



La meta del 2023 es elevar nuestra competitividad

Estimados lectores,

Ya hemos compartido en ocasiones anteriores que aviación es un servicio esencial. Hace años dejó de ser un lujo, para convertirse en el medio de transporte más seguro y eficiente para una creciente población que habita países continentales como Brasil, más de 40 territorios atomizados en el Caribe y geografías intrincadas como las cordilleras y desiertos.

Aviación es para Latinoamérica y el Caribe una necesidad para lograr transportar no solo personas en su día a día, sino insumos esenciales, alimentos, vacunas, medicinas, las ventas que dan de comer al pequeño, mediano y gran comerciante.

Es un activador de las economías y un suplidor de necesidades en lugares remotos.

En este sentido, la industria ha sido inmensamente resiliente para enfrentar las complejidades: una pandemia sin apoyo económico, inflación, altos costos de insumos, devaluación de las monedas, entre otros.

Esa resiliencia la vemos reflejada en el creciente número de pasajeros, pero eso no significa necesariamente salud financiera. Históricamente las aerolíneas han tenido bajos márgenes de ganancia: en 2019, año con más pasajeros transportados en la región, los márgenes eran cercanos a 3% de sus ingresos, en 2020, en plena crisis de la pandemia se registraron 9.188 millones de dólares en pérdidas, así que el margen fue de -91%, en 2021 de -42% y de -11% en 2022.

Para que la región pueda seguir operando de manera sustentable en 2023 y en los años venideros y atender la creciente demanda de pasajeros es imprescindible que los gobiernos y la aviación trabajen de manera mancomunada en hacer a la región cada vez más competitiva.

Este trabajo articulado promoverá el desarrollo del transporte aéreo y, en consecuencia, permitirá ampliar los beneficios económicos y sociales derivados de la extensa cadena de valor que se activa cada vez que un avión despega.

Esta agenda conjunta tiene como puntos obligados revisar y actualizar marcos regulatorios, así como las cargas impositivas que recaen sobre el sector, impuestos, fees y tasas. Un factor que, sin duda, desacelera el crecimiento de un servicio como la aviación que activa una extensa cadena de valor en nuestros países.

Además, es preciso promover la inversión para producir la cantidad de combustible sostenible necesario para abastecer el mercado

latinoamericano y caribeño y también para exportar este producto a otras regiones del mundo.

América Latina y El Caribe tiene uno de los mayores potenciales del mundo para liderar el mercado de producción de Sustainable Aviation Fuel (SAF, por sus siglas en inglés), sin embargo, hace falta políticas y regulaciones que estimulen la inversión y el desarrollo de proyectos de este tipo.

Actuar en este sentido, ayudaría a LAC a diversificar sus ingresos económicos y a aumentar la tasa de empleo, por citar solo un par de beneficios. Esto también contribuiría a que la industria de la aviación alcance su meta de llegar a ser carbono neutro en el 2050.

Alcanzar el 65% de esa meta, depende esencialmente del uso SAF, no obstante, de acuerdo con S&P Global Commodity Insights, al 27 de febrero de 2023 el precio del SAF era casi dos veces más costoso que el del combustible regular, lo cual hace cuesta arriba poder cumplir con esa promesa medioambiental.

Por otra parte, el precio del combustible continúa siendo muy volátil. El diferencial entre precio del barril de petróleo y del jet fuel ha aumentado considerablemente. En enero de 2021 el precio del jet fuel era 14% superior al del petróleo, pero hoy ese diferencial de precios es de 71%. Actualmente, el combustible equivale al 50% de la estructura de costos de una aerolínea, versus el primer trimestre de 2022, cuando equivalía al 36%.

Todos estos factores intrincan el camino hacia la recuperación, no obstante, tenemos una industria resiliente lista para sortear las turbulencias.

Por eso, nuestra tarea está centrada en promover agendas de Estado que tomen aviación como un sector económico esencial y proporcionar la información técnica que resulte en acciones que mejoren las regulaciones, las cargas impositivas y contribuyan a que los gobiernos e industria desarrollen el gran potencial económico y de bienestar social que derivan de la conectividad aérea.

Hoy más que nunca nuestro empeño está enfocado en hacer que la aviación latinoamericana alcance la excelencia en todos los ámbitos.

¡Manos a la obra!

Gracias por su lectura,
José Ricardo Botelho

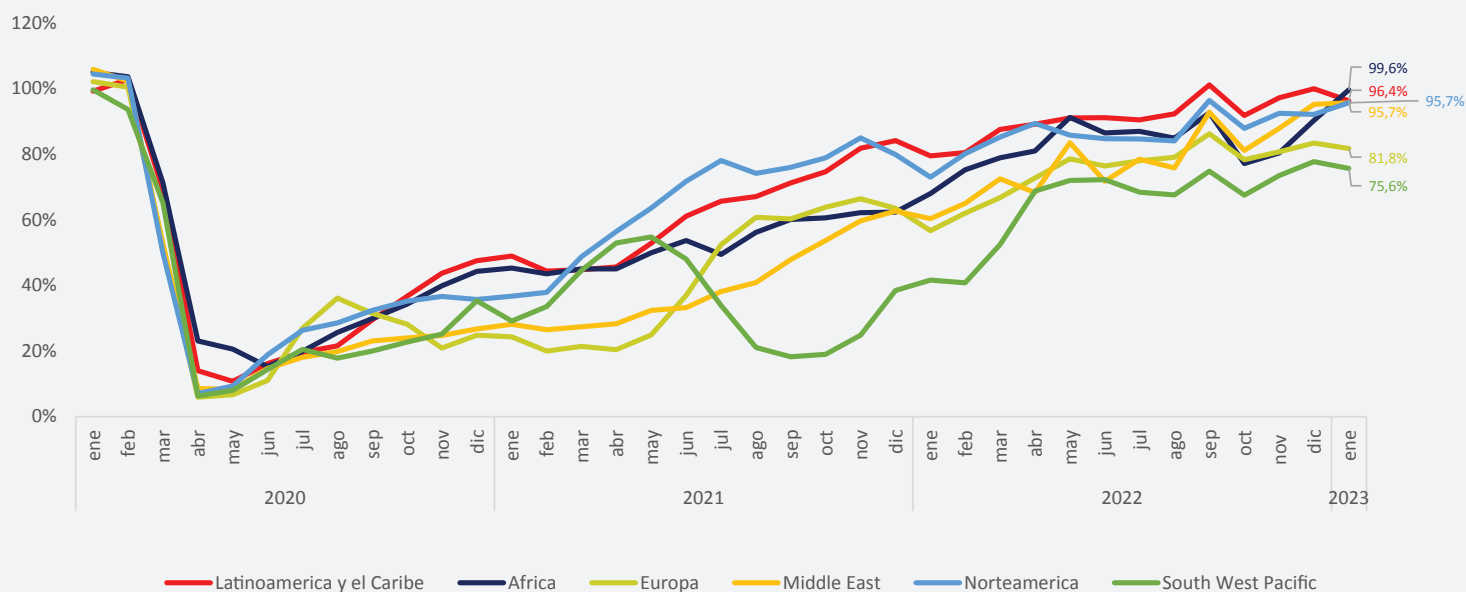


Tráfico de pasajeros en Latinoamérica y el Caribe (LAC) alcanzó en enero 96% de sus niveles de 2019

Para enero de 2023, se transportaron 31,3 millones de pasajeros, lo que corresponde a un 96,4 % de los pasajeros transportados en el mismo mes de 2019. Esto refleja una desaceleración frente al mes inmediatamente anterior, cuando la región alcanzó sus niveles 2019.

Además, por primera vez, otra región lideró la recuperación de pasajeros: África. LAC se posicionó como la segunda región del mundo con mayor recuperación con 96,4%, seguida por Medio Oriente y Norteamérica ambas regiones con 95,7%. Europa 81,8% y el Sureste Asiático 75,6%. Con la reapertura de China se espera que en los próximos meses esta región mejore sus niveles de recuperación.

Pasajeros según región de origen respecto al mismo mes de 2019



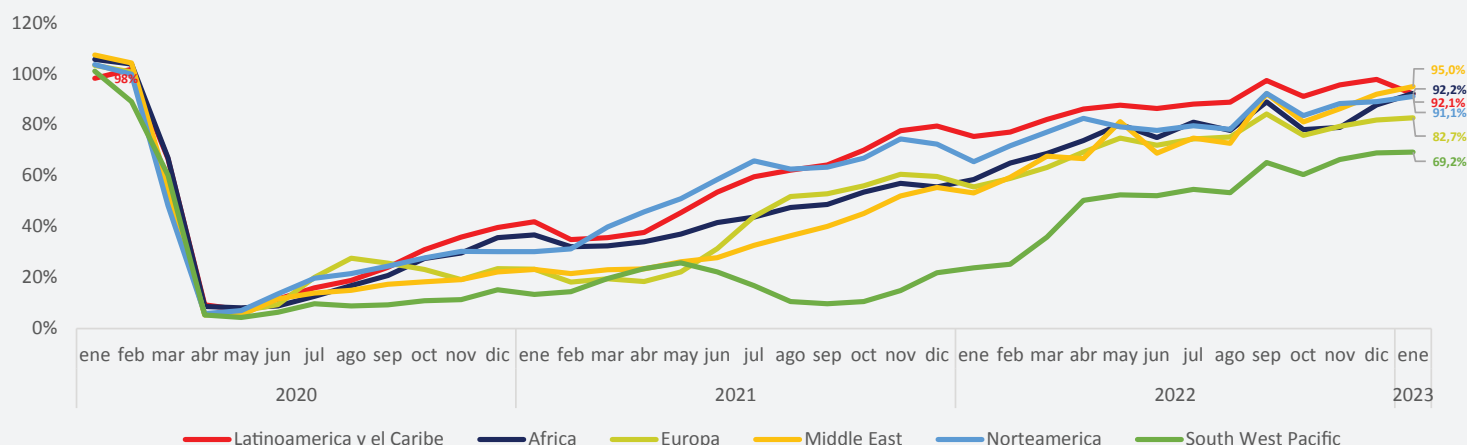
Nota: La región LAC considera a México.
Fuente: Amadeus

RPK: LAC es la tercera región con mayor recuperación

Hasta diciembre de 2022, LAC era la región de mayor recuperación en términos de RPK (Revenue Passenger Kilometer). Sin embargo, para enero de 2023, LAC pasó a ser la tercera región en términos de recuperación medida en RPK con 92,1%, superada por Medio Oriente y África que llegaron al 95% y 92,2%, respectivamente. Norteamérica alcanzó 91,1%, Europa 82,7% y el sureste Asiático 69,2%.



RPK según región de origen respecto al mismo mes de 2019

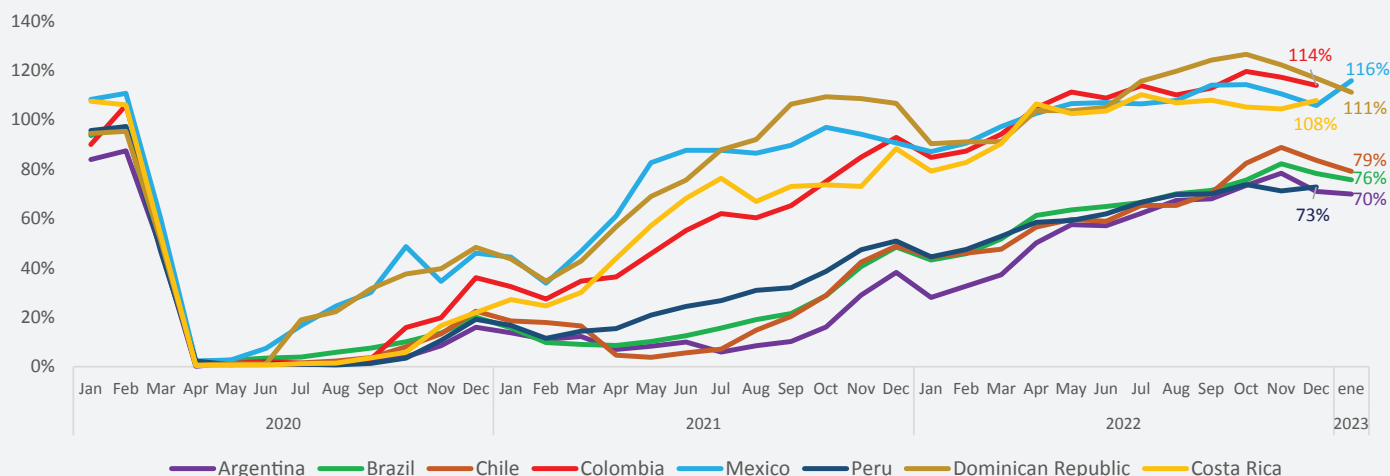


Nota: La región LAC considera a México.
Fuente: Amadeus

Pasajeros internacionales

Varios países de la región continúan sobresaliendo con crecimientos muy positivos. En enero de 2023, República Dominicana alcanzó 111% de sus niveles 2019 y México 116%. Brasil, Chile y Argentina experimentaron una leve desaceleración con respecto al mes inmediatamente anterior, encontrándose con 76%, 79% y 70%, respectivamente. En diciembre de 2022, Perú alcanzó 73% de sus niveles de 2019. Para inicios de marzo de 2023, las autoridades de Colombia y Perú no habían publicado sus cifras de enero. No obstante, esperamos ver una reducción en su recuperación. En Colombia debido a que la tarifa de impuestos sobre las ventas regresó al 19% (vs. el 5% que se mantuvo como medida transitoria desde inicios de la pandemia y hasta el diciembre de 2022). En Perú debido a los desórdenes sociales en el país.

Pax internacionales (con relación al mismo mes de 2019)



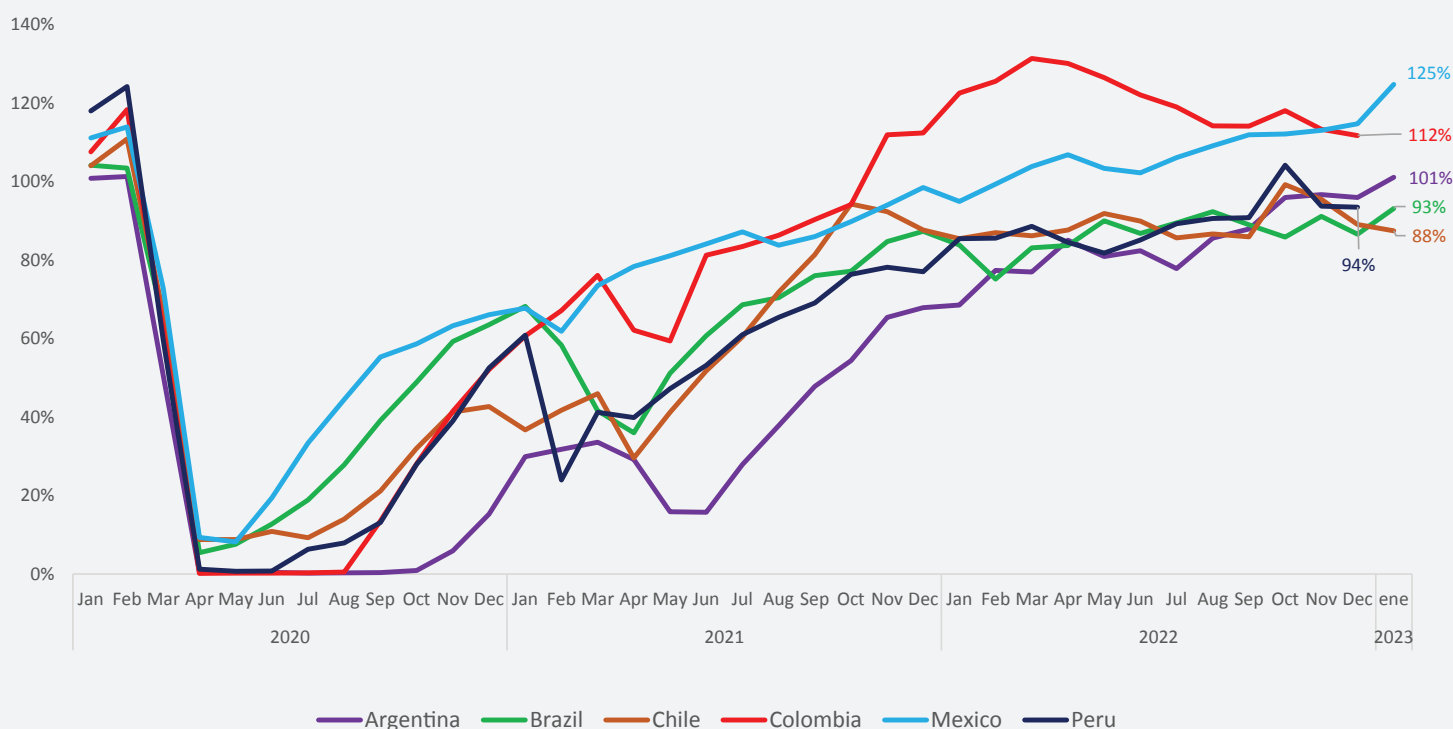
Fuente: Autoridades de aviación de cada país.



Pasajeros domésticos

En enero de 2023, México superó con 125% sus niveles prepandemia. Argentina por primera vez superó sus niveles de 2019 alcanzando exactamente 101%, Brasil se encontró a 93% y Chile a 88% de sus niveles 2019. De acuerdo con los datos de diciembre de 2022, Perú mostró una recuperación doméstica de 94%.

Pax domésticos (con relación al mismo mes de 2019)



Fuente: Autoridades de aviación de cada país.

Pasajeros, RPK, ASK y tasas de ocupación

En el mes de enero se transportaron 31,3 millones de pasajeros en la región, lo que representa un 3,6% por debajo de los niveles previos a la pandemia. El tráfico doméstico superó 1% sus niveles 2019, el tráfico internacional extra-LAC alcanzó 8,7% por debajo y el intra-LAC 16,3% por debajo de sus niveles de 2019.

Los RPK de enero, para el caso doméstico, son los que se han recuperado con mayor velocidad, con 3% por encima de sus niveles de 2019. Asimismo, en términos de capacidad relativa, es decir sillas por kilómetro (ASK), el doméstico creció 4,5% por encima de sus niveles de 2019. Los RPKs totales alcanzaron 7,9% por debajo de 2019 y los ASK totales 6,4% menos que sus niveles 2019.

En enero, el factor de ocupación total alcanzó 80,5%, 2,4 puntos por debajo de los niveles de 2019, mientras que el doméstico fue de 80,2%, el intra-LAC fue de 81,0% y el extra-LAC de 82,4%.



	enero					Crecimiento			
	2019	2020	2021	2022	2023	2020/2019	2021/2019	2022/2019	2023/2019
Pasajeros	32.442.582	32.192.838	15.872.357	25.802.336	31.261.180	-0,8%	-51,1%	-20,5%	-3,6%
Doméstico	20.752.237	21.077.267	12.042.740	18.094.083	20.951.566	1,6%	-42,0%	-12,8%	1,0%
Intra-LAC	4.792.784	4.428.834	1.000.589	2.445.539	4.011.645	-7,6%	-79,1%	-49,0%	-16,3%
Extra-LAC	6.897.561	6.686.738	2.829.027	5.262.714	6.297.969	-3,1%	-59,0%	-23,7%	-8,7%
RPK(millones)	57.896	56.881	24.273	43.668	53.307	-1,8%	-58,1%	-24,6%	-7,9%
Doméstico	19.462	19.516	12.400	17.997	20.051	0,3%	-36,3%	-7,5%	3,0%
Intra-LAC	9.468	8.804	2.049	4.980	8.081	-7,0%	-78,4%	-47,4%	-14,7%
Extra-LAC	28.966	28.561	9.824	20.691	25.175	-1,4%	-66,1%	-28,6%	-13,1%
*ASK(millones)	70.022	71.081	37.453	56.173	65.546	1,5%	-46,5%	-19,8%	-6,4%
Doméstico	23.938	24.244	16.281	22.340	25.004	1,3%	-32,0%	-6,7%	4,5%
Intra-LAC	11.435	11.046	3.726	6.769	9.975	-3,4%	-67,4%	-40,8%	-12,8%
Extra-LAC	34.649	35.791	17.446	27.064	30.567	3,3%	-49,6%	-21,9%	-11,8%
*Factor de Ocupación	82,9%	80,0%	69,2%	78,6%	80,5%	-2,9 pts	-13,7 pts	-4,3 pts	-2,4 pts
Doméstico	81,3%	80,5%	76,2%	80,6%	80,2%	-0,8 pts	-5,1 pts	-0,7 pts	-1,1 pts
Intra-LAC	82,8%	79,7%	55,0%	73,6%	81,0%	-3,1 pts	-27,8 pts	-9,2 pts	-1,8 pts
Extra-LAC	83,6%	79,8%	56,3%	76,5%	82,4%	-3,8 pts	-27,3 pts	-7,1 pts	-1,2 pts

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

Distribución de región de destino según número de pasajeros que originan viaje en LAC

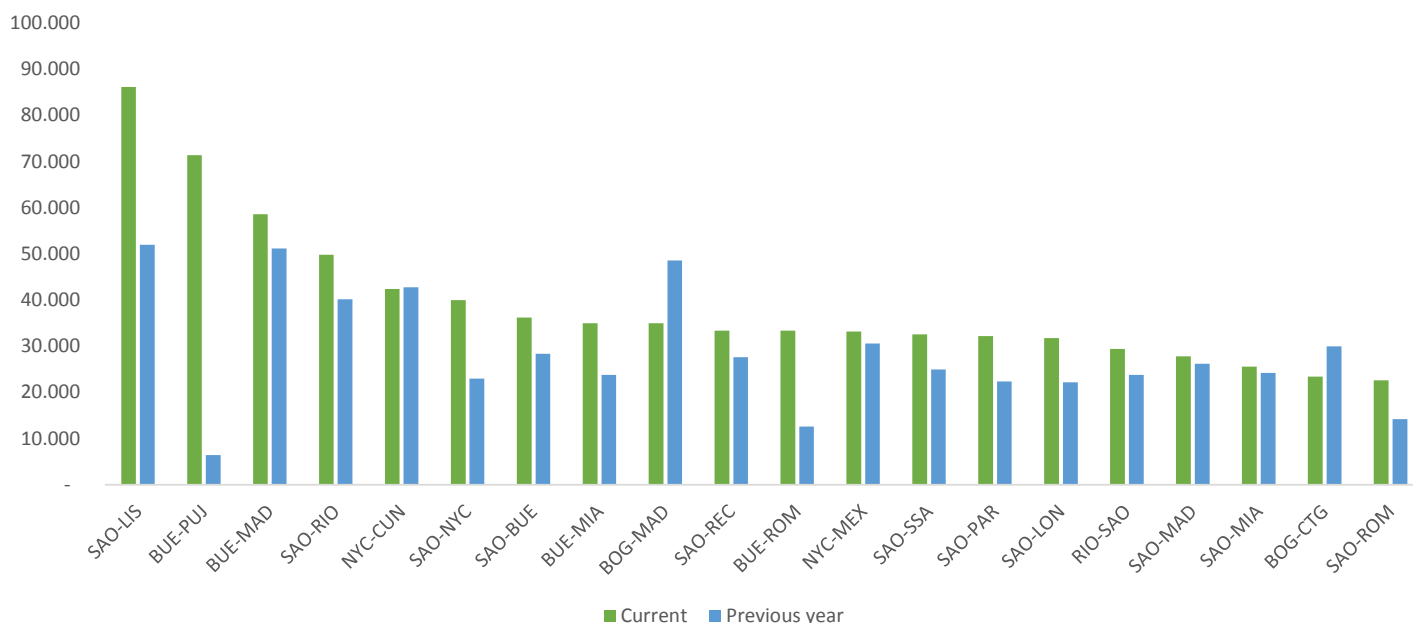




Promedio de búsquedas diarias (febrero 2022 vs febrero 2023)

La ruta con mayor número de búsquedas en la región fue la de Sao Paulo – Lisboa con un promedio de 86.200 búsquedas diarias en el mes de febrero, un 66% más comparado con el mismo mes de 2022. La segunda ruta fue la de Buenos Aires-Punta Cana con 71.400 destacando su crecimiento pues en febrero de 2022, la misma ruta tuvo apenas 6.400 búsquedas diarias, lo que significa un incremento de 1014%. La tercera ruta fue Buenos Aires-Madrid con 58.600 búsquedas un 14% más que en 2022. Destaca, además, el decrecimiento de la ruta Bogotá-Madrid con un 28% vs. febrero de 2022 cuando tuvo un promedio de búsquedas de 48.600. Destaca la ruta Buenos Aires-Roma con un crecimiento de 165% respecto al mismo mes de 2022.

Búsquedas diarias desde/hacia LAC según ruta





Pares de países conectados con origen en LAC

En febrero, la región estaba conectada internacionalmente con 73 países, de los cuales 23 correspondieron a países extra-regionales. **Del total de asientos internacionales (considerando intra y extra regionales), el 41% correspondió a los que tenían destino a Estados Unidos.** Al considerar únicamente destinos internacionales extra regionales, Estados Unidos representó el 67% de la distribución de sillas.

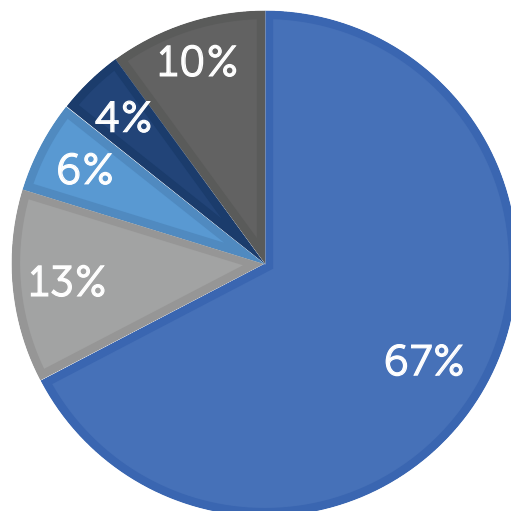
Los pares de países conectados con más sientos fueron México-Estados Unidos con 1,7 millones de asientos, Puerto Rico-Estados Unidos con 472.271 y México-Canadá con 399.281.

Top 10 de países conectados con origen en LAC, febrero 2023:

Top 10 de países conectados en LAC	Asientos (febrero 2023)
México-USA	1.785.964
Puerto Rico-USA	472.271
México-Canadá	399.281
República Dominicana-USA	389.443
Jamaica-USA	219.509
Colombia-USA	212.640
Brasil-USA	188.098
Brasil-Argentina	171.477
Costa Rica-USA	169.354
Argentina-Brasil	166.528

% Participación de sillas internacionales con origen en LAC (Destinos extra-regionales)

■ Estados Unidos de América ■ Canadá ■ España ■ Francia ■ Otros

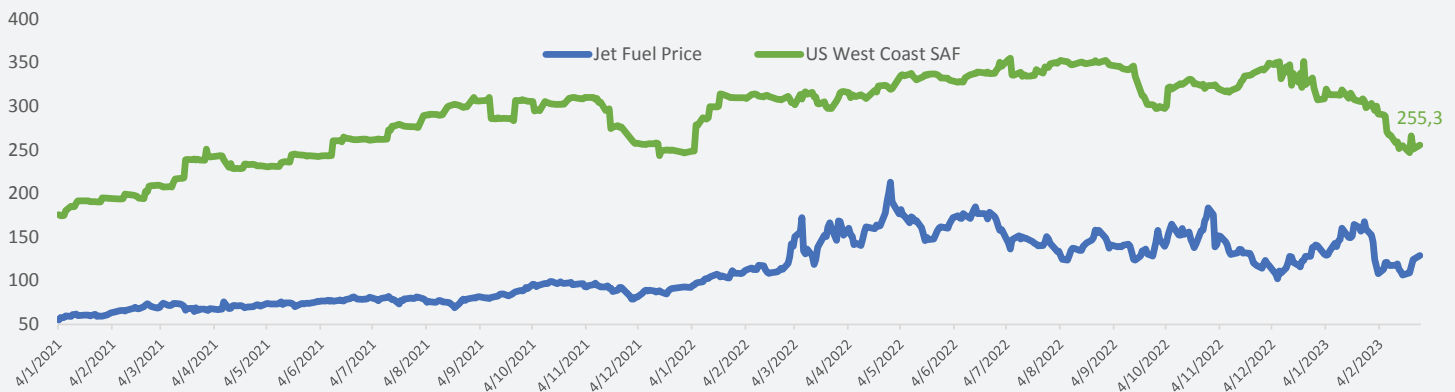




Combustible SAF

La industria del transporte aéreo está comprometida para ser carbono neutro en el 2050 y, para llegar a esta meta, aproximadamente el 65% de tal cumplimiento deben provenir del uso de combustibles sostenibles o del Sustainable Aviation Fuel – SAF. De acuerdo con S&P Global Commodity insights, al 27 de febrero 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, February 27 US\$/Barrel



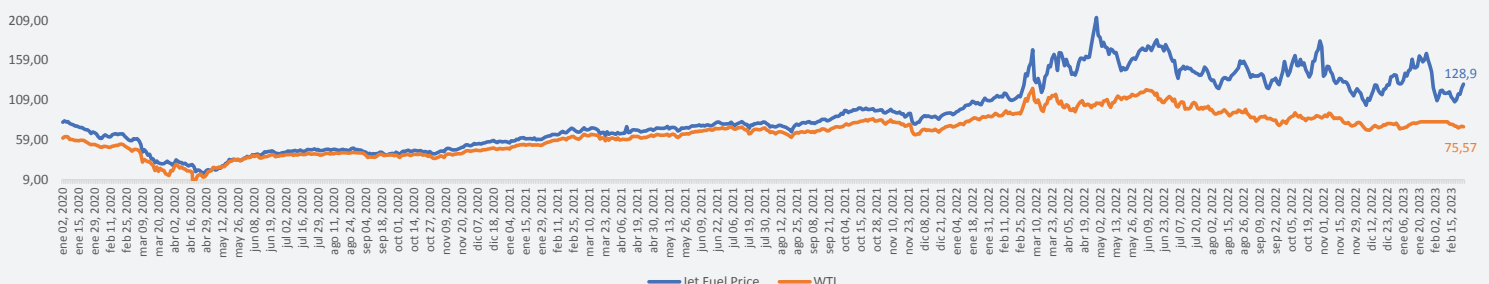
Precios de los combustibles

El combustible continúa siendo muy volátil. **El 27 de febrero de 2023, el precio del Jet fuel se encontraba 126% por encima frente a enero de 2021**, mientras que el precio del crudo West Texas Intermediate (WTI) 57% por encima.

El diferencial entre precio del barril de petróleo y del combustible jet fuel ha aumentado considerablemente, de tal forma que, mientras en enero de 2021 el precio del jet fuel era 14% superior al del petróleo, hoy ese diferencial de precios es de 71%.

Hoy en día el combustible equivale al 50% de la estructura de costos de una aerolínea. Un aumento significativo versus el primer trimestre de 2022 cuando equivalía al 36%. El aumento ha sido tal que un año antes (2021) suponía el 20% de los costos operacionales.

Jet Fuel & Crude Oil Price WTI (Dolares per barrel), February 27



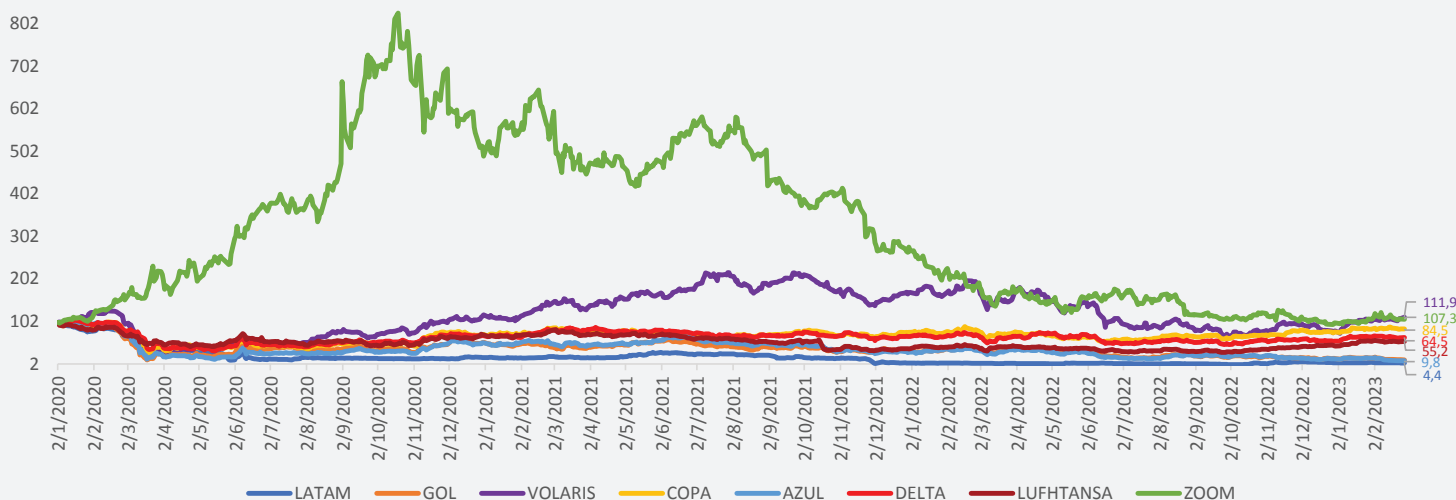


¿De vuelta a la normalidad? ¿Qué dicen los precios de las acciones?

Las acciones de Zoom llegaron a crecer 8 veces su valor. Hoy, tales acciones tienen el mismo valor que a inicios del 2020. ¿Lo anterior refleja que la gente está dejando de encontrarse a través de soluciones digitales para verse en vivo y en directo? Lo más probable es que sí. Algunos analistas indicaron que las personas estaban realizando "turismo de venganza" al referirse a las ganas de viajar después de estar encerrados. La evidencia demuestra que los niveles de pasajeros en LAC están muy cercanos a sus niveles prepandemia y en algunos meses los hemos alcanzado.

Sin embargo, para las aerolíneas los precios de las acciones tienen diferentes matices, en la siguiente sección hablaremos de las pérdidas de las aerolíneas.

Precios de acciones de aerolíneas seleccionadas y Zoom (Índice enero 2020=100)



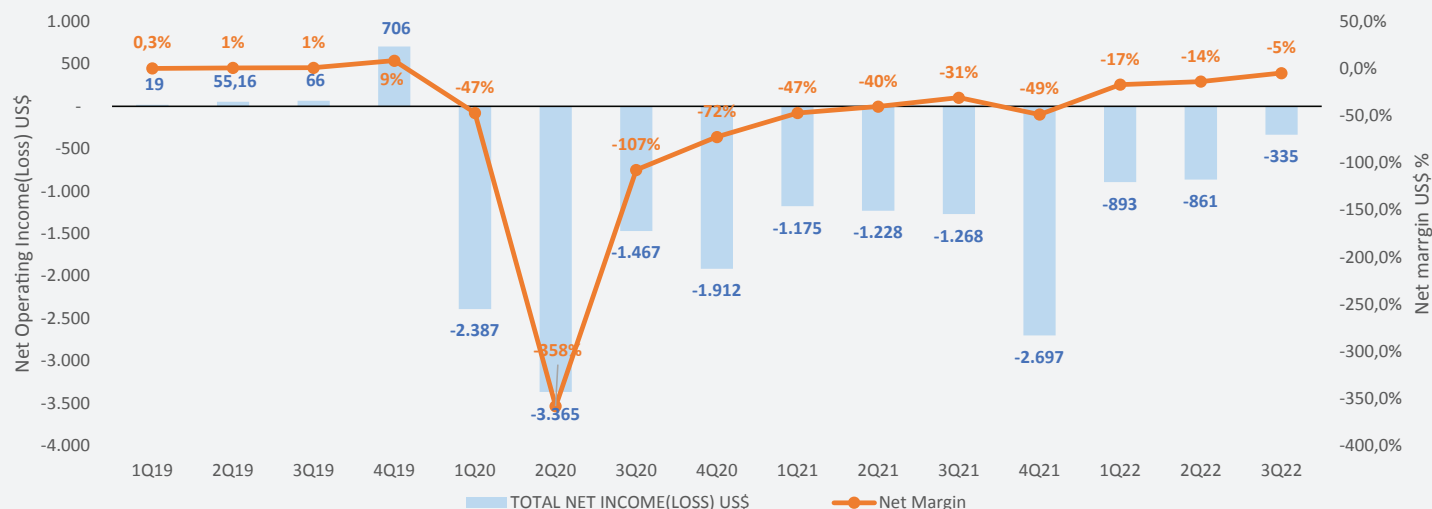
Fuente: Yahoo Finance

Estados financieros mejoran, pero continúan en rojo

Históricamente las aerolíneas han tenido bajos márgenes. Para el 2019, los márgenes eran cercanos a 3% de sus ingresos. Para el 2020, con 9.188 millones de dólares en pérdidas, el margen fue de -91%, en 2021 fue de -42% y en 2022 de -11%. El 2023 genera bastante incertidumbre. Tener crecimiento en número de pasajeros no significa directamente que haya salud financiera en la industria. Por ello, para garantizar que la industria siga prestando un servicio esencial de manera continuada, sustentable y efectiva, el trabajo mancomunado entre los gobiernos y la industria es urgente para hacer la región más competitiva el transporte aéreo y, con ello, amplificar los beneficios económicos y sociales derivados de la extensa cadena de valor que se activa cada vez que un avión despega.

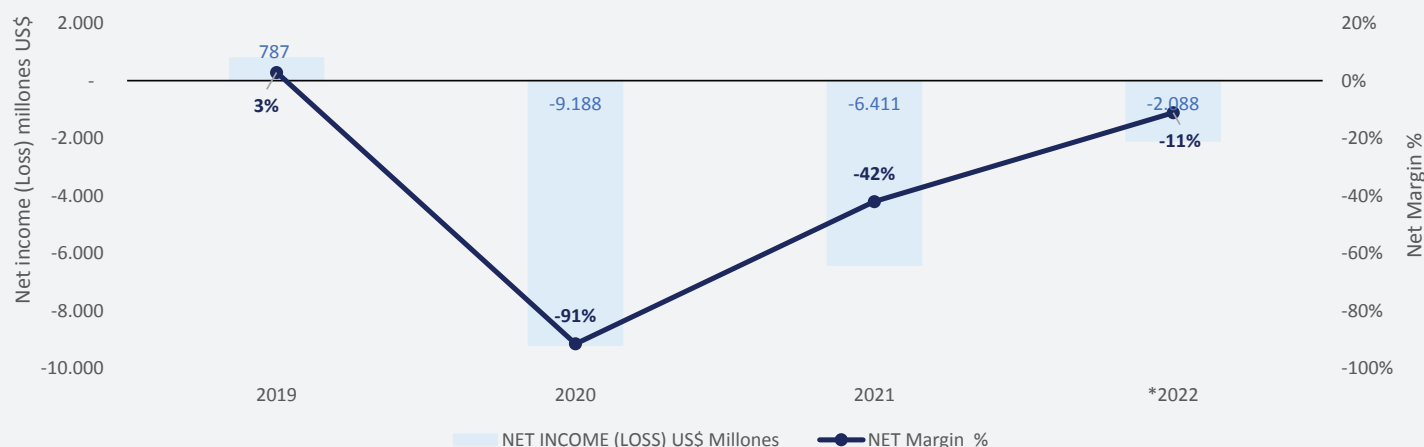


Ganancias (pérdidas) totales US\$ millones y % margen neto de las aerolíneas de la región, trimestral



Fuente: Estados financieros de aerolíneas de la región

Ganancias (pérdidas) US\$, millones y % margen neto de las aerolíneas de la región, anual



Fuente: Estados financieros de aerolíneas de la región
Nota: Datos de 2022, disponibles hasta el 3Q22