



En diciembre de 2022, el tráfico de pasajeros en Latinoamérica y el Caribe (LAC) alcanzó nuevamente sus niveles prepandemia

Estimados lectores

En esta ocasión les presentamos el Reporte del Tráfico de diciembre de 2022, cuando la región de América Latina y el Caribe transportó la mayor cantidad de pasajeros en el año con un total de 32,3 millones, alcanzando con ello sus niveles del mismo mes en 2019.

Esta es la segunda ocasión en la que la región alcanza sus niveles prepandemia, pues en septiembre de 2022 la región alcanzó un 101% de sus niveles de 2019. Además, LAC se mantuvo como la región líder en la recuperación del tráfico aéreo mundial.

Son buenas noticias. Sin embargo, el 2023 se perfila como un año especialmente desafiante para nuestras economías y nuestra industria.

Recientemente, en el Foro de Davos se acuñó el término "poli-crisis", un concepto que refleja en gran medida la situación actual del transporte aéreo, uno de los sectores más impactados por la recesión económica global, la inflación, los precios históricamente altos de los combustibles, las altas tasas de interés, la volatilidad en las tasas de cambio, el impacto del cambio climático, las secuelas económicas de la pandemia, la fragmentación global y el descontento social.

Todos estos factores que componen la "poli-crisis" tienen un serio impacto sobre nuestra sociedad en general, creando un caldo de cultivo para que surjan manifestaciones sociales que además de cobrar vidas, impactan el normal desarrollo de actividades económicas esenciales como lo es el transporte aéreo. Ejemplo reciente es el Perú, donde las manifestaciones sociales afectaron directamente a la aviación comercial, un sector que a pesar de los choques negativos, continúa recuperándose y contribuyendo de manera positiva a las economías de nuestros países.

De acuerdo con el FMI, Latinoamérica y El Caribe crecerá un 1,8%, lo que representa una mejora de 0,1 puntos frente a sus previsiones de octubre 2022. Esta trayectoria de bajo rendimiento genera una expectativa de bajos crecimientos de la demanda del servicio de transporte aéreo. Sobre todo, porque los mercados más grandes de la región en términos de pasajeros son los países de menor crecimiento económico.

En este sentido: Brasil (119 millones de pax en el 2019), México (101 millones de pax en el 2019), Colombia (41,3 millones de pax en el 2019), presentan reducidos crecimientos e incluso se estima que Chile (26 millones de pax en el 2019) tendrá un crecimiento negativo. En consecuencia, si consideramos que los países que aportan más pasajeros tendrán una menor tasa de crecimiento económico es previsible que se reduzca el crecimiento de la demanda del servicio aéreo.

Todas estas previsiones, resultan poco alentadoras a primera vista, sin embargo, las tomamos en cuenta con la mayor resiliencia posible porque nos motivan a trabajar ardua y eficazmente junto a las autoridades y los integrantes de la industria de la región debido a que no solo nos sirven para analizar los posibles escenarios sino para activar planes de acción que contribuyan a elevar la competitividad y el desarrollo de nuestros países y de la industria de la aviación.

Como lo hemos mencionado en oportunidades anteriores, parte de nuestra misión es contribuir a la democratización del servicio de la aviación, para lo cual es vital crear oportunidades en tiempos de crisis y a eso estamos dedicados en cuerpo y alma.

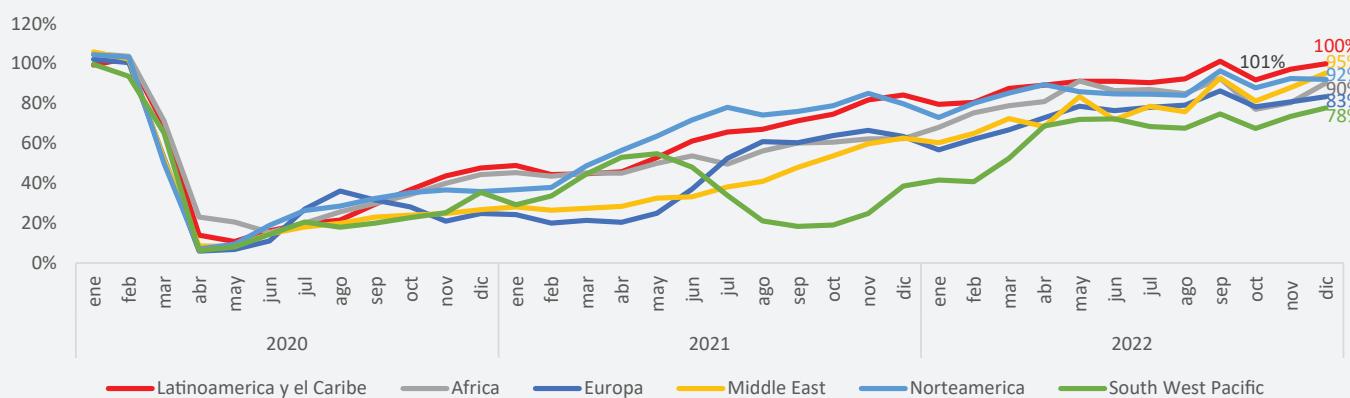
Muchas gracias por su lectura,
José Ricardo Botelho



Transporte de pasajeros por región y RPK

En diciembre de 2022 se transportaron 32,3 millones de pasajeros, lo que corresponde al 99.9% de los pasajeros frente al mismo mes de 2019 y representa un avance frente al mes inmediatamente anterior cuando la región alcanzó 97% de sus niveles 2019. Diciembre fue la segunda vez que la región alcanzó sus niveles prepandemia y además se mantuvo como la región del mundo con mayor recuperación, superando a Norteamérica que se ubicó a 92% de sus niveles 2019, Medio Oriente 95%, Europa 83%, África con 90% y el Sureste Asiático 78%.

Pasajeros según región de origen respecto al mismo mes de 2019

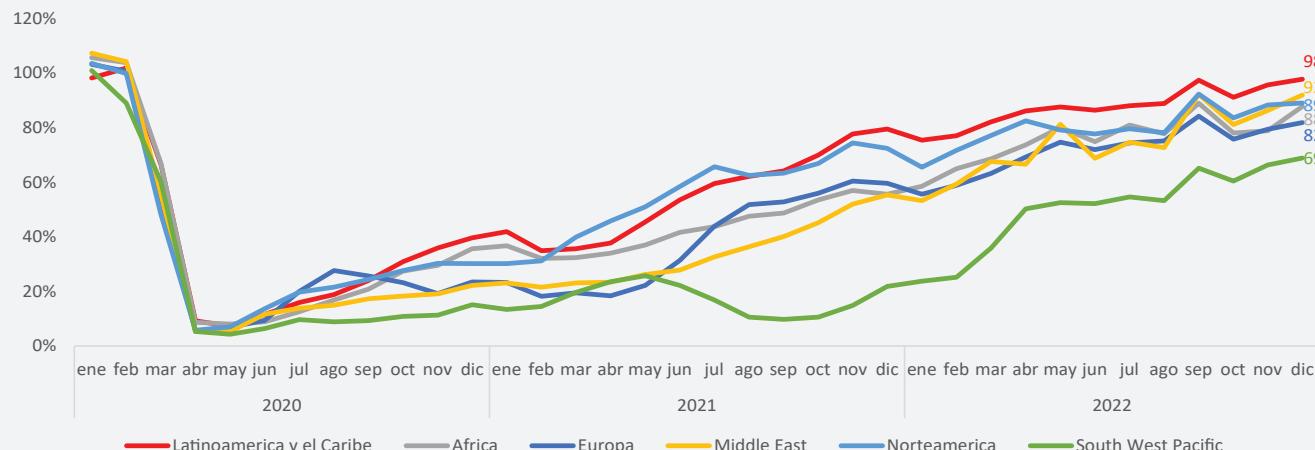


Nota: La región LAC considera a México.

Fuente: Amadeus

En términos de RPK (Revenue Passenger Kilometer), la región LAC continuó liderando la recuperación frente a otras regiones con 98%, seguido por Medio Oriente con 92% y Norteamérica con 89%.

RPK según región de origen respecto al mismo mes de 2019



Nota: La región LAC considera a México.

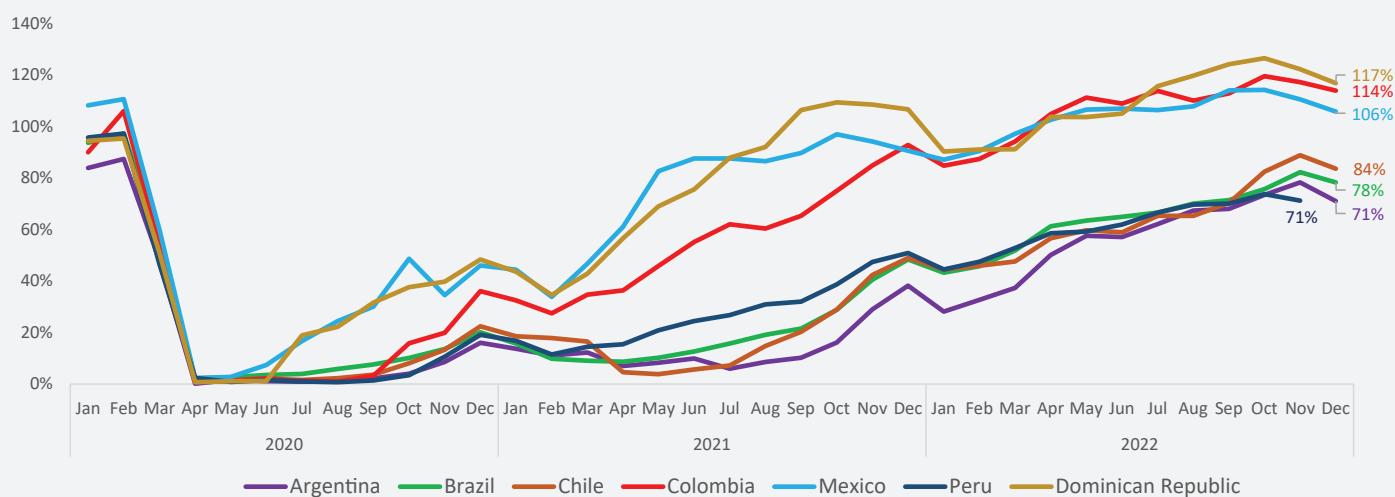
Fuente: Amadeus



Pasajeros internacionales

Tres países continuaron sobresaliendo con crecimientos muy positivos: República Dominicana con crecimiento del 17% frente a sus niveles 2019, Colombia con 14% y México con 6%. Por otro lado, Brasil, Chile y Argentina experimentaron una desaceleración con respecto al mes inmediatamente anterior, encontrándose con 78%, 84% y 71% respectivamente. En noviembre, Perú alcanzó 71% de sus niveles de 2019.

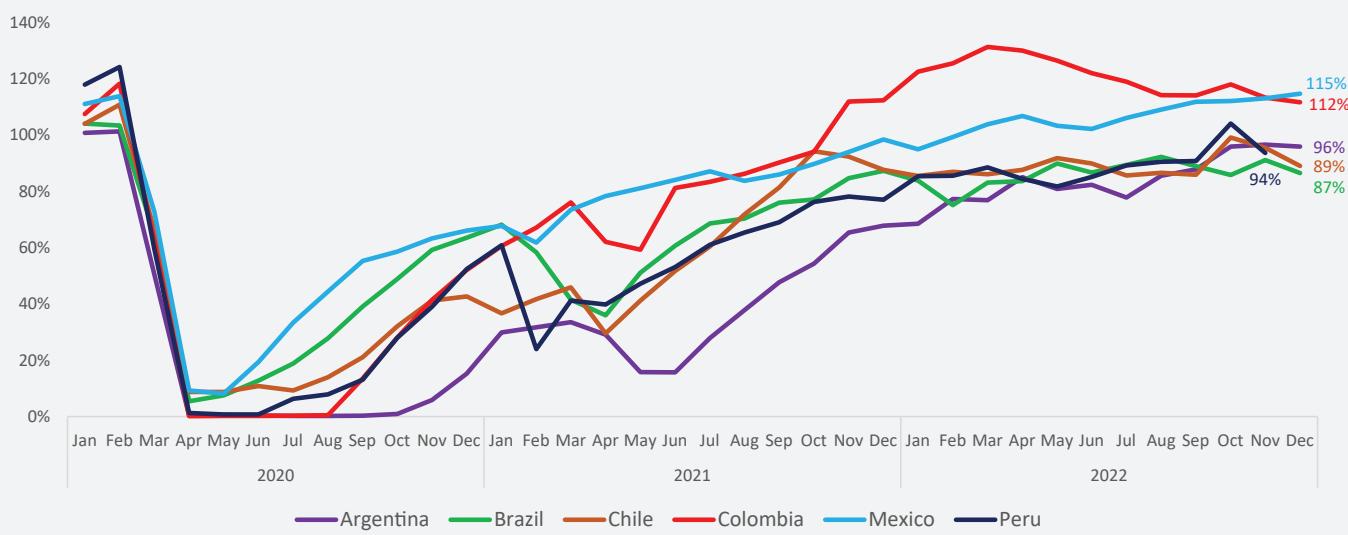
Pax internacionales (con relación al mismo mes de 2019)



Fuente: Autoridades de aviación de cada país.

Pasajeros domésticos

Pax domésticos (con relación al mismo mes de 2019)



Fuente: Autoridades de aviación de cada país.



El transporte aéreo doméstico, al no verse impactado por las restricciones del tráfico internacional, se ha recuperado con mayor velocidad. En diciembre Colombia creció 12% y México 15% por encima de sus niveles prepandemia. Argentina se posicionó con 96%, Brasil 87% y Chile 89% de sus niveles 2019. De acuerdo con los datos de noviembre de 2022, Perú mostró una desaceleración alcanzando una recuperación doméstica de 94%.





Pasajeros, RPK, ASK y tasas de ocupación

ALTA	Diciembre				Crecimiento			Acumulado (enero-diciembre)				Crecimiento		
	2019	2020	2021	2022	2020/2019	2021/2019	2022/2019	2019	2020	2021	2022	2020/2019	2021/2019	2022/2019
Pasajeros	32,300,079	15,369,668	27,197,935	32,280,891	-52.4%	-15.8%	-0.1%	363,255,920	155,178,591	225,373,321	330,502,195	-57.3%	-38.0%	-9.0%
Doméstico	21,629,120	11,980,938	19,610,546	21,887,259	-44.6%	-9.3%	1.2%	239,932,090	112,579,715	163,947,829	228,339,131	-53.1%	-31.7%	-4.8%
Intra-LAC	4,409,653	1,082,502	2,484,708	4,082,814	-75.5%	-43.7%	-7.4%	51,358,713	15,514,998	16,041,559	37,849,090	-69.8%	-68.8%	-26.3%
Extra-LAC RPK (millones)	6,261,307	2,306,228	5,102,682	6,310,818	-63.2%	-18.5%	0.8%	71,965,116	27,083,878	45,383,932	64,313,975	-62.4%	-36.9%	-10.6%
	54,957	21,807	43,684	53,702	-60.3%	-20.5%	-2.3%	620,432	242,369	341,249	543,635	-60.9%	-45.0%	-12.4%
Doméstico	19,634	11,931	18,934	20,595	-39.2%	-3.6%	4.9%	215,213	107,871	159,370	215,410	-49.9%	-25.9%	0.1%
Intra-LAC	8,402	1,975	4,907	8,100	-76.5%	-41.6%	-3.6%	99,573	28,127	29,980	75,455	-71.8%	-69.9%	-24.2%
Extra-LAC *ASK (millones)	26,921	7,900	19,842	25,007	-70.7%	-26.3%	-7.1%	305,646	106,372	151,899	252,770	-65.2%	-50.3%	-17.3%
	67,182	29,560	53,197	67,272	-56.0%	-20.8%	0.1%	750,820	336,721	452,377	668,511	-55.2%	-39.7%	-11.0%
Doméstico	23,486	14,914	23,052	25,993	-36.5%	-1.8%	10.7%	260,548	144,599	199,328	266,289	-44.5%	-23.5%	2.2%
Intra-LAC	10,542	2,802	5,917	10,295	-73.4%	-43.9%	-2.3%	121,579	39,727	44,208	96,255	-67.3%	-63.6%	-20.8%
Extra-LAC	33,154	11,845	24,227	30,984	-64.3%	-26.9%	-6.5%	368,692	152,395	208,842	305,967	-58.7%	-43.4%	-17.0%
*Factor de Ocupación	81.6%	71.1%	82.2%	78.7%	-10.5 pts	0.6 pts	-2.9 pts	82.7%	71.3%	76.9%	81.0%	-11.4 pts	-5.8 pts	-1.7 pts
Doméstico	83.6%	80.0%	82.1%	79.2%	-3.6 pts	-1.5 pts	-4.4 pts	82.6%	74.6%	80.0%	80.9%	-8.0 pts	-2.6 pts	-1.7 pts
Intra-LAC	79.7%	70.5%	82.9%	78.7%	-9.2 pts	3.2 pts	-1.0 pts	81.9%	70.8%	67.8%	78.4%	-11.1 pts	-14.1 pts	-3.5 pts
Extra-LAC	81.2%	66.7%	81.9%	80.7%	-14.5 pts	0.7 pts	-0.5 pts	82.9%	69.8%	72.7%	82.6%	-13.1 pts	-10.2 pts	-0.3 pts

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

En el mes de diciembre se transportaron 32,3 millones de pasajeros en la región, marginalmente a 0,1% por debajo de los niveles previos a la pandemia. El tráfico doméstico creció 1,2% por encima de sus niveles 2019, el tráfico internacional extra-LAC creció 0,8%, mientras que el intra-LAC ha venido recuperándose más lentamente, alcanzando 7,4% por debajo de sus niveles de 2019.

En el año 2022, se transportaron a cerca de 330,5 millones de pasajeros en la región. En el acumulado, alcanzó 9% por debajo de sus niveles 2019. En el caso de los RPK acumulados se posicionó a 12,4 de alcanzar sus niveles 2019 y los ASK acumulados 11% por debajo.

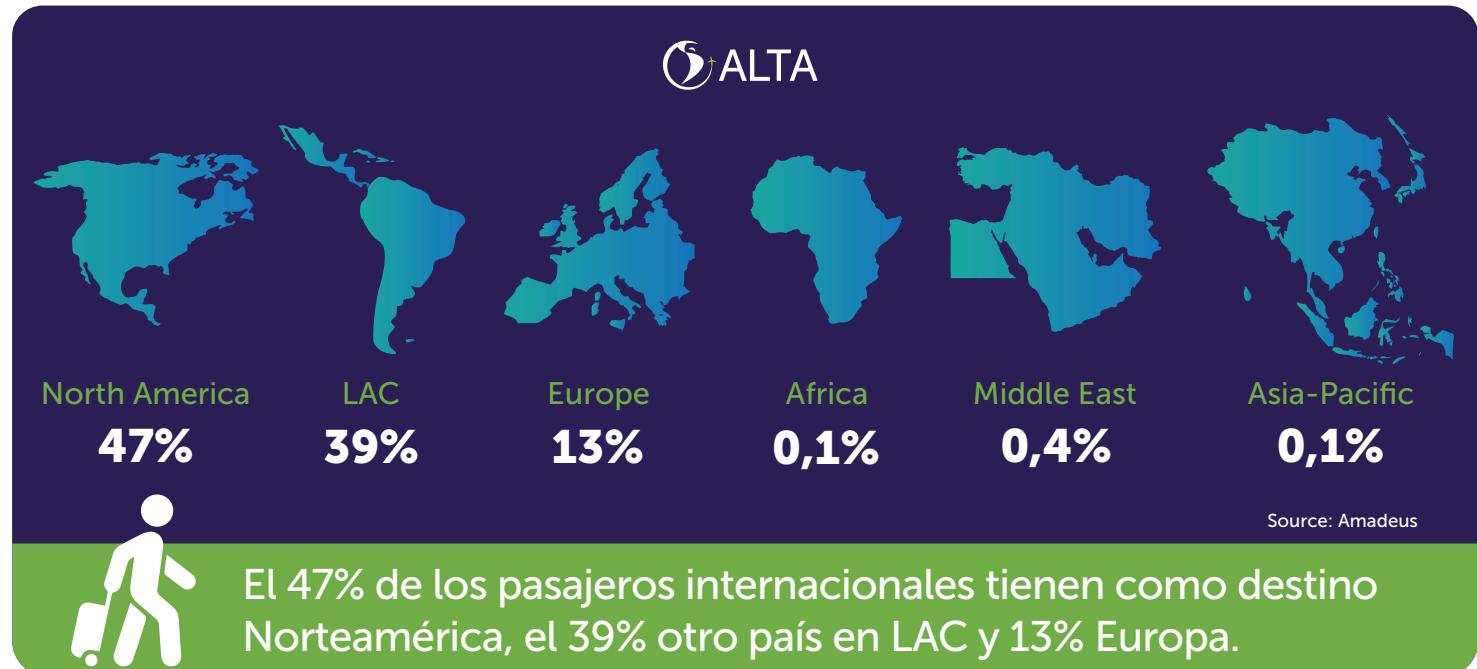
Los RPK en diciembre, para el caso doméstico, son los que se han recuperado con mayor velocidad, con 4,9% de crecimiento frente a sus niveles de 2019. En términos de capacidad relativa, es decir sillas por kilómetro (ASK), el doméstico también se viene recuperando más rápidamente, creciendo 10,7% por encima de sus niveles de 2019. Los ASK totales se posicionaron 0,1% por encima de sus niveles 2019.

En diciembre, el factor de ocupación alcanzó 78,7% a 2,9 puntos por debajo de los niveles de 2019, mientras que el doméstico fue de 79,2%, intra-LAC fue de 78,7% y el extra-LAC de 80,7%. El factor de ocupación acumulado fue de 81% a 1,7 puntos de alcanzar el de 2019.



Distribución de pax según región

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



Fuente: Amadeus

Pasajeros totales mes a mes en 2022 con relación a 2019

Pasajeros totales en LAC con relación al mismo mes de 2019



Fuente: Amadeus

En 2022, diciembre fue el mes en el que se transportó la mayor cantidad de pasajeros con un total de 32,3 millones, alcanzando sus niveles del mismo mes en 2019. Esta es la segunda ocasión en la que la región alcanza sus niveles prepandemia, pues en septiembre de 2022 la región alcanzó un 101% de sus niveles de 2019.

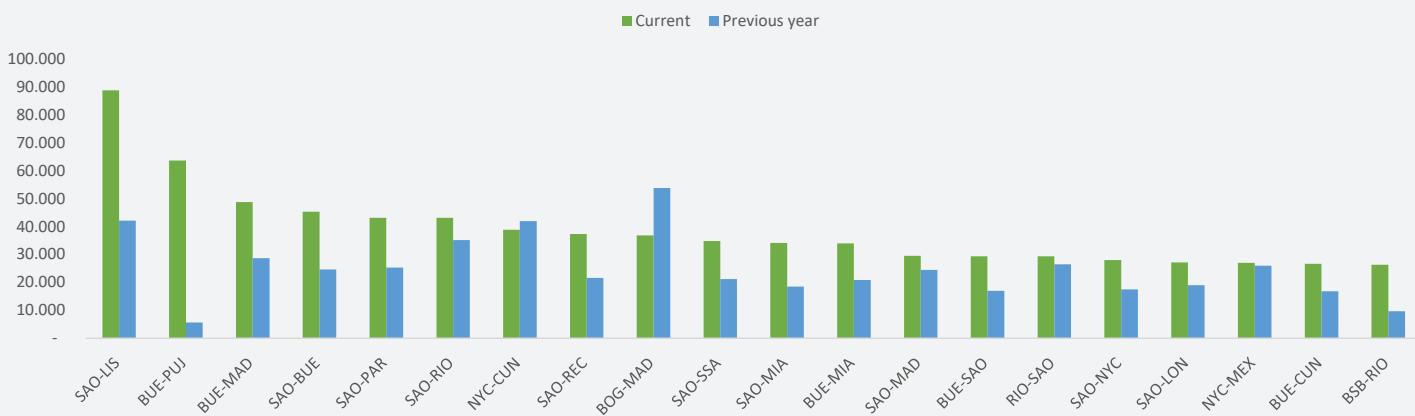


Promedio de búsquedas diarias (enero 2023 vs enero 2022)

La ruta con mayor número de búsquedas en la región fue la de Sao Paulo – Lisboa con un promedio de 88.833 búsquedas diarias en el mes de enero, un 111% más comparado con el mismo mes de 2022. La segunda ruta fue la de Buenos Aires - Punta Cana con 63.667 búsquedas, destacando su crecimiento, pues en enero de 2022 la misma ruta tuvo 5.667 búsquedas diarias, lo que significa un incremento de 1024% respecto a 2022. La tercera ruta fue Buenos Aires - Madrid con 48.833 búsquedas, un 70% más que en 2022. Destaca, además, un 32% de decrecimiento de la ruta Bogotá - Madrid ya que en enero de 2022 tuvo un promedio de búsquedas de 53.833.

La intención de viaje en los primeros 20 mercados más importantes de la región creció un 55.5% con respecto al mismo mes de 2022.

Promedio de búsquedas diarias en enero, 2023



Capacidad en sillas en enero



Sillas que se originan en LAC, Enero 2023

Total	40,583,096
Doméstico	27,127,112
Internacional	13,455,984

Fuente: Amadeus

Crecimiento comparado con el mismo mes de 2019

LAC	1.9%
DOMÉSTICO	5.6%
INTERNACIONAL	-4.9%

En enero de 2023, la oferta medida en sillas fue de 40,6 millones de sillas en la región. Esto corresponde a un 1.9% por encima de sus niveles de 2019. En el caso doméstico se ofrecieron 27,1 millones de asientos, un 5.6% más que sus niveles 2019. Para la oferta internacional se ofrecieron 13,5 millones de sillas, 4,9% menos que en prepandemia.

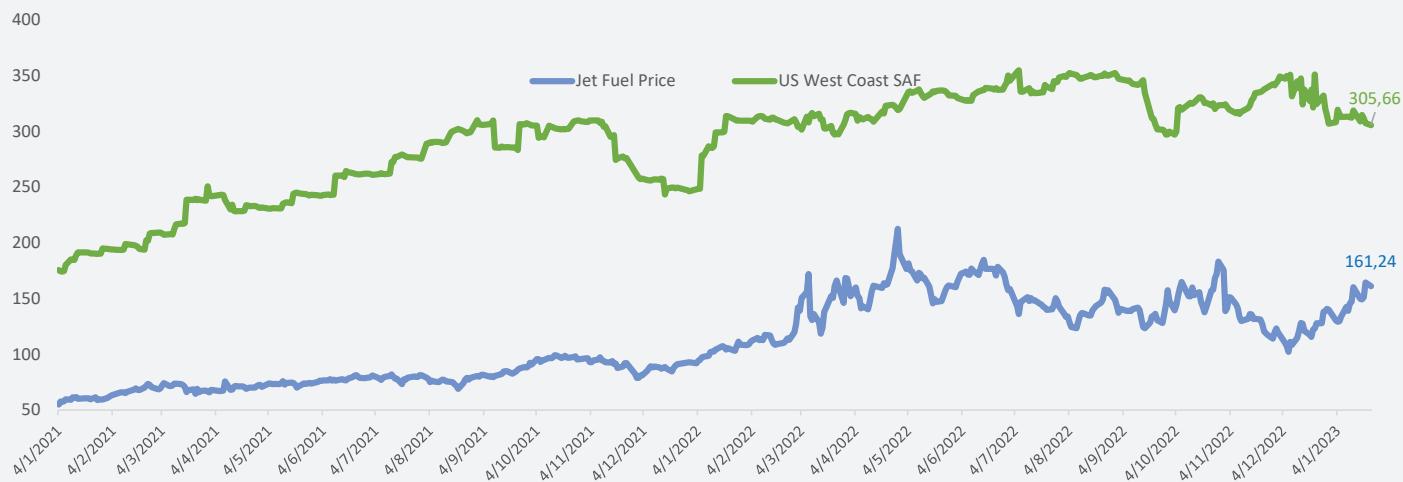


Combustible SA

La industria del transporte aéreo está comprometida para ser carbono neutro en el 2050. Para llegar a esta meta, aproximadamente el 65% de tal cumplimiento vendrá del uso de combustibles sostenibles o del Sustainable Aviation Fuel – SAF. De acuerdo con S&P Global Commodity insights, al 23 de enero de 2023 el SAF era casi 2 veces más costoso que el combustible regular.



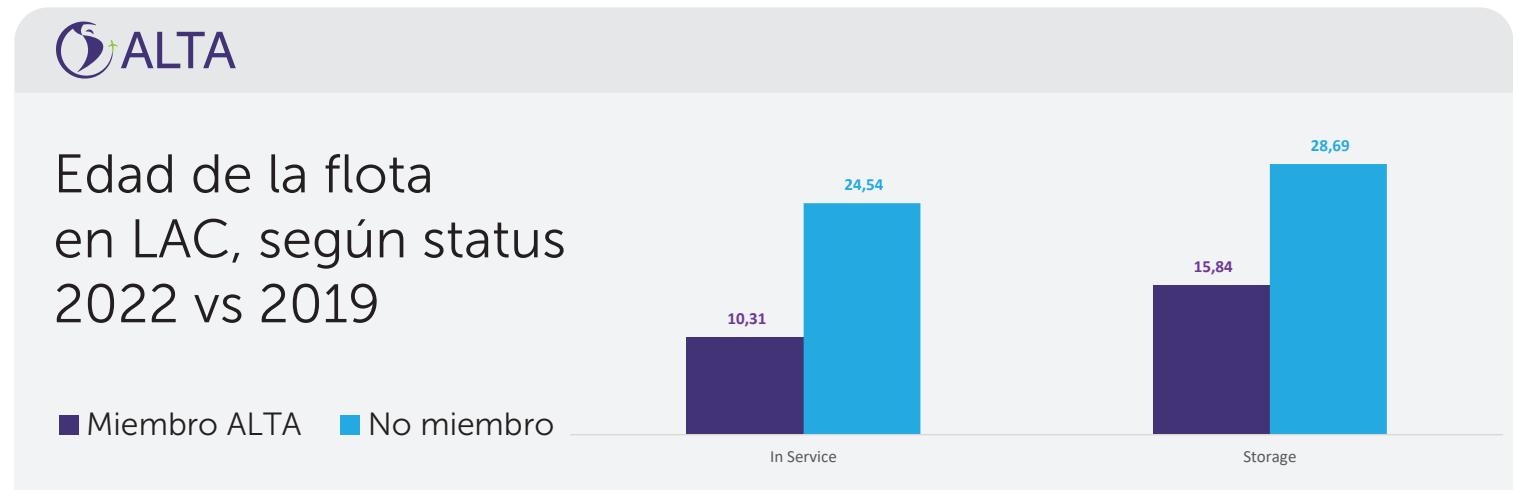
US West Coast Sustainable Aviation Fuel price vs regular Jet Fuel,
January 23, 2023 US\$/Barrel





Edad promedio de la flota comercial en LAC

A enero de 2023, la edad promedio de la flota total en Latinoamérica y el Caribe es de 17 años. En el caso de la flota en servicio, la edad promedio de las aerolíneas miembro de ALTA es de 10,3 años mientras que la de la flota almacenada es de 15,8 años.



Fuente: Cirium Fleet Analyzer

El tamaño total de la flota en LAC es de 2.567 aeronaves, la cual está compuesta de 2.129 en servicio y 438 almacenadas. La flota de las aerolíneas miembro de ALTA representa el 52% del total en la región. El tamaño de la flota total en la región creció un 4% con respecto a enero de 2019. En total un 17% de la flota se encuentra almacenada y 71% de la flota de la región se encuentra arrendada. En enero de 2019, un 71% de la flota también se encontraba arrendada.

Las aerolíneas de la región están almacenando un mayor porcentaje de su flota que antes de la pandemia con un 17% de sus aeronaves almacenadas en enero de 2023 comparada con el 12% en enero de 2019.

2022	# aeronaves	% de la flota almacenada	# aeronaves arrendadas	% flota arrendada
Miembro ALTA	1,329	10%	1,190	90%
No miembro	1,238	25%	628	51%
Total	2,567	17%	1,818	71%

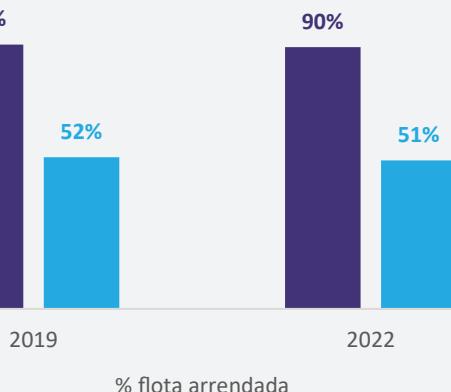
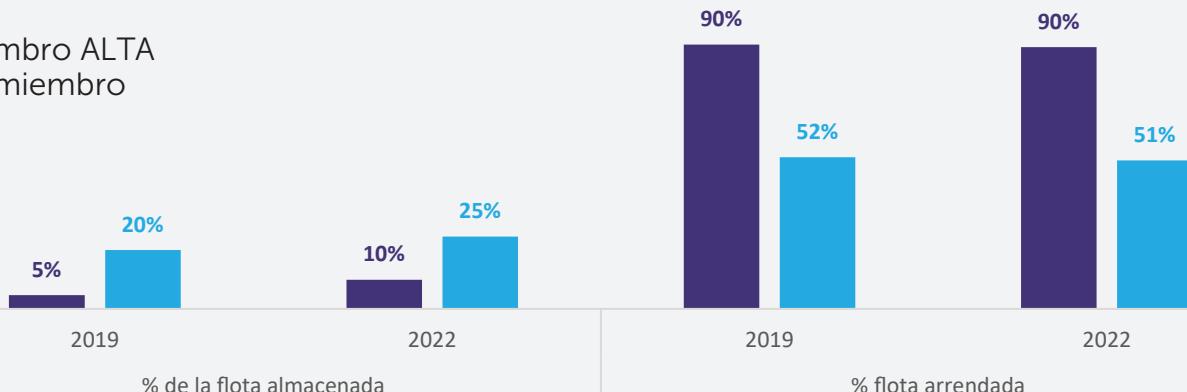
2019	# aeronaves	% de la flota almacenada	# aeronaves arrendadas	% flota arrendada
Miembro ALTA	1,258	5%	1,137	90%
No miembro	1,214	20%	629	52%
Total	2,472	12%	1,766	71%

Fuente: Cirium Fleet Analyzer



% flota almacenada y arrendada de 2022 vs 2019

■ Miembro ALTA
■ No miembro



Fuente: Cirium Fleet analyzer

La Policrisis y su impacto en el transporte aéreo:

1) Recesión económica global



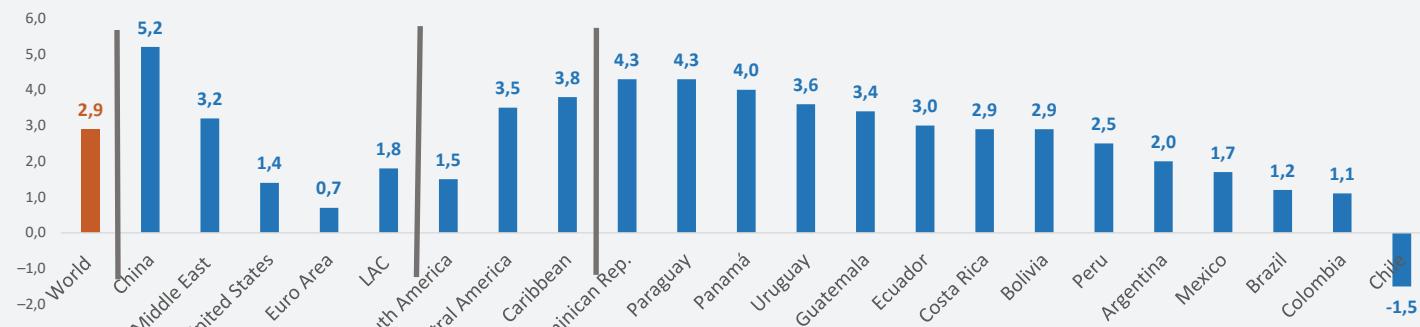
Nuevas perspectivas publicadas a finales de enero por el Fondo Monetario Internacional indican que para el 2023 las perspectivas mejoran, sin embargo continúan con crecimientos históricamente bajos. LAC crece un 1,8%, lo que representa una mejora de 0,1 puntos frente a sus previsiones de octubre 2022. El crecimiento del mundo mejora estimando su crecimiento en 2,9%, sin embargo, está por debajo de su crecimiento promedio de largo plazo de alrededor de 3,8%.

Bajos crecimientos económicos generan una expectativa de bajos crecimientos de la demanda del servicio de transporte aéreo.

Vale la pena resaltar, que los mercados más grandes de LAC en términos de pasajeros son los países de menor crecimiento económico. En este sentido: Brasil (119 millones de pax en el 2019), México (101 millones de pax en el 2019), Colombia (41,3 millones de pax en el 2019), presentan reducidos crecimientos e incluso se estima que Chile (26 millones de pax en el 2019) tendrá un crecimiento negativo.

Considerando que los mercados más grandes en pasajeros son los que se espera tengan una menor tasa de crecimiento económico, esto se refleja en una reducción en el crecimiento de la demanda por el servicio.

Real GDP growth 2023

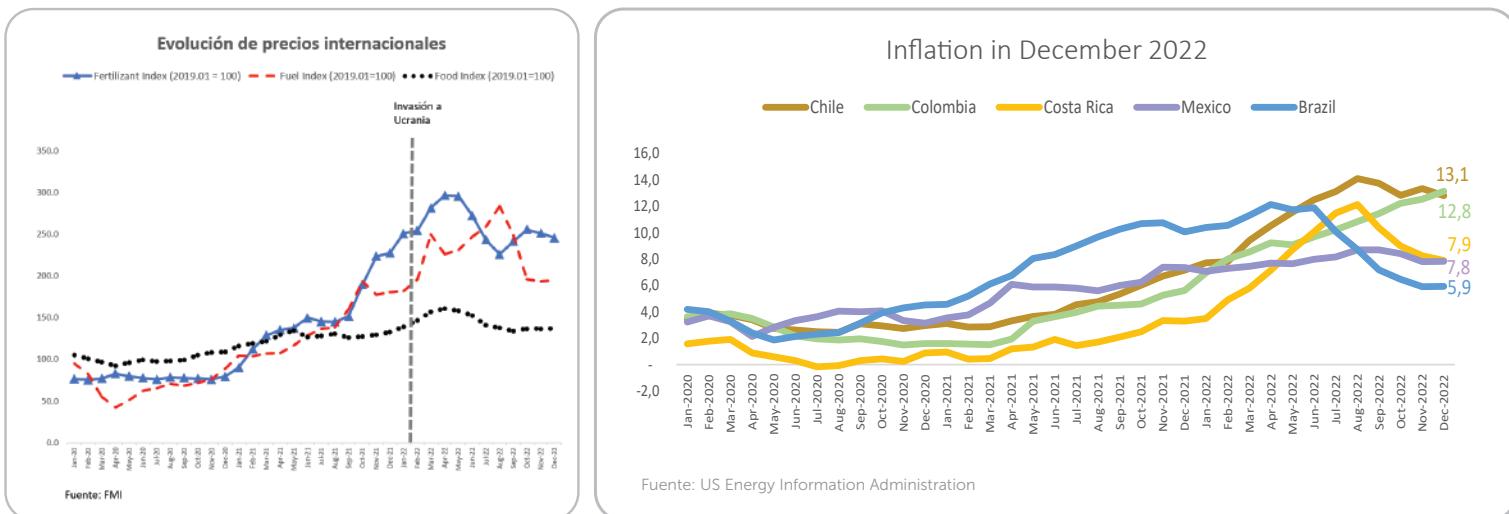


Fuente: IMF, World Economic Outlook update, January 2023



2) Inflación

El transporte aéreo usa insumos domésticos en cada país. Estos insumos están impactados por las inflaciones locales. El mundo está sufriendo por inflaciones históricamente alta, sobre todo en alimentos. Vale la pena señalar que en LAC los alimentos representan alrededor de 25% de la canasta de consumo de un hogar. En este sentido, mayor inflación deja menor ingreso disponible, lo que reduce la demanda por el servicio.

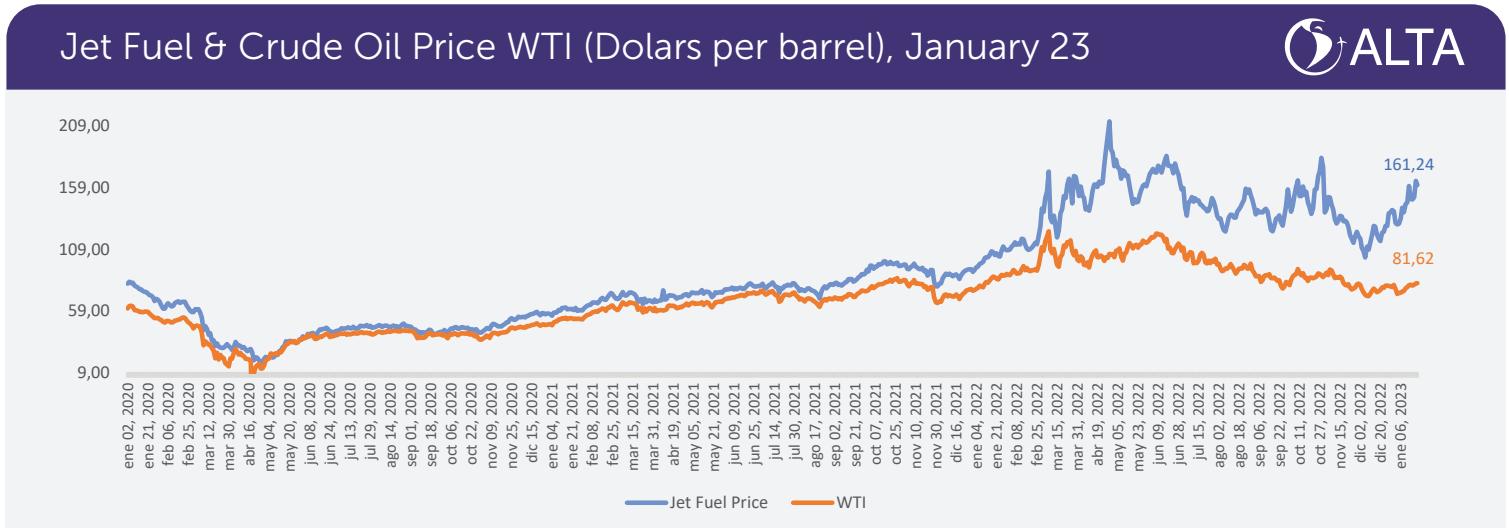


3) Precios de los combustibles



El combustible continúa siendo muy volátil con precios históricamente altos. El 23 de enero de 2023, el precio del Jet fuel se encontraba 183% por encima frente a enero de 2021, mientras que el precio del crudo West Texas Intermediate (WTI) un 69%.

El diferencial entre precio del barril de petróleo y del combustible ha aumentado, mientras que, en enero de 2021, el precio del jet fuel era 14% superior al del petróleo, hoy ese diferencial de precios es de 87%. Hoy en día el combustible equivale al 50% de la estructura de costos de una aerolínea frente al Q1 2022 donde equivalía al 36% y el aumento ha sido tal que un año antes suponía el 20% de los costos operacionales.

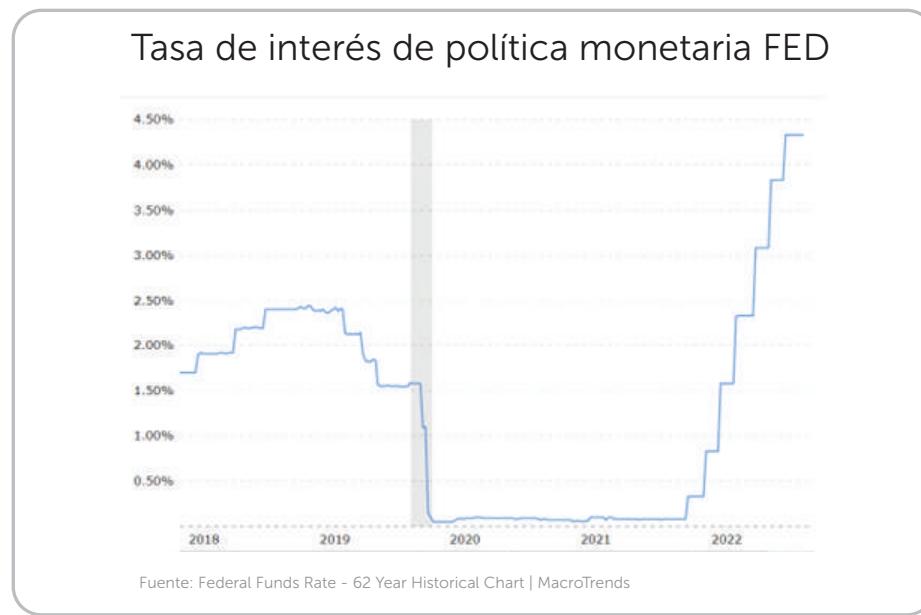




4) Tasas de interés

%

Los bancos centrales de todo el mundo con el objeto de controlar la inflación han aumentado las tasas de interés buscando reducir la demanda. El aumento de tasas de interés genera que la demanda por el servicio de transporte aéreo se reduzca.



5) Volatilidad en la tasa de cambio:

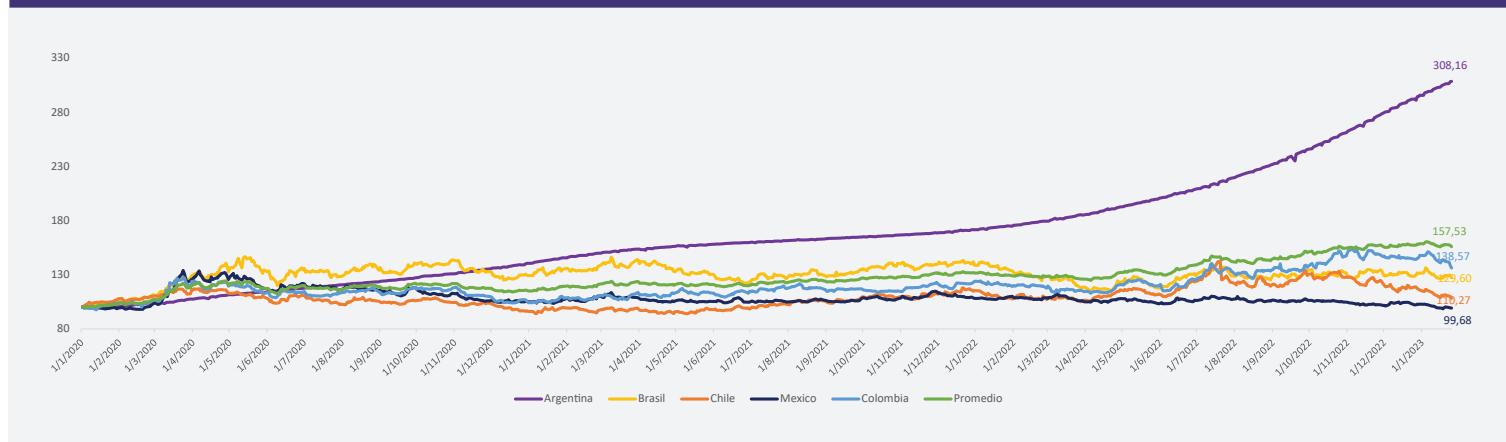
El 75% de la estructura de costos de una aerolínea está dolarizada

\$

La estructura de costos de una aerolínea está altamente concentrada en dólares más que su moneda local. Comenzando por el combustible, bienes de capital, alquiler de aeronaves, repuestos y los servicios para vuelos internacionales, que están dados en dólares. Para Q3 de 2022 aproximadamente el 75% de la estructura de costos de una aerolínea estaba dada en dólares. La región en promedio ha tenido una devaluación de la tasa de cambio de 57% desde inicios del año 2020. Esta volatilidad en las tasas genera dificultades en la planeación de las aerolíneas.

EXCHANGE RATES (INDEX JANUARY 2020=100) January 25, 2023

ALTA





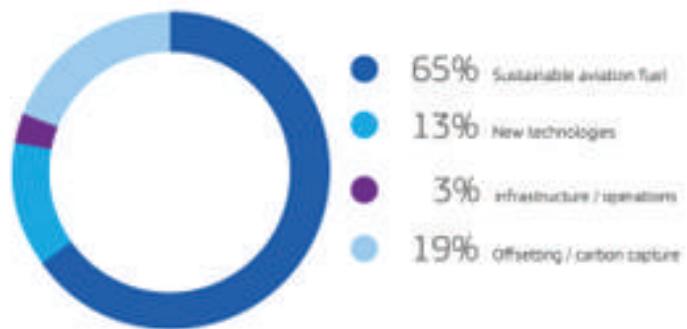
6) Cambio climático



El cambio climático sigue siendo un tema que las aerolíneas buscan combatir.

La industria cree que el 65% de la meta para llegar al carbono neutro estará con el despliegue a gran escala de SAF. Países como Tailandia han iniciado procesos para subsidiar la generación de este tipo de combustible.

Target of zero net CO2 emissions by 2050



7) COVID



Recientemente el gobierno de Estados Unidos anunció que eliminará su declaración de emergencia el 11 de mayo, casi 3 años después de su inicio. Estados Unidos es el país que más turistas emite, con casi 100 millones de turistas internacionales en 2019, de los cuales 55,1 millones viajaron hacia Latinoamérica. El país que recibió la mayor cantidad de turistas de Estados Unidos fue México con un 55.2% de llegadas procedentes de USA. (Fuentes: OMT, Dashboard de datos de turismo (unwto.org) y U.S. tourists in Latin America and Caribbean 2021 | Statista)

Dado que 26 países de la región eliminaron restricciones a la entrada de pasajeros, ALTA dejará de publicar su índice de apertura de países frente a Covid. Sin embargo, es importante notar que algunos países de la región como Chile y Costa Rica han impuesto nuevas medidas que incluyen pruebas PCR negativas a la entrada de los pasajeros provenientes de China.



8) Fragmentación global



Durante la pandemia, el mundo cerró sus puertas al comercio global. Al tener una disrupción en los flujos comerciales, en donde el transporte aéreo juega un papel esencial (el 50% de la carga aérea se transporta en la barriga de los aviones de pasajeros), algunas empresas y gobiernos han decidido por una producción local a mayores costos. Hoy la disrupción en los flujos no se genera por la pandemia sino por la guerra. Vale la pena señalar que productos para la fabricación de aeronaves salen de Rusia como es el caso del titanio usado en los motores y en la industria aeroespacial. En tal sentido, los OEM han buscado otras cadenas comerciales, pero todavía persiste una escasez en algunas piezas de aviación, lo que ha tenido un impacto en la recuperación de la industria.



9) Descontento social

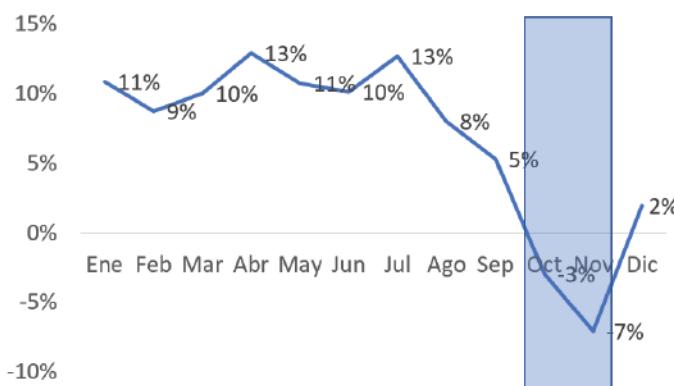


En algunos países de LAC se han producido manifestaciones sociales como es el caso de Perú. La industria observa estos hechos con preocupación y turistas que antes tenían previsto viajar a un destino lo reconsideran, incluso por la emisión de advertencias donde sugieren reconsiderar viajar, como es el caso del Departamento de Estado de USA.

Es de señalar que cuando las manifestaciones sociales cobran vidas y afectan la propiedad privada, impactan el flujo de turistas, comercio e inversión.

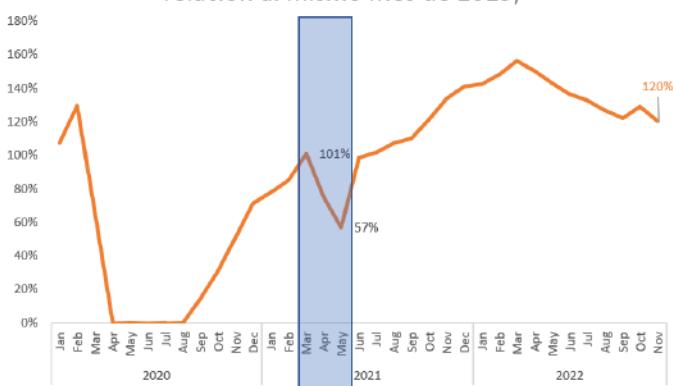
Referencias de impacto de disturbios sociales en el transporte aéreo

Crecimiento anual año **2019** RPK - Chile



Fuente: Amadeus

Pasajeros domésticos con origen en Cali (en relación al mismo mes de 2019)



Fuente: Autoridad de Aviación Civil de Colombia



ALTA

Para más información contacte a nlorca@alta.aero

Notas del editor:

- Para más información, anuncios y posiciones de ALTA síganos en https://twitter.com/ALTA_aero y ALTA - Latin American & Caribbean Air Transport Association: My Company | LinkedIn
- Los datos contenidos son estimaciones y están sujetas a revisión