



Queridos leitores,

Março foi um mês importante para o transporte aéreo na América Latina e Caribe (LAC) pois, pela terceira vez desde o início da pandemia, a região ultrapassou os níveis de passageiros de 2019. Antes, essa superação aconteceu em setembro e dezembro de 2022.

Esta é uma boa notícia em meio às previsões que o setor enfrenta, especialmente sobre questões econômicas. As estimativas mais recentes do Fundo Monetário Internacional (FMI), publicadas no final de abril de 2023, mostram que a economia da região crescerá 1,6% este ano, valor que representa uma desaceleração de 0,2 ponto em relação às suas projeções para janeiro de 2023. Essa expectativa de baixo crescimento resultará em menor demanda pelo serviço de transporte aéreo, principalmente em uma região onde 25% da renda familiar vai para a compra de alimentos.

O FMI também estima que a inflação será de 13% ao final de 2023. Nesse sentido, não surpreende que a região esteja sofrendo um aumento nas taxas de juros da política monetária que impacta a economia, variável que também afeta negativamente a demanda por serviços de transporte aéreo.

Em comparação, as moedas da região tiveram uma tendência de valorização até 2023, mas estão menores se comparadas a 2019. Sendo assim, as taxas de câmbio afetam negativamente o setor, já que 75% de sua estrutura de custos é dolarizada.

O ano de 2023 traça um cenário muito complexo economicamente. A maioria dos países e setores produtivos do mundo ainda estão se recuperando das consequências da pandemia e lidando com o

contexto inflacionário global.

Este complexo panorama nos convida não apenas a manter a resiliência como missão, mas a trabalhar mais de perto com os governos da região em estratégias fiscais e legislativas que permitam a atração de capitais, a eficiência operacional e a melhoria das condições dos passageiros.

A aviação precisa de regulações inteligentes e saudáveis para poder manter o voo e oferecer mais e melhores condições na prestação de um serviço essencial.

Este não é o momento de permitir que a adversidade nos vença. Da parte da ALTA vamos continuar trabalhando, construindo pontes, além de oferecer informações relevantes que contribuam para tomar decisões corretas e impulsionar nossas economias.

Este relatório é uma amostra de um trabalho conjunto, por isso nesta edição comemoramos o fato de poder ampliar o número de países que oferecem seus dados de tráfego de passageiros. A ALTA agradece especialmente às autoridades da aviação civil e da Comissão Latino-Americana de Aviação (CLAC), que gentilmente trabalham conosco para gerar estatísticas regionais e estudos relevantes.

Essa é a tarefa: trabalho conjunto.
Vamos continuar!

Obrigado pela sua leitura,

José Ricardo Botelho

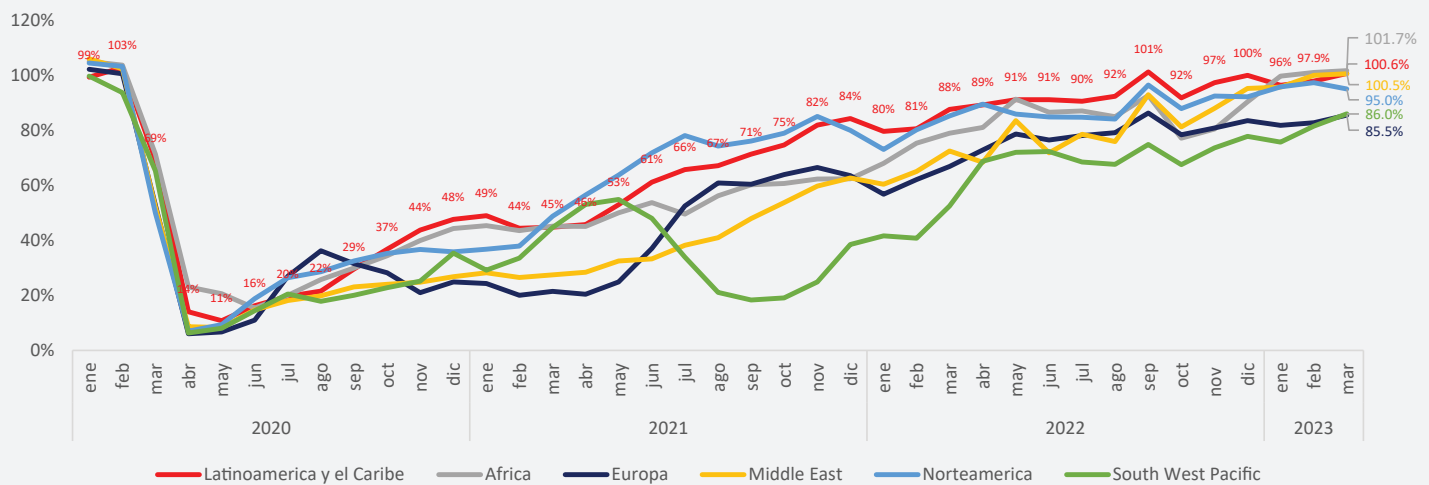


Tráfego de passageiros na América Latina e no Caribe supera os níveis pré-pandêmicos pela terceira vez

Em março de 2023, foram transportados 30,9 milhões de passageiros na América Latina e Caribe (LAC), 0,6% acima do número de passageiros transportados em março de 2019, o que pode ser considerado um ligeiro avanço em relação aos meses anteriores.

Pela terceira vez consecutiva, a África liderou a recuperação de passageiros, atingindo 101,7% dos níveis de 2019. A LAC ficou em segundo lugar com 100,6% e o Oriente Médio em terceiro com 100,5%. América do Norte atingiu 95% e Sudeste Asiático 86%. A região com menor recuperação foi a Europa com 85,5%.

Passageiros por região de origem comparado ao mesmo mês de 2019



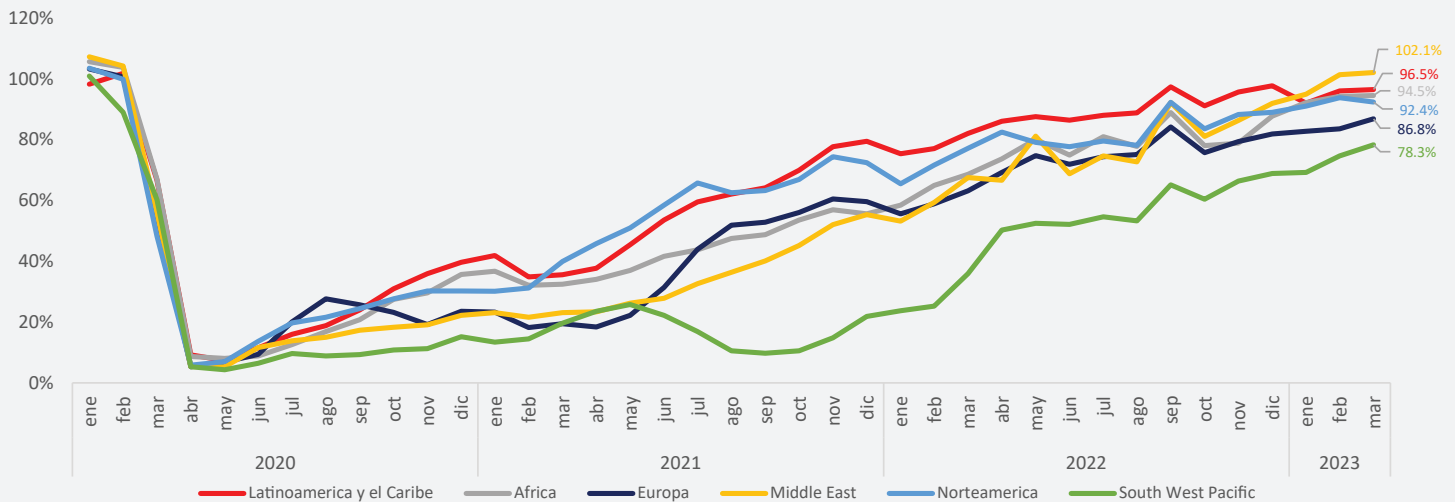
Nota: A LAC considera o México.
Fonte: Amadeus

Transporte de passageiros por região medido em RPK: LAC, a segunda região com maior recuperação

Até dezembro de 2022, a LAC era a região com maior recuperação em RPK (Revenue Passenger Kilometer). Em março de 2023, a LAC se tornou a segunda região em termos de recuperação, com 96,5%. O Oriente Médio consolidou-se como a região com maior recuperação, superando em 2,1% os níveis pré-pandemia. A África atingiu 94,5%, a América do Norte 92,4%, a Europa 86,8% e o Sudeste Asiático 78,3%.



RPK por região de origem comparado ao mesmo mês de 2019

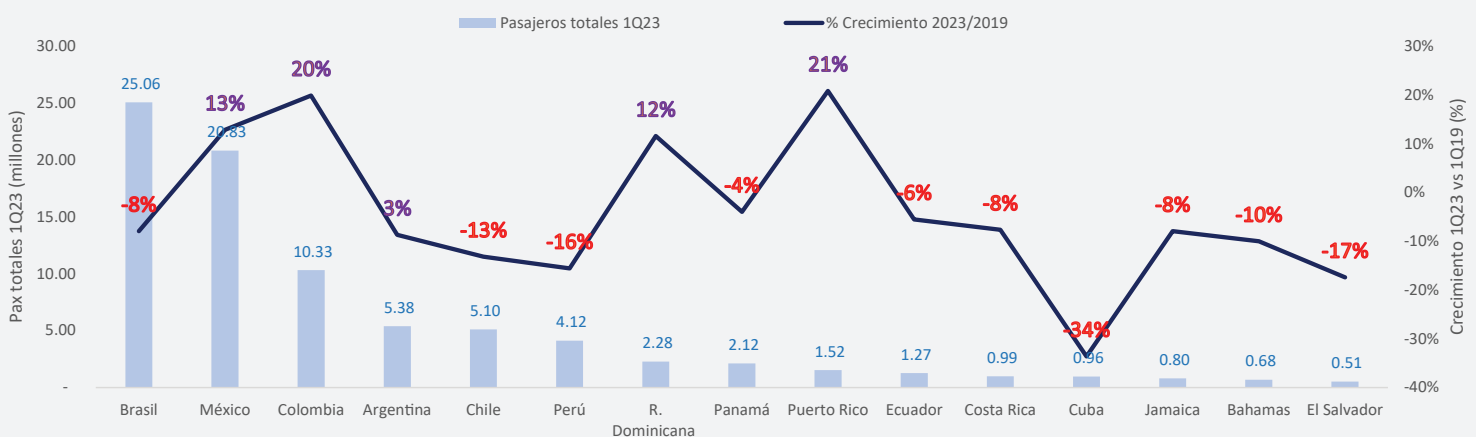


Fonte: Amadeus

Recuperação desigual na região durante o primeiro trimestre

Os principais mercados em número de passageiros durante o primeiro trimestre foram Brasil, México, Colômbia, Argentina e Chile. Em termos de taxas de crescimento, destacam-se Porto Rico, República Dominicana e Colômbia. Os demais países da amostra não recuperaram os níveis de 2019, sendo Cuba o mais afetado, com uma redução de 34% em relação aos índices de 2019.

Passageiros totais (esquerda) e crescimento de pax 1T23 vs 1T19 (direita) por país da LAC

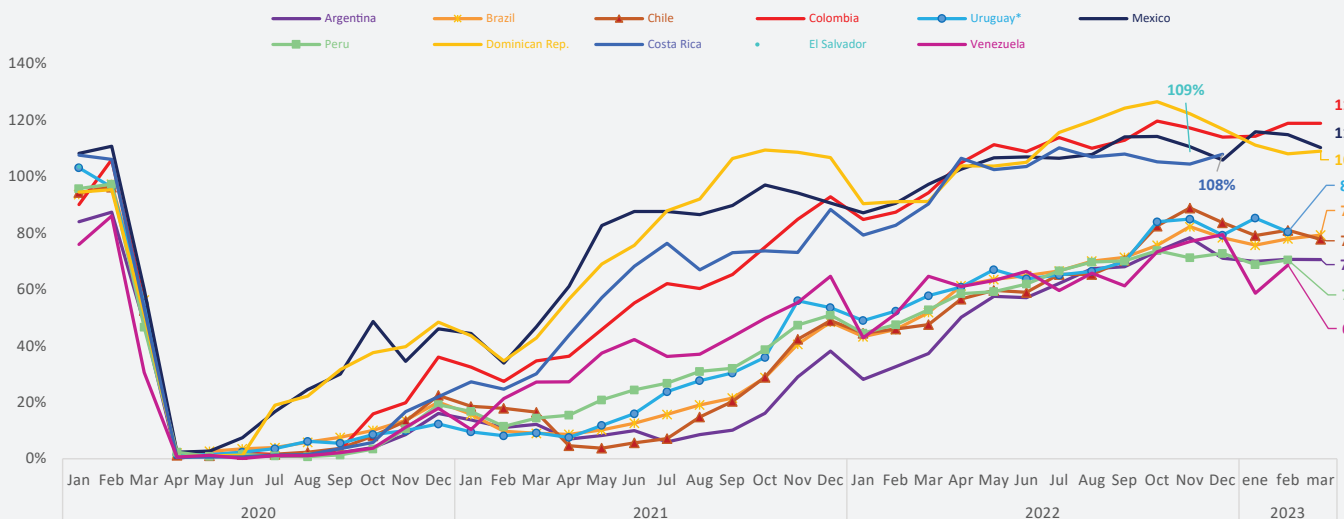




Passageiros internacionais

Em março de 2023, vários países da região se destacaram com crescimento bastante positivo: Colômbia e México cresceram 19% e 10%, em relação aos níveis de 2019. O México apresentou leve desaceleração em relação a fevereiro. A República Dominicana atingiu 109% dos níveis de 2019. Por outro lado, Brasil, Chile e Argentina ficaram com 79%, 78% e 71%, respectivamente. Em fevereiro de 2023, o Peru alcançou 70% de seus níveis de 2019.

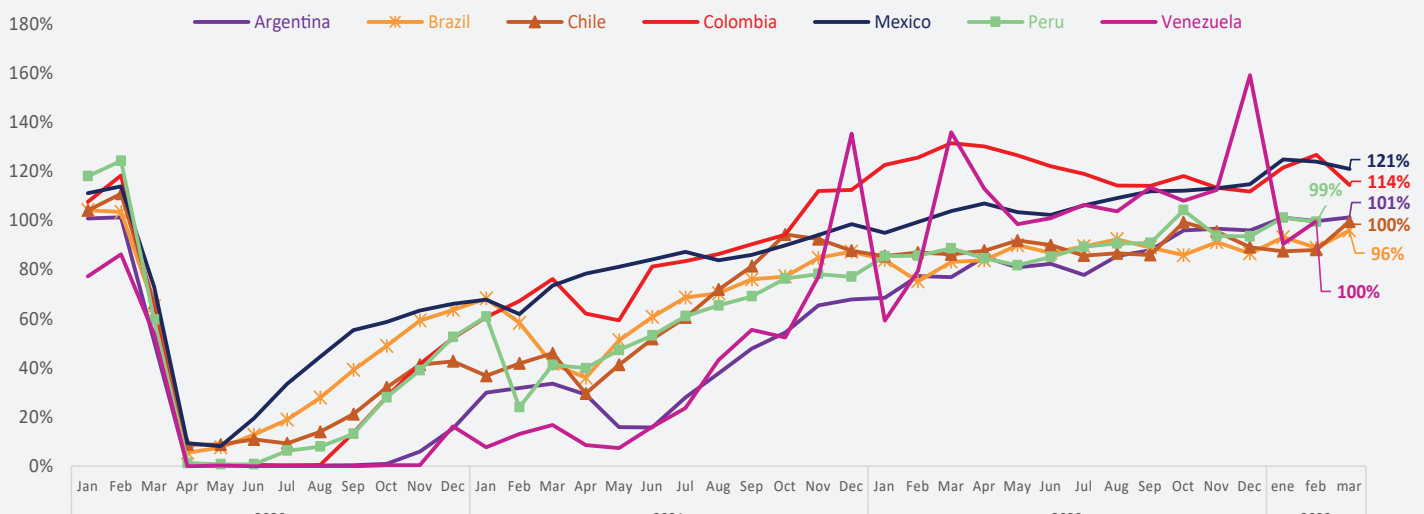
Passageiros internacionais (com relação ao mesmo mês de 2019)



Fonte: Autoridades de aviação de cada país. *Aeroporto de Carrasco.

Passageiros domésticos

Passageiros domésticos (em relação ao mesmo mês de 2019)



Fonte: Autoridades de aviação de cada país.



Em março de 2023, a Colômbia superou seus níveis de março de 2019 em 14%. Um número muito positivo, porém inferior a fevereiro de 2023, quando atingiu 127%. Por sua vez, o México ficou 21% acima de seus níveis pré-pandêmicos. Ambos os países apresentaram desaceleração do crescimento em relação ao mês anterior.

Março também trouxe um crescimento positivo para Argentina e Chile. A Argentina superou seus níveis de 2019 pela terceira vez consecutiva, e pela primeira vez o Chile praticamente atingiu seus níveis pré-pandemia. Por outro lado, o Brasil ficou mais próximo dos níveis de 2019 com 96% e, de acordo com os dados, o Peru apresentou uma recuperação doméstica de 99%. Já a Venezuela praticamente atingiu seus níveis pré-pandêmicos, com 100%.



Passageiros, RPK, ASK e taxas de ocupação

Em março, foram transportados 30,9 milhões de passageiros na região, o que representa 0,6% acima dos níveis pré-pandemia. O tráfego doméstico cresceu 4,2%, o tráfego internacional extra-LAC ficou 2,7% abaixo, enquanto o intra-LAC chegou a 10,1% abaixo de seus níveis de 2019. No acumulado de janeiro-março foram 89,6 milhões de passageiros transportados, 1,8% inferior ao mesmo período em 2019.

O RPK de março, para o caso doméstico, cresceu 7,4% em comparação a 2019. Os RPKs acumulados domésticos ficaram 4,8% acima de 2019.

Em termos de capacidade relativa, ou seja, assentos por quilômetro (ASK), o segmento doméstico se recupera mais rapidamente e cresceu 7,5% com relação ao níveis de 2019, e no acumulado de janeiro-março ficou 7,2% acima.

O total de RPKs em março foi 3,5% menor que o mesmo período em 2019 e, acumulativamente, 5,2% menor. Enquanto os ASKs totais foram 2,3% menores que seus níveis de 2019 e no acumulado, 3,4% abaixo.

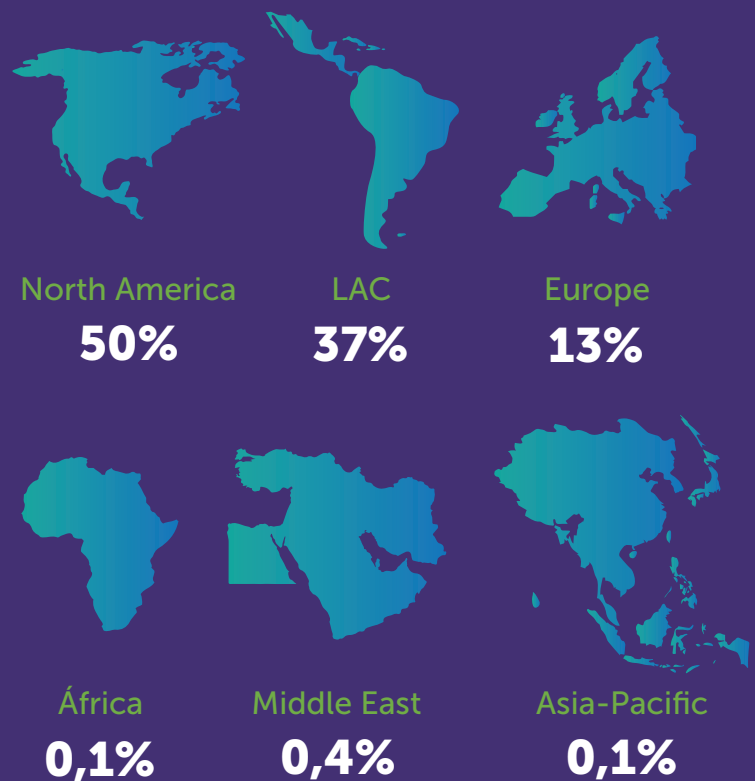
Em março, a taxa de ocupação total atingiu 81,5%, 0,8 pontos abaixo dos níveis de 2019, quando a taxa de ocupação doméstica foi de 81,6%. O mercado intra-LAC chegou a 77,2% e o extra-LAC, 82,1%. No acumulado, a taxa de ocupação total foi de 80,5%, dois pontos abaixo de 2019.



	Março					Crescimento				Acumulado (janeiro-março)					Crescimento			
	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
Passageiros	30,756,061	21,250,496	13,772,327	26,941,026	30,932,547	-30.9%	-55.2%	-12.4%	0.6%	91,245,760	82,285,877	42,089,182	75,330,668	89,644,075	-9.8%	-53.9%	-17.4%	-1.8%
Doméstico	19,354,822	13,989,418	10,269,290	18,513,612	20,165,778	-27.7%	-46.9%	-4.3%	4.2%	58,125,829	53,978,709	32,181,490	52,332,897	59,221,797	-7.1%	-44.6%	-10.0%	1.9%
Intra-LAC	4,406,947	2,913,437	894,345	2,746,957	3,959,802	-33.9%	-79.7%	-37.7%	-10.1%	13,387,517	11,409,511	2,720,234	7,548,193	11,630,103	-14.8%	-79.7%	-43.6%	-13.1%
Extra-LAC	6,994,292	4,347,641	2,608,692	5,680,457	6,806,966	-37.8%	-62.7%	-18.8%	-2.7%	19,732,414	16,897,657	7,187,457	15,449,578	18,792,174	-14.4%	-63.6%	-21.7%	-4.8%
RPK(milhões)	54,815	36,525	19,518	44,999	52,899	-33.4%	-64.4%	-17.9%	-3.5%	162,136	143,723	61,036	126,750	153,664	-11.4%	-62.4%	-21.8%	-5.2%
Doméstico	17,401	12,791	9,855	17,557	18,684	-26.5%	-43.4%	0.9%	7.4%	53,266	49,515	31,971	50,738	55,840	-7.0%	-40.0%	-4.7%	4.8%
Intra-LAC	8,632	5,551	1,774	5,387	7,641	-35.7%	-79.5%	-37.6%	-11.5%	26,402	22,423	5,481	15,058	23,078	-15.1%	-79.2%	-43.0%	-12.6%
Extra-LAC	28,782	18,182	7,889	22,054	26,573	-36.8%	-72.6%	-23.4%	-7.7%	82,469	71,784	23,584	60,953	74,747	-13.0%	-71.4%	-26.1%	-9.4%
*ASK(milhões)	66,722	50,513	29,871	55,625	65,171	-24.3%	-55.2%	-16.6%	-2.3%	196,760	183,672	91,189	160,424	190,163	-6.7%	-53.7%	-18.5%	-3.4%
Doméstico	21,299	16,786	13,612	21,461	22,902	-21.2%	-36.1%	0.8%	7.5%	65,038	62,127	43,132	62,462	69,736	-4.5%	-33.7%	-4.0%	7.2%
Intra-LAC	10,578	8,046	2,750	6,757	9,895	-23.9%	-74.0%	-36.1%	-6.5%	32,002	29,159	8,486	19,797	29,281	-8.9%	-73.5%	-38.1%	-8.5%
Extra-LAC	34,846	25,681	13,509	27,407	32,374	-26.3%	-61.2%	-21.3%	-7.1%	99,720	92,386	39,571	78,165	91,146	-7.4%	-60.3%	-21.6%	-8.6%
*Fator de Ocupação	82.3%	71.9%	63.3%	81.2%	81.5%	-10.4 pts	-19.0 pts	-1.1 pts	-0.8 pts	82.5%	78.1%	64.6%	79.7%	80.5%	-4.4 pts	-17.9 pts	-2.8 pts	-2.0 pts
Doméstico	81.7%	76.2%	72.4%	81.8%	81.6%	-5.5 pts	-9.3 pts	0.1 pts	-0.1 pts	81.9%	79.7%	74.1%	81.2%	80.1%	-2.2 pts	-7.8 pts	-0.7 pts	-1.8 pts
Intra-LAC	81.6%	69.0%	64.5%	79.7%	77.2%	-12.6 pts	-17.1 pts	-1.9 pts	-4.4 pts	82.5%	76.9%	64.6%	76.1%	78.8%	-5.6 pts	-17.9 pts	-6.4 pts	-3.7 pts
Extra-LAC	82.6%	70.8%	58.4%	80.5%	82.1%	-11.8 pts	-24.2 pts	-2.1 pts	-0.5 pts	82.7%	77.7%	59.6%	78.0%	82.0%	-5.0 pts	-23.1 pts	-4.7 pts	-0.7 pts

Fonte: Amadeus *Estimações da ALTA baseado no reporte das companhias aéreas membros

Distribuição da região de destino dos passageiros originários da LAC



50% dos passageiros internacionais da LAC tiveram como destino a América do Norte. Já 37% dos passageiros viajaram a outro país da LAC e 13% para a Europa.



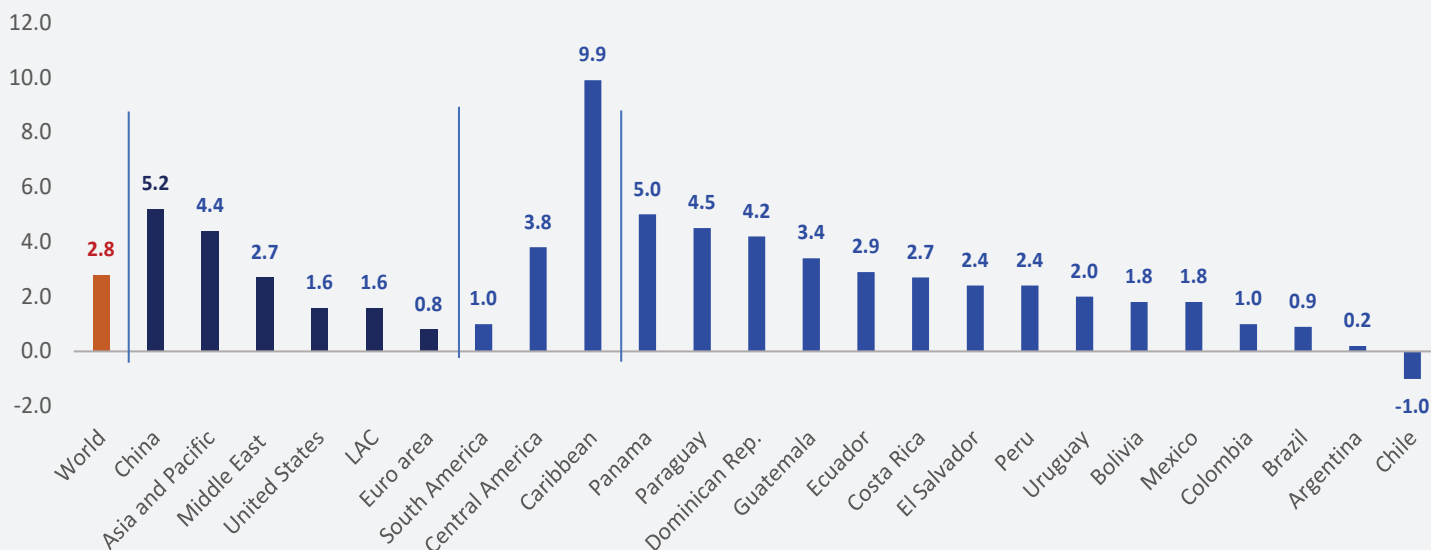
PANORAMA ECONÔMICO

Crescimento, novas estimativas

Segundo estimativas do Fundo Monetário Internacional (FMI) para abril de 2023, o crescimento da LAC desacelera para 1,6% este ano, após notáveis 4% em 2022. Comparado à expectativa de janeiro de 2023, a região recua 0,2%. Espera-se que o menor crescimento traga uma demanda mais baixa pelo serviço de transporte aéreo.

Antes da pandemia, havia uma estreita relação entre o crescimento econômico e o transporte aéreo, porém, mesmo com a recuperação das economias mundiais, o tráfego aéreo tem demorado mais a se recompor, além da recuperação acontecer de forma diversa nos países.

Crescimento real do PIB, 2023



Fonte: FMI, Abril 2023 World Economic Outlook

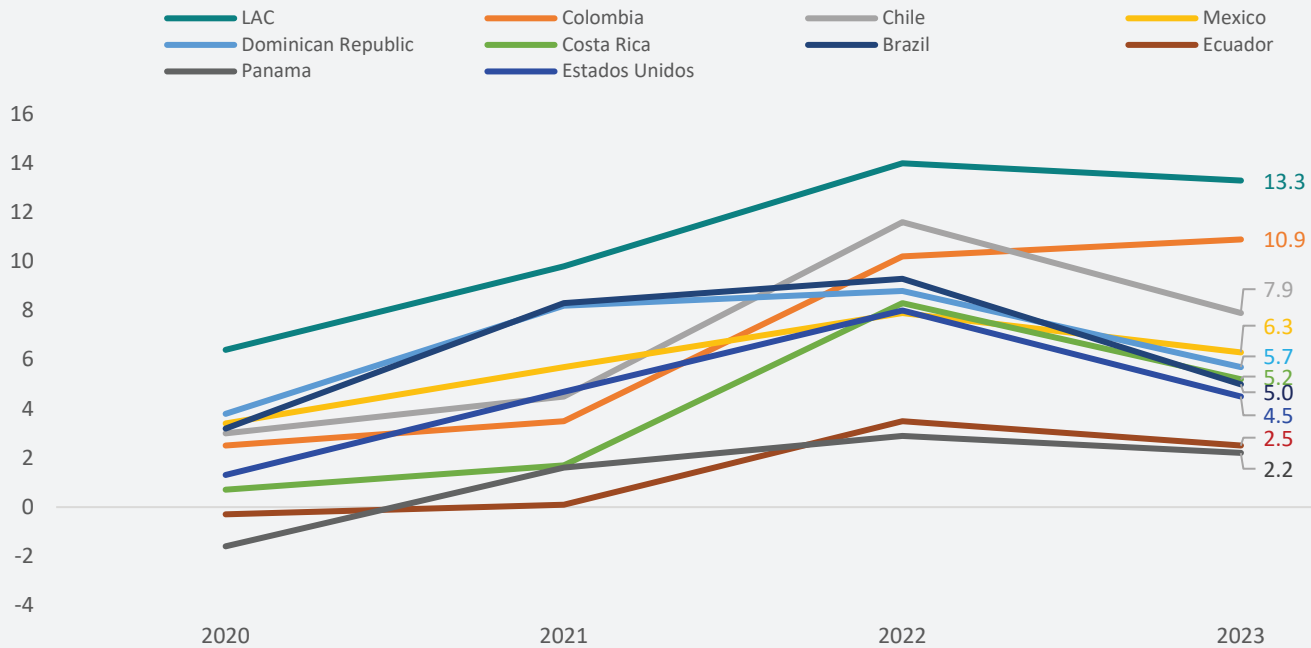
Inflação: redução na receita e queda na demanda



A inflação continua a gerar um aumento significativo nos preços dos alimentos. Isso tem um impacto no transporte aéreo, já que na LAC, 25% da renda da família vai para o consumo de alimentos. Um aumento dos preços afeta a distribuição da renda disponível das famílias e, portanto, os gastos com turismo e transporte aéreo são limitados.

Por outro lado, alguns bens e serviços aeronáuticos também são atualizados pela inflação, como as taxas aeroportuárias, e isso impacta a demanda por transporte aéreo.

Taxa de inflação, preço médio ao consumidor (variação % anual)

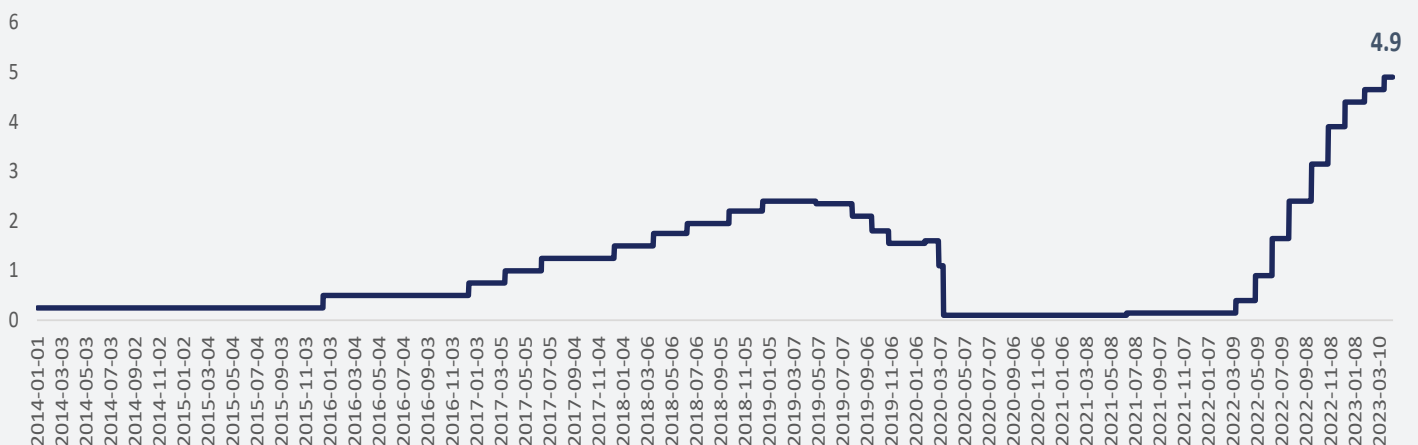


Fonte: FMI, Abril 2023 World Economic Outlook

Taxas de juros: impacto na dívida e no patrimônio das companhias aéreas %

A região da LAC, ao contrário de outras regiões do mundo onde as companhias aéreas tiveram acesso a investimentos e apoio econômico do Estado, é uma região pressionada por aumentos nas taxas de juros que as companhias aéreas devem pagar, o que afeta diretamente os custos e reduz o consumo e a demanda pelo serviço de transporte aéreo.

Taxa do Fundo FED dos Estados Unidos, 12 de abril de 2023



Fonte: Federal Reserve

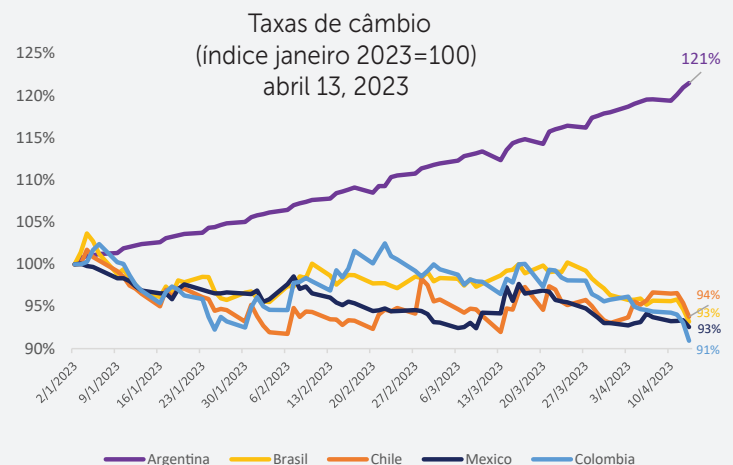
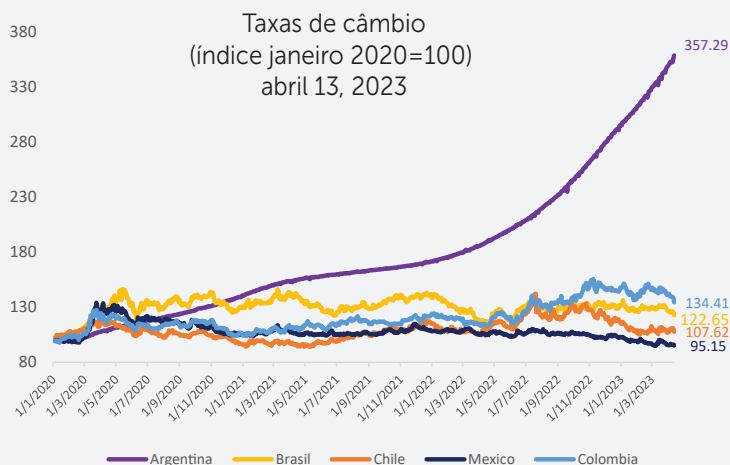


Taxas de câmbio: 75% da estrutura de custos de uma companhia aérea está dolarizada



A estrutura de custos de uma companhia aérea é mais baseada em dólares do que em sua moeda local. As taxas de câmbio de vários países da região continuam voláteis, criando incertezas e dificuldades sobre como as companhias aéreas estabelecem preços e orçamentos de longo prazo.

Enquanto os valores das moedas, em relação a 2020, mostram tendência à desvalorização (gráfico à esquerda); Em relação a janeiro de 2023, observa-se valorização em vários países, com exceção da Argentina.



Fonte: Yahoo Finanças

Preços do Combustível de aviação e WTI (West Texas Intermediate)

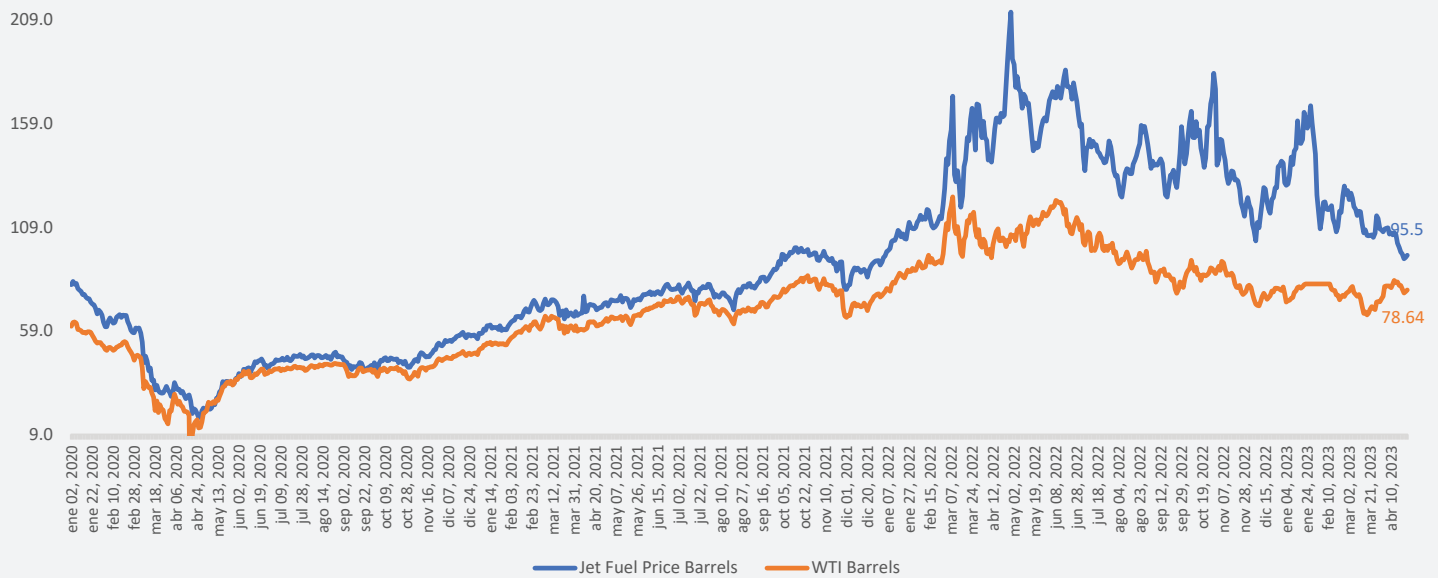


O preço do combustível ainda é muito volátil. Em 24 de abril de 2023, o valor do combustível de aviação era 36% maior do que em abril de 2021, já o preço do petróleo WTI era 30% maior.

Em 24 de abril, o preço do querosene caiu para US\$ 95,5 por barril, um dos valores mais baixos até o momento. No entanto, a diferença entre o preço do barril de petróleo e do querosene de aviação cresceu de tal forma que, enquanto em janeiro de 2021 o preço do querosene de aviação era 14% superior ao do petróleo, em 24 de abril essa alteração de valor chegou a 21%.



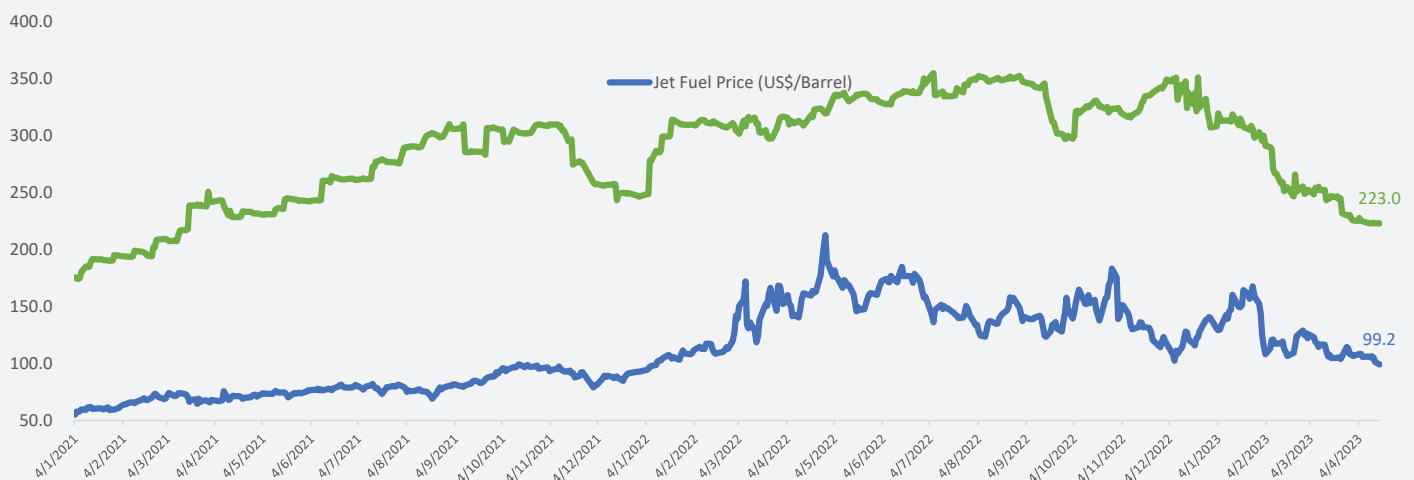
Combustível de aviação & Preço do Petróleo Bruto WTI (Dólares por barril), Abril 24



Combustível Sustentável de Aviação (SAF)

De acordo com S&P Global Commodity insights, em 24 de abril de 2023, o preço do SAF era quase 2,3 vezes mais caro que o combustível tradicional.

US West Coast Combustível de Aviação Sustentável, preço x combustível regular. US\$/Barril, Abril 24





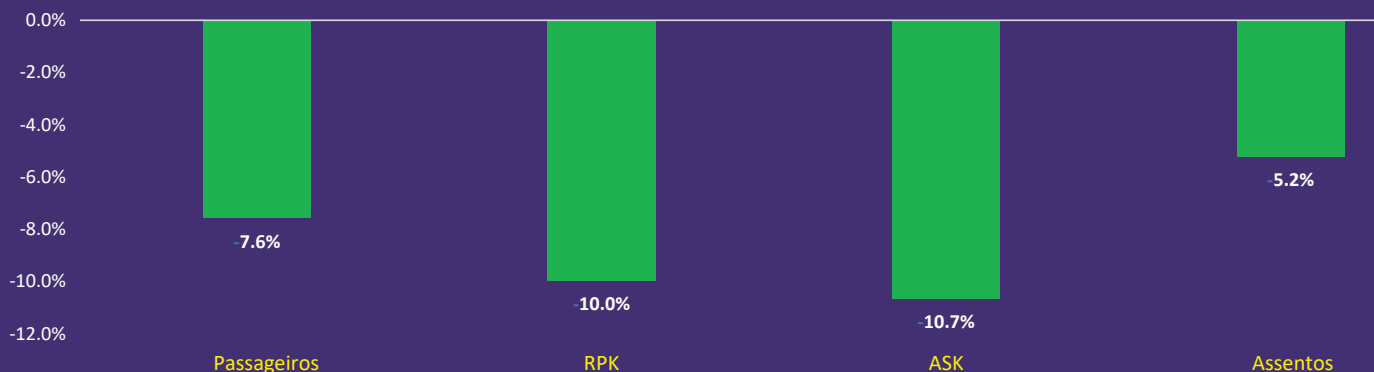
Estatísticas especiais sobre o Brasil



Estatísticas de março de 2023

- Em março de 2023, foram transportados um total de 9,07 milhões de passageiros: 7,4 milhões nacionais (81% do total) e 1,7 milhões internacionais.
- Em março, o Brasil alcançou uma recuperação internacional de 79% em relação ao mesmo mês de 2019 e de 96% no caso doméstico.
- O total de passageiros ainda está 7,6% abaixo de 2019. No caso dos RPKs foi 10% menor que em 2019 e em ASKs, 10,7% abaixo. Já no caso dos assentos totais, ficou 5,2% menor.
- No primeiro trimestre de 2023 (1T23), foram transportados 25 milhões de passageiros, o que representa 92% dos níveis do 1T19.

Crescimento de março 23 x março 19

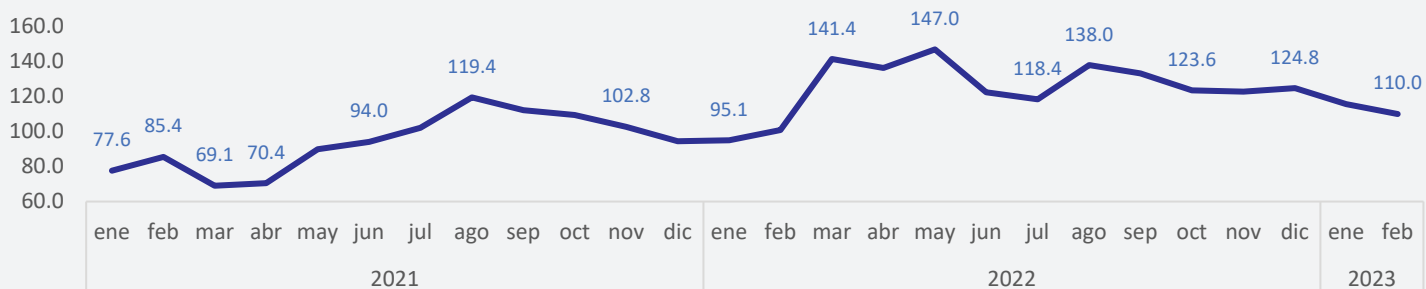


Fonte: ANAC Brasil

Tarifa aérea média mensal (USD) no Brasil

A tarifa média doméstica em fevereiro de 2023 foi de 110 USD (+18% que em 2019), enquanto a internacional foi de 736,2 USD (+5% que em 2019)

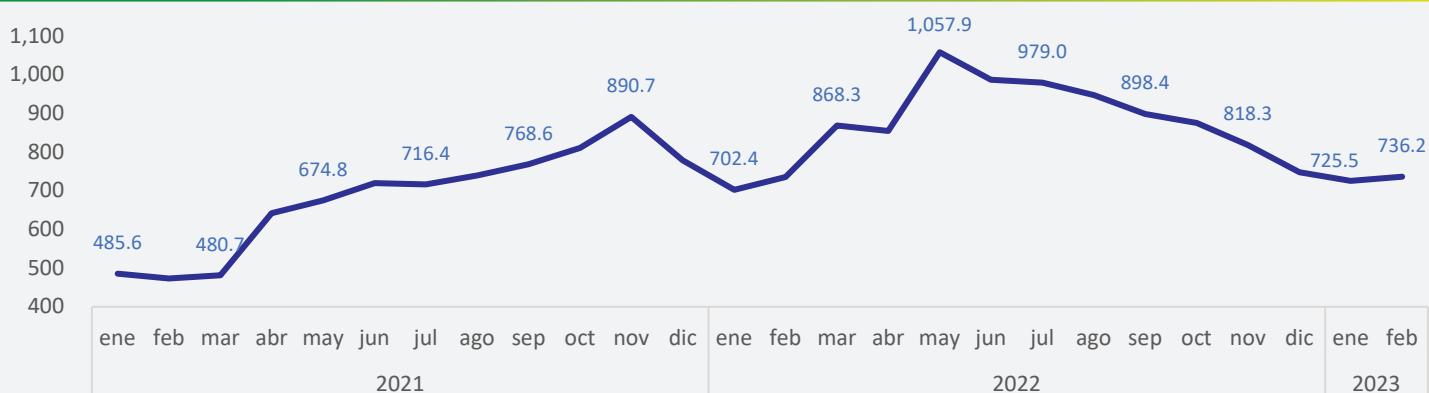
Tarifa aérea média doméstica USD



Fonte: ANAC Brasil, Painel de Tarifas Aéreas Tarifas Aéreas Domésticas e Internacionais — Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) (www.gov.br)



Tarifa aérea média, internacional USD



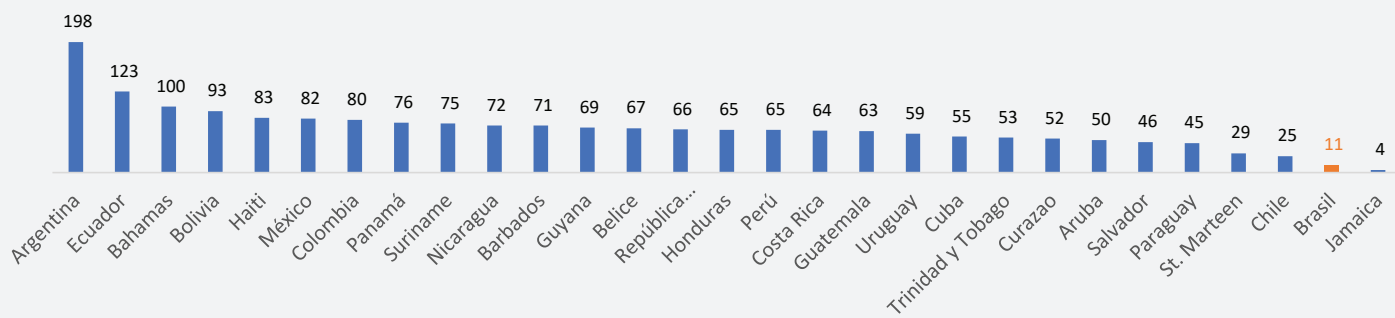
Fuente: ANAC Brasil, Painel de Tarifas Aéreas Tarifas Aéreas Domésticas e Internacionais — Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) (www.gov.br)

Competitividade em impostos, taxas e contribuições: o Brasil como um dos países mais competitivos

De acordo com o Índice de Competitividade do Transporte Aéreo elaborado pela ALTA, o Brasil ocupa o segundo lugar como um dos países mais competitivos em termos de impostos. Isso se deve a:

- Com relação aos impostos que incidem sobre o preço da passagem, o Brasil não possui um percentual de imposto que se reflita no custo da passagem.
- Com o valor de US\$ 10,9, Brasília tem uma das taxas aeroportuárias mais baratas do Brasil.
- O Brasil tem uma taxa aeroportuária para o país de US\$ 11,3, que é uma das mais baratas da LAC.
- O Brasil está entre os países que não possuem custos adicionais. Este conceito inclui taxas de turismo, taxas de imigração e serviços de segurança, entre outros tipos de custos no aeroporto.
- Ao considerar todos os impostos, taxas e contribuições, o Brasil é um dos países mais acessíveis para um passageiro.

Impostos, taxas e contribuições USD



Fuente: ALTA. Calculado sobre a base de uma passagem de USD 110.