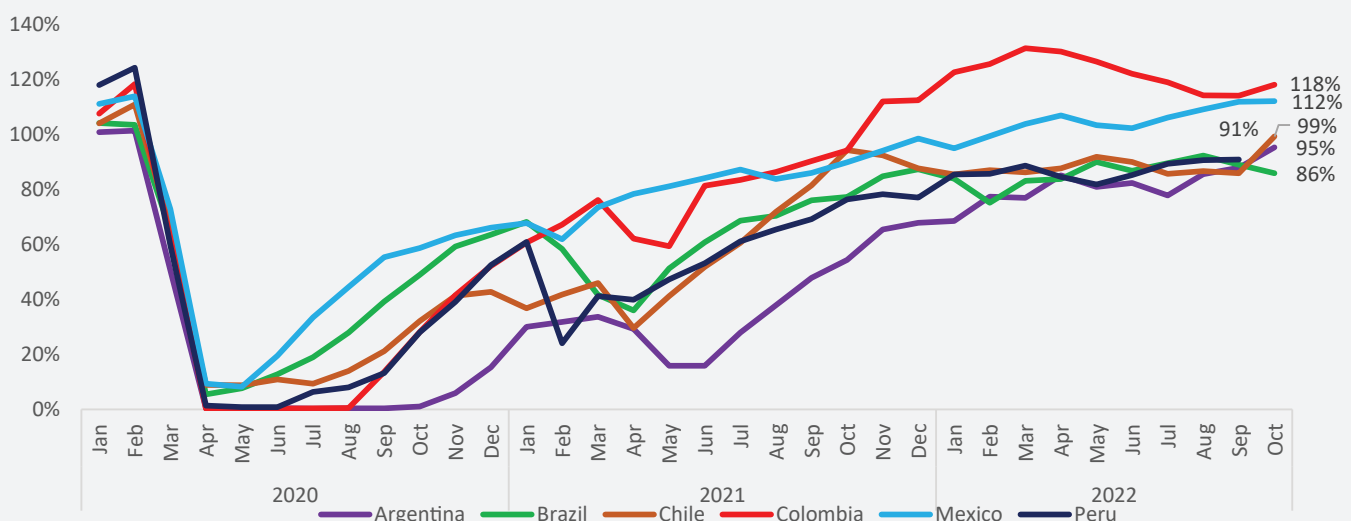


Fonte: Autoridades aeronáuticas de cada país.

# Passageiros

O transporte aéreo doméstico, que não está sendo afetado pelas restrições de tráfego internacional, se recuperou mais rapidamente. Em outubro, a Colômbia teve uma recuperação excepcional, atingindo 18% acima dos níveis de 2019, enquanto o México 12% acima dos níveis pré-pandemia. O Brasil apresentou uma desaceleração chegando a 86%, a Argentina avançou para 95% e o Chile se destaca em sua recuperação doméstica 99% de seus níveis de 2019. Segundo dados de setembro de 2022, o Peru permaneceu em seus patamares, chegando a 91%.

## Passageiros, RPK, ASK e taxas de ocupação



Fonte: Autoridades aeronáuticas de cada país.



# Pasajeros, RPK, ASK, tasas de ocupación

Em outubro, 2,75 milhões de passageiros foram transportados na região, 8,2% abaixo dos níveis pré-pandemia. O tráfego doméstico atingiu 7,1% abaixo dos níveis de 2019, o tráfego internacional extra-ALC 4,3% abaixo, enquanto o tráfego intra-ALC tem vindo a recuperar mais lentamente, estando 18,5% abaixo dos níveis de 2019.

Até agora, este ano (janeiro-outubro), cerca de 2,69 milhões de passageiros foram transportados. Na região acumulada, ainda está 10,6% abaixo dos níveis de 2019. No caso dos RPKs acumulados, eles estão a 14,2 de atingir seus níveis de 2019 e acumularam ASK 13% abaixo.

Os RPKs domésticos se recuperaram mais rapidamente, atingindo 2,4% abaixo dos níveis de 2019. Em termos de capacidade relativa, ou seja, cadeiras por quilômetro (ASK), a capacidade doméstica também se recuperou mais rapidamente, atingindo 0,2% de seus níveis de 2019.

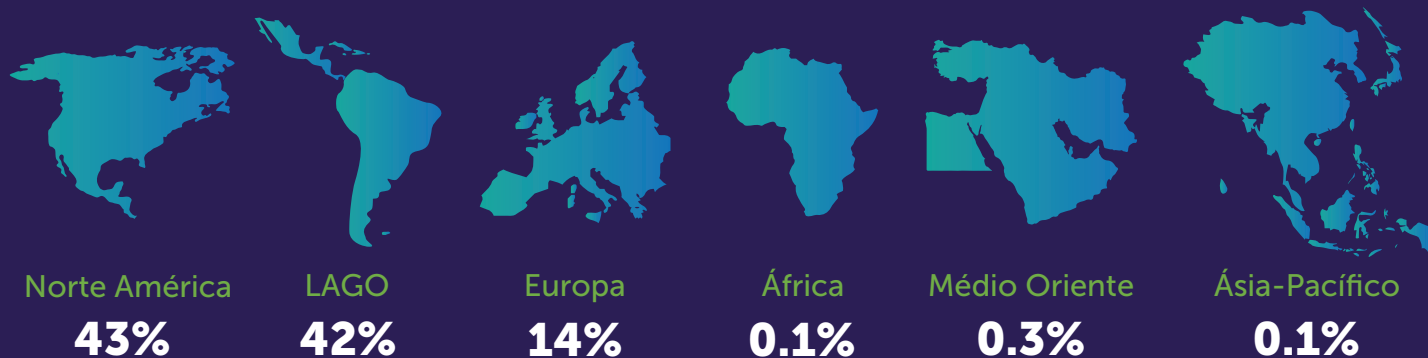
Em outubro, a taxa de ocupação atingiu 83,1%; 1,3 pontos acima dos níveis de 2019, enquanto doméstico foi de 81,9%, intra-ALC foi de 82,1% e extra-ALC 86,1%. A taxa de ocupação acumulada atingiu 81,2%, a 1,6 ponto de atingir a de 2019.

	Outubro				Crescimento			Acumulado (Janeiro-Outubro)				Crescimento		
	2019	2020	2021	2022	2020/2019	2021/2019	2022/2019	2019	2020	2021	2022	2020/2019	2021/2019	2022/2019
<b>Passageiros</b>	29.925.081	10.993.857	22.344.367 anos	27.469.535	-63,3%	-25,3%	-8,2%	300.944.452 anos	126.693.193	173.616.027	269.039.507	-57,9%	-42,3%	-10,6%
Doméstico	21.020.564 4.133.619 anos	9.051.202 anos	16.656.084 anos	19.535.762	-56,9%	-20,8%	-7,1%	197.765.074	90.131.460 anos	126.408.853 anos	186.102.362 Anúncios	-54,4%	-36,1%	-5,9%
Intra-ALC	411.987 1.530.668 anos	1.737.926 3.950.357 anos	3.367.807	4.565.966	-90,0%	-58,0%	-18,5%	42.803.300	42.803.300 anos	11.465.553 35.741.621 anos	30.175.267 anos	-68,0%	-73,2%	-29,5%
Extra-ALC	4.770.897 anos	4.963 14.268 anos	18.741	4.565.966	-67,9%	-17,2%	-4,3%	60.376.079	22.847.014	52.761.879	52.761.879	-62,2%	-40,8%	-12,6%
<b>RPK (milhões)</b>	47.912	14.820	33.511 18.114 anos	43.659 anos	-69,1%	-30,1%	-8,9%	516.230 anos	202.880	259.312 Anúncios	442.826	-60,7%	-49,8%	-14,2%
Doméstico	18.563 anos	9.163 anos	15.991 anos	18.114 anos	-50,6%	-13,9%	-2,4%	177.261 83.226 anos	85.538	123.334 anos	175.967	-51,7%	-30,4%	-0,7%
Intra-ALC	7.916 21.433 anos	694 3.253 anos	6.804	8.289 anos	-91,2%	-58,9%	-14,0%	307.672 anos	24.927	20.972	60.212 anos	-70,0%	-74,8%	-27,7%
Extra-ALC	58.346 anos	4.963 14.268 anos	18.741	21.764	-76,8%	-33,4%	-12,6%	255.743	92.415 anos	115.007	206.648 anos	-63,9%	-55,0%	-19,2%
<b>*ASK (milhões)</b>	22.158 anos	11.633 anos	19.183 anos	22.121 Anúncios	-65,7%	-29,1%	-10,6%	623.975	282.317 anos	354.697 anos	543.125 anos	-54,8%	-43,2%	-13,0%
Doméstico	22.158 anos	11.633 anos	19.183 anos	22.121 Anúncios	-47,5%	-13,4%	-0,2%	214.883	115.675 anos	155.849	217.377 anos	-46,2%	-27,5%	1,2%
Intra-ALC	9.806 anos	1.049 4.475 anos	8.289 anos	8.289 anos	-89,3%	-54,4%	-15,5%	101.421 anos	35.199	33.533	76.046	-65,3%	-66,9%	-25,0%
Extra-ALC	26.382 anos	7.328 anos	17.734	21.764	-72,2%	-32,8%	-17,5%	307.672 anos	131.443 anos	165.315 anos	249.702	-57,3%	-46,3%	-18,8%
<b>*Fator de Carga</b>	81,8%	71,6%	81,0%	83,1%	-10,2 pts	-0,8 pts	1,3 pts	82,9%	71,4%	75,1%	81,2%	-11,5 pts	-7,7 pts	-1,6 pts
Doméstico	83,8%	78,8%	83,4%	81,9%	-5,0 pts	-0,4 pts	-1,9 pts	82,5%	73,9%	79,1%	81,0%	-8,5 pts	-3,4 pts	-1,5 pts
Intra-ALC	80,7%	66,2%	72,7%	82,1%	-14,5 pts	-8,0 pts	1,3 pts	82,1%	70,8%	62,5%	79,2%	-11,2 pts	-19,5 pts	-2,9 pts
Extra-ALC	81,2%	67,7%	80,5%	86,1%	-13,5 pts	-0,8 pts	4,9 pts	83,1%	70,3%	69,6%	82,8%	-12,8 pts	-13,6 pts	-0,4 pts



# Distribuição dossajeros por região

Distribuição da região de destino dospaíses que originam viagens em LAC.



Fonte: Amadeus



43% dos passageiros internacionais são destinados à América do Norte, 42% para outro país da ALC e 14% para a Europa.

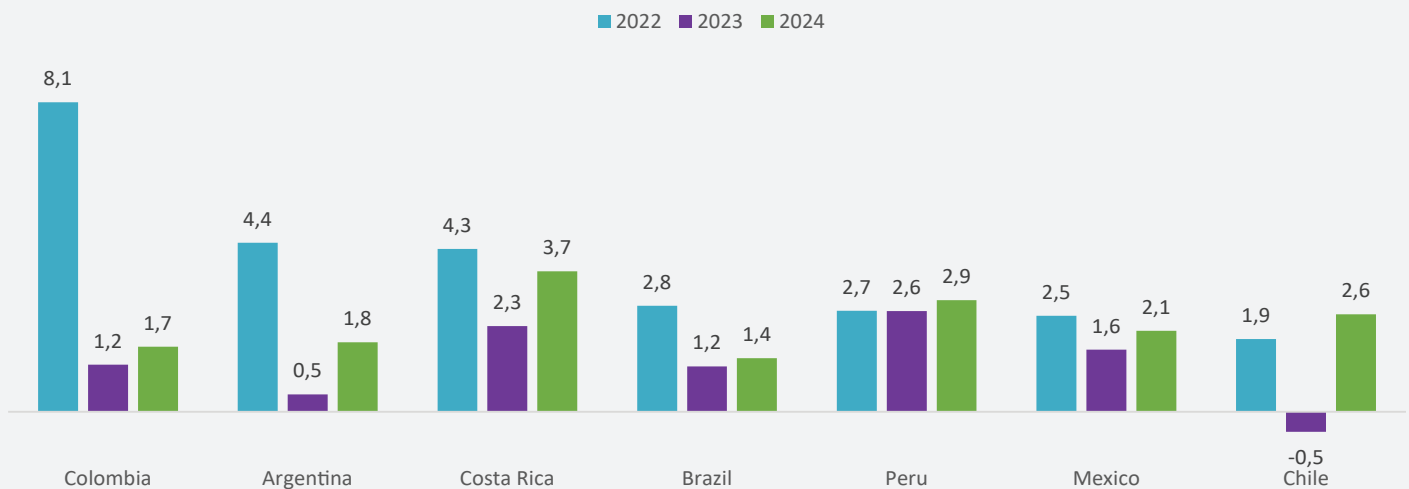
## Tráfego de companhias aére membros selecionadas da ALTA em outubro

Região	Pax	PERGUNTAR (000'000)	RPK (000.000)	FTK (000)	COMPUTADOR (000'000)	RTK (000'000)	Partidas	Kms. Voou	Bloquear Horas
Doméstico	12. 408. 168 anos	15. 480,01	12. 676,11	42. 233 anos	1. 606,77	896,85	89. 790	86. 863. 370,00	161. 216 anos
África	-	-	-	11. 014	15,87	11,01	61	293. 909,00	401
Europa	350. 945	3. 534,17	3. 192,47	100. 972	471,42	281,95	1. 509 anos 10. 326 anos	13. 085. 103,00	15. 962 35. 318 anos
LAGO	1. 367. 508	4. 118,35	3. 380,21	52. 264 anos	419,46	210,41	anos	23. 379. 267,00	anos
América do Norte	1. 061. 662 anos	4. 386,05	3. 623,34	157. 468 anos	602,28	386,92	7. 676 anos	24. 473. 790,00	34. 992
Oceânia	22. 528 anos	147,00	131,00	2. 394 anos	27,83	11,50	104	614. 276,00	767
Total	15. 210. 811	27. 665,59	23. 003,13	366. 345 anos	3. 143,63	1. 798,64	109. 466 anos	148. 709. 715,00	248. 657 anos

# Crescimento econômico na ALC

A OCDE, em seu Economic Outlook de novembro de 2022, publicou novas estimativas de crescimento. Para 2023 e 2024, estimam-se reduções e, no caso do Chile, até um crescimento negativo. Para os países da amostra, o crescimento médio é de 1,3% em 2023 e de 2,3% em 2024. Tais taxas de crescimento indicam uma potencial redução da taxa de recuperação do transporte aéreo.

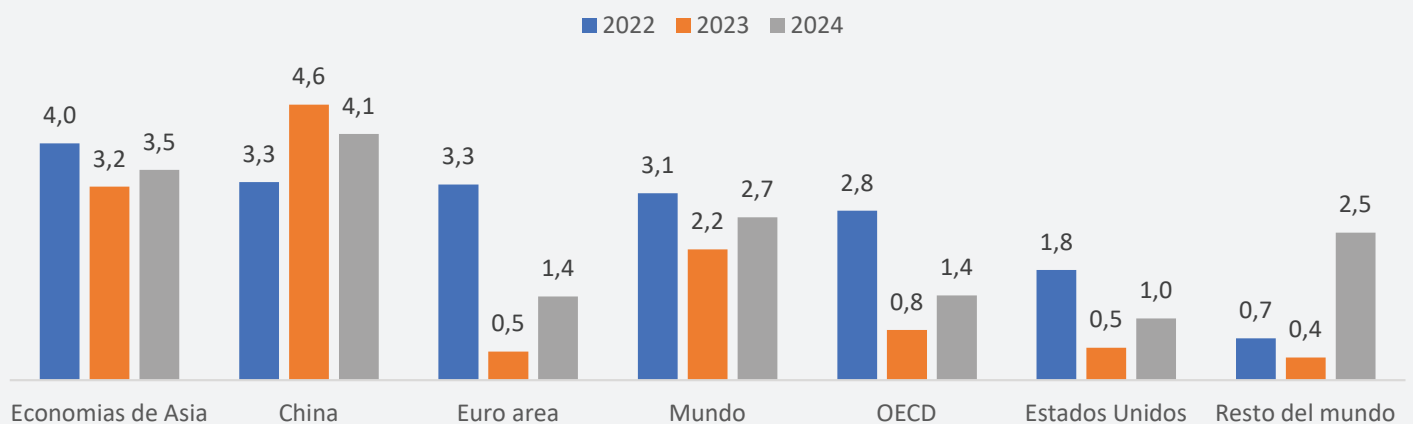
## PIB 2022, 2023 Y 2024 en LAC % año a año



Fonte: OECD Economic Outlook, November 2022

O crescimento global também deve desacelerar para 2,2% em 2023 e se recuperar para 2,7% em 2024. A Ásia será a principal região de crescimento em 2023 e 2024, enquanto a Europa e a América do Norte registrarão um crescimento muito baixo.

## PIB 2022, 2023 y 2024, otras economías % año a año



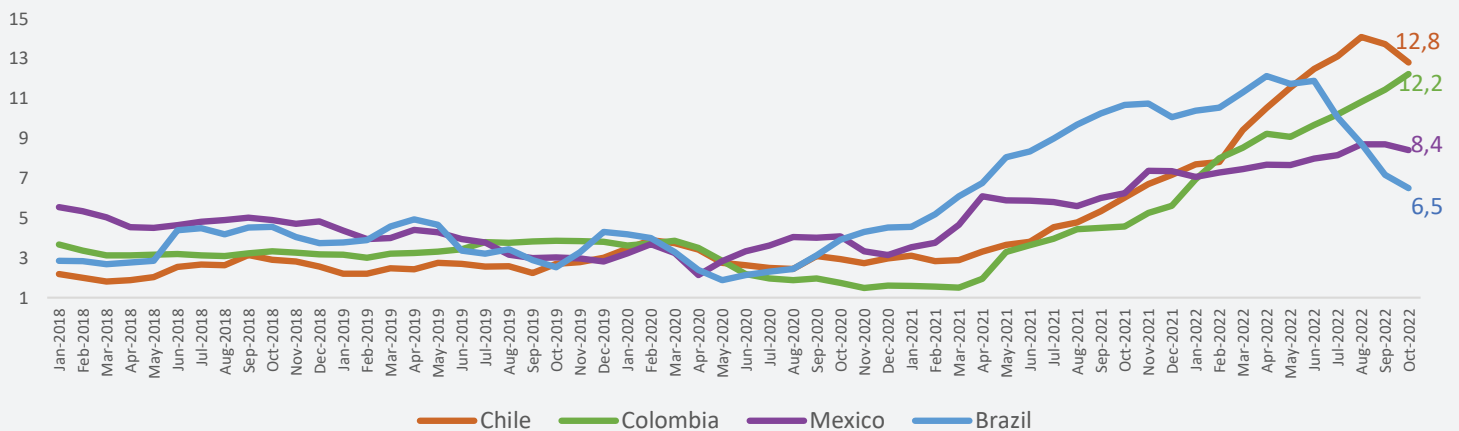
Fonte: OECD Economic Outlook, November 2022



# Inflação

As altas taxas de inflação que impactam o poder aquisitivo reduzirão o consumo das famílias, especialmente nesta região onde 24% da renda vai para o consumo de alimentos. Desta forma, as despesas que poderiam ser afectadas à utilização do transporte aéreo poderiam ser ainda mais restritas.

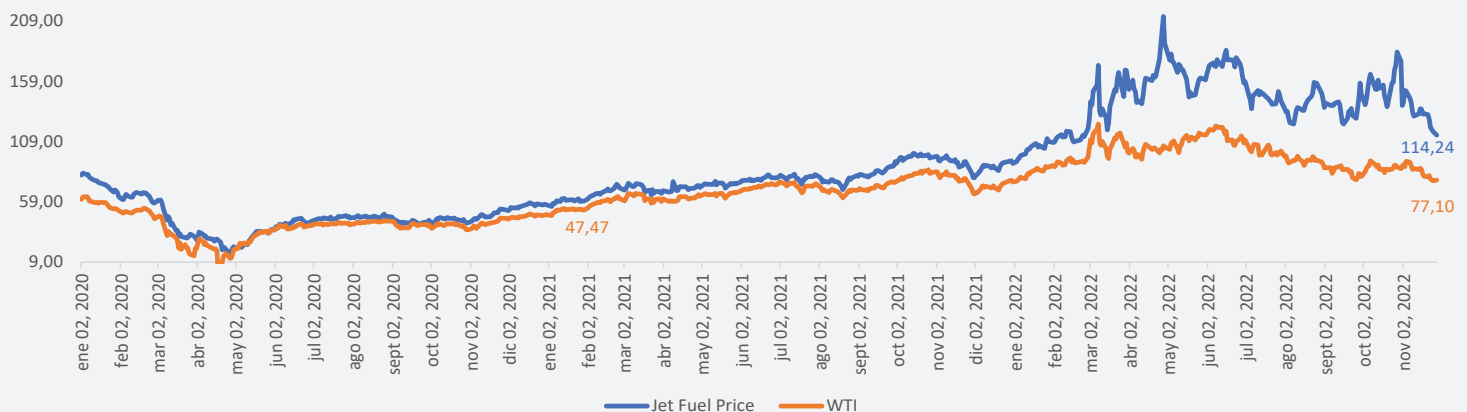
## Inflation in October, 2022



Fonte: OCDE, Índice de Preços no Consumidor 2022

# Preço do combustível e sua participação na estrutura de custos das companhias aéreas

## Precios WTI del Jet Fuel & Crudo (Dólares por barril), Nov. 28



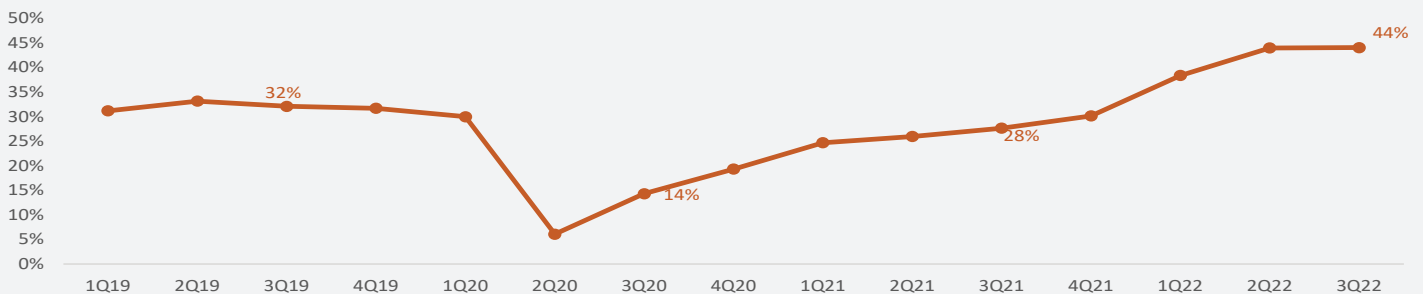
Fonte: Administração de Informação de Energia dos EUA

O combustível continua a ter preços historicamente elevados. Em 2 de novembro de 2022, o preço do combustível de aviação atingiu 107% em relação a janeiro de 2021, enquanto o preço do petróleo bruto WTI atingiu 62%.

O diferencial entre o preço do barril de petróleo e do combustível de aviação aumentou, enquanto em janeiro de 2021 o preço do combustível de aviação era 14% maior que o do petróleo, hoje esse diferencial de preços é de 33%.

Com o aumento de preços, o combustível passou de representar 28% na estrutura de custos das companhias aéreas há um ano para representar 44% no terceiro trimestre de 2022.

## Porcentaje del combustible en proporción los costos operativos

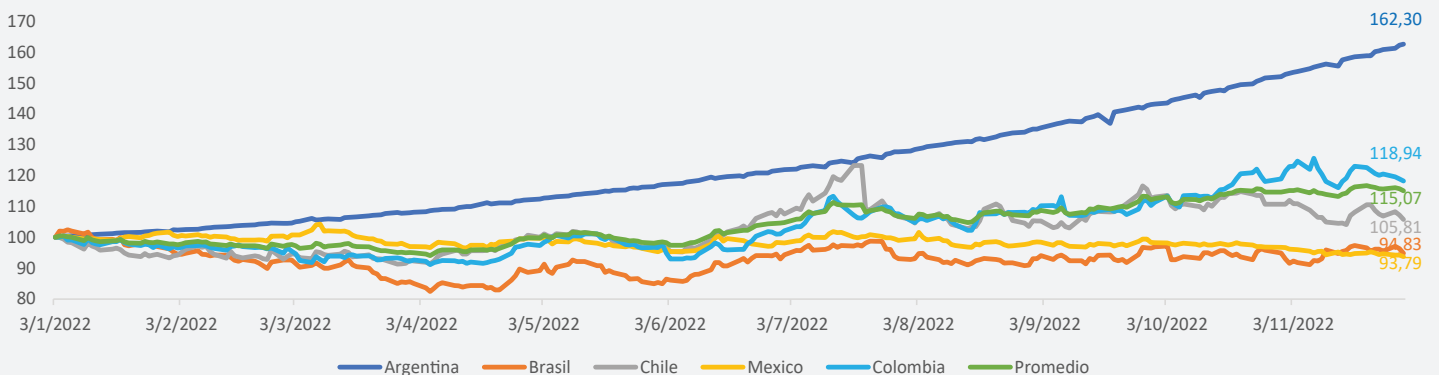


Fonte: Demonstrações financeiras das companhias aéreas da região

# Taxas de câmbio: 75% da estrutura de custos de uma companhia aérea é dolarizada.

A estrutura de custos de uma companhia aérea é altamente concentrada em dólares, muito mais do que sua moeda local. Combustível, bens de capital, aluguel de aeronaves, peças de reposição e serviços para voos internacionais são dados em dólares. Até o terceiro trimestre de 2022, aproximadamente 75% da estrutura de custos de uma companhia aérea é dada em dólares. A região, em média, teve uma desvalorização cambial de 15%.

## Tasas de cambio (INDEX Ene. 2022=100), Nov. 30, 2022



Fonte: Yahoo Finance Taxas de câmbio



# Média de pesquisas diárias (novembro de 2022 vs novembro de 2021 )

A rota com maior número de buscas na região foi São Paulo – Lisboa, com média de 65.893 buscas diárias no mês de novembro, 30% a mais em relação ao mesmo mês de 2021. A segunda rota foi Buenos Aires-Punta Cana com 53.929, onde se destaca o seu crescimento, uma vez que em novembro de 2021 a mesma rota tinha 7.500 buscas, o que significa um aumento de 619% em relação a 2021. A terceira rota foi São Paulo-Rio de Janeiro, com 47.857 buscas, 7% a menos do que em 2021. As intenções de viagem nos 20 mercados mais importantes da região cresceram 3,6% em comparação com o mesmo mês de 2021.

## Promedio de búsquedas diarias en noviembre

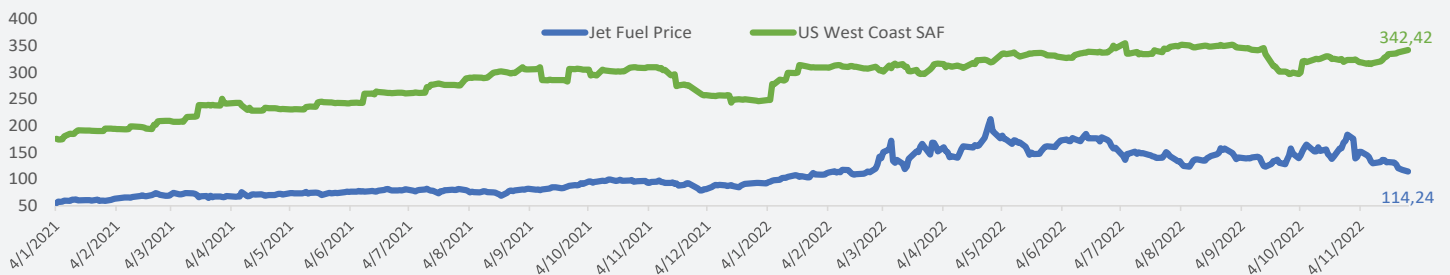


Fonte: Amadeus

## Combustível SAF

Aproximadamente 65% dos esforços para atingir a meta de zero emissões de carbono até 2050 vêm do uso de combustíveis sustentáveis da aviação SAF. De acordo com a S&P Global Commodity, o SAF é 3 vezes mais caro do que o combustível comum.

## US West Coast Sustainable Aviation Fuel price vs regular Jet Fuel, November 28th US\$/Barrel



Fonte: S&P Global Commodity Insights y US Energy Information Administration