



Queridos leitores,

Em maio de 2023, a América Latina e o Caribe (LAC) superou, pela segunda vez neste ano, os níveis de tráfego de passageiros de 2019. No entanto, neste mês, o Oriente Médio se posicionou como a região com maior recuperação no mundo, excedendo 3,2% em relação aos níveis de maio de 2019.

A região apresenta excelente desempenho em termos de movimentação de passageiros domésticos e internacionais. Vale ressaltar que, pela primeira vez após a pandemia, o Brasil superou o número de passageiros domésticos com 7,3 milhões de passageiros (+3%). Assim como Argentina e Chile continuam com a tendência de crescimento, superando seus níveis de 2019.

A aviação tem se mostrado um serviço essencial para a população. Prova disso é que alguns dos países com menor crescimento econômico foram os que mais transportaram passageiros, como é o caso do Brasil, México, Colômbia e Chile, onde México e Colômbia se recuperaram totalmente tanto no tráfego doméstico quanto no internacional.

O Banco Mundial estima uma desaceleração do crescimento econômico na LAC para 1,5% em 2023, o que representa uma queda de 0,2 pontos em relação às suas previsões de janeiro de 2023, portanto, para este ano, são esperadas políticas monetárias restritivas devido à inflação interna que continua sendo alta. No entanto, com as taxas de desemprego em níveis historicamente baixos, a demanda por viagens aéreas deve permanecer estável, apesar da redução do poder de compra do consumidor devido à inflação.

Todos esses fatores traçam um panorama complexo, por isso as agendas de estado são importantes para continuar desenvolvendo um setor essencial, gerador de empregos e oportunidades.

Esta tendência será discutida no ALTA AGM & Airline Leaders Forum em Cancún, de 22 a 24 de outubro. Os tomadores de decisão do setor (público e privado) se reunirão para debater sobre os desafios e oportunidades mais urgentes na região.

**Informação do evento disponível aqui.**

<https://alta.aero/forum/>

Muito obrigado pela sua leitura,

**José Ricardo Botelho.**



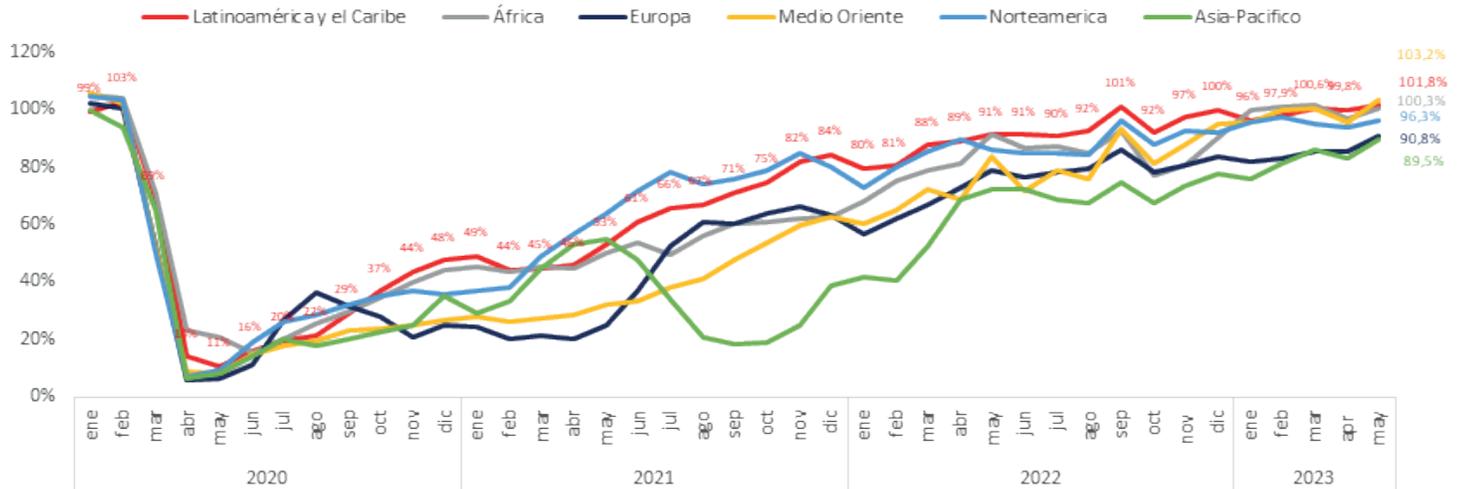
## Tráfego de passageiros na América Latina e Caribe (LAC) novamente supera seus níveis pré-pandemia

Em maio de 2023, foram transportados 29,8 milhões de passageiros na LAC, o que representa 1,8% acima dos passageiros transportados no mesmo mês de 2019. Em abril, a LAC retomou a liderança que tinha até dezembro de 2022, como a região do mundo com maior recuperação. No entanto, em maio caiu para o segundo lugar, enquanto o Oriente Médio superou seus níveis de 2019 em 3,2% após mostrar uma desaceleração no crescimento no mês anterior. **A África superou marginalmente seus níveis pré-pandêmicos em 0,3%**, caindo para o terceiro lugar. A América do Norte alcançou 96,3%, a Europa 90,8%, e o Sudeste Asiático permaneceu com a menor recuperação, com 89,5%. Em geral, todas as regiões do mundo apresentaram progresso em relação ao mês anterior.





## Passageiros segundo região de origem em comparação ao mesmo mês de 2019

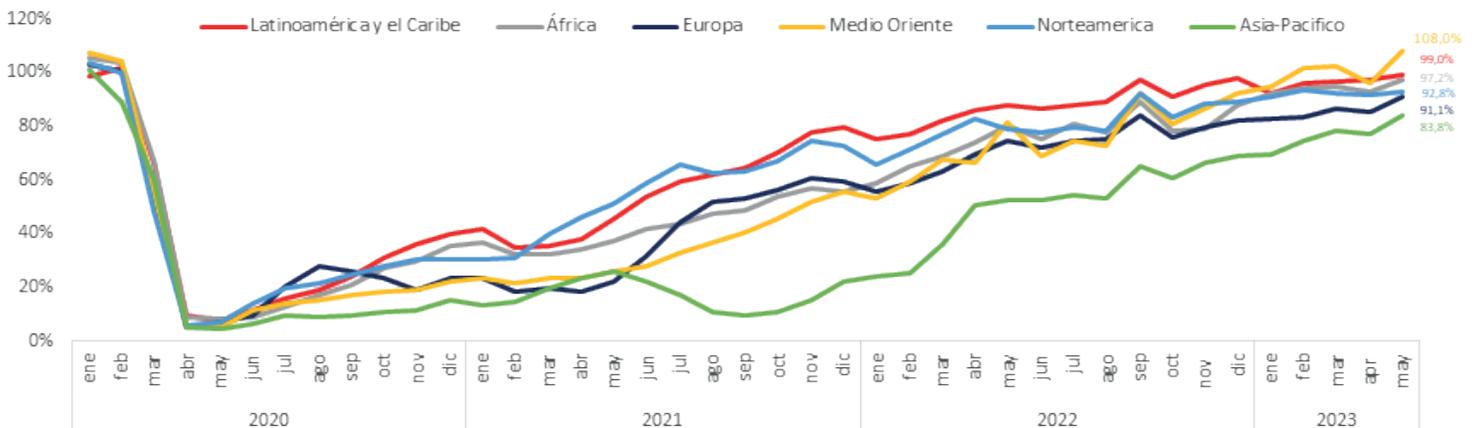


Nota: A região LAC considera a México.  
Fonte: Amadeus

# Transporte de passageiros por região, medido em RPK

Em maio de 2023, o Médio Oriente tornou-se a região com maior recuperação do RPK (Revenue Passenger Kilometer), superando 8% dos seus níveis de 2019, impulsionado principalmente pelo aumento do tráfego internacional face a 2019 (+11%) e em particular pelo países: Jordânia (+16%), Catar (+14%), Emirados Árabes Unidos (+14%). Em abril, o Catar ficou 8% abaixo dos Emirados Árabes Unidos, sendo que tinha 2% a menos no pré-pandemia. A LAC ficou em segundo lugar, atingindo exatamente 99%. A África atingiu 97,2%, a América do Norte 92,8%, a Europa 91,1% e o Sudeste Asiático 83,8%.

## RPK segundo região de origem em comparação ao mesmo mês de 2019



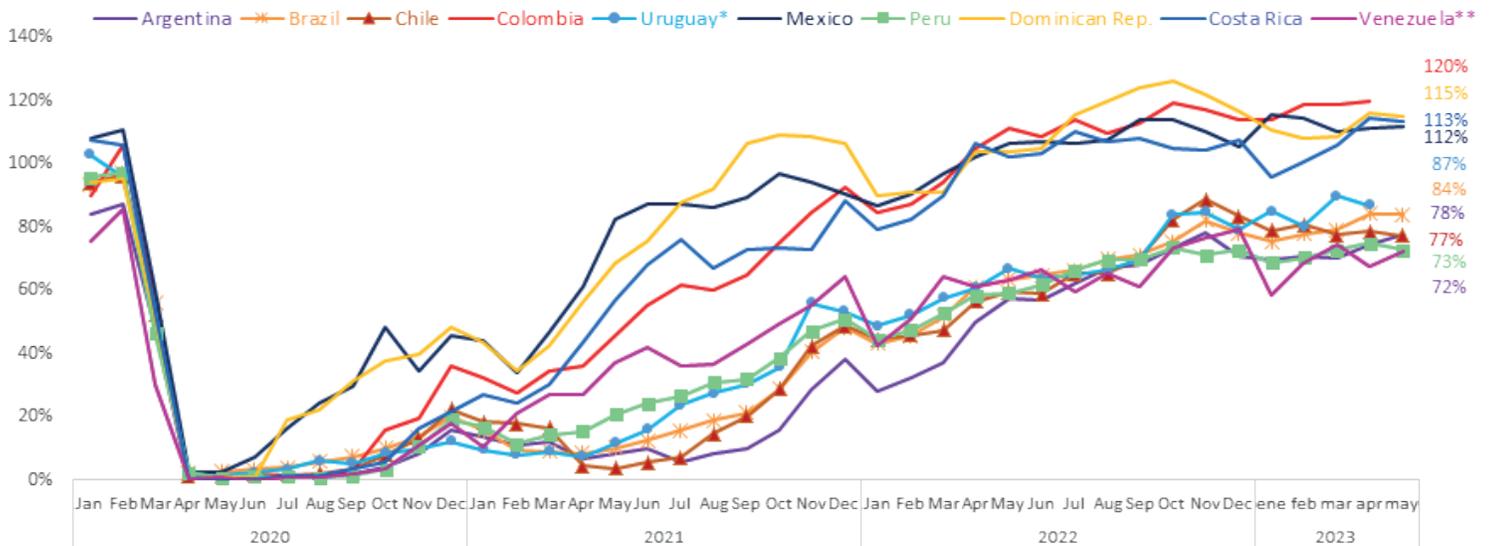
Fonte: Amadeus



# Passageiros internacionais

Em maio de 2023, destacam-se o México, que cresceu 12% em relação aos níveis de 2019, e a República Dominicana, com 15%. Brasil, Argentina e Chile ainda permanecem abaixo de seus níveis pré-pandêmicos, atingindo 84%, 78% e 77%, respectivamente. Em abril de 2023, a Colômbia superou seus níveis em 20%.

Passageiros internacionais (em relação ao mesmo mês de 2019)



Fonte: Autoridades de aviação de cada país. \*Aeroportos do Uruguai. \*\*Estimativa de maio.

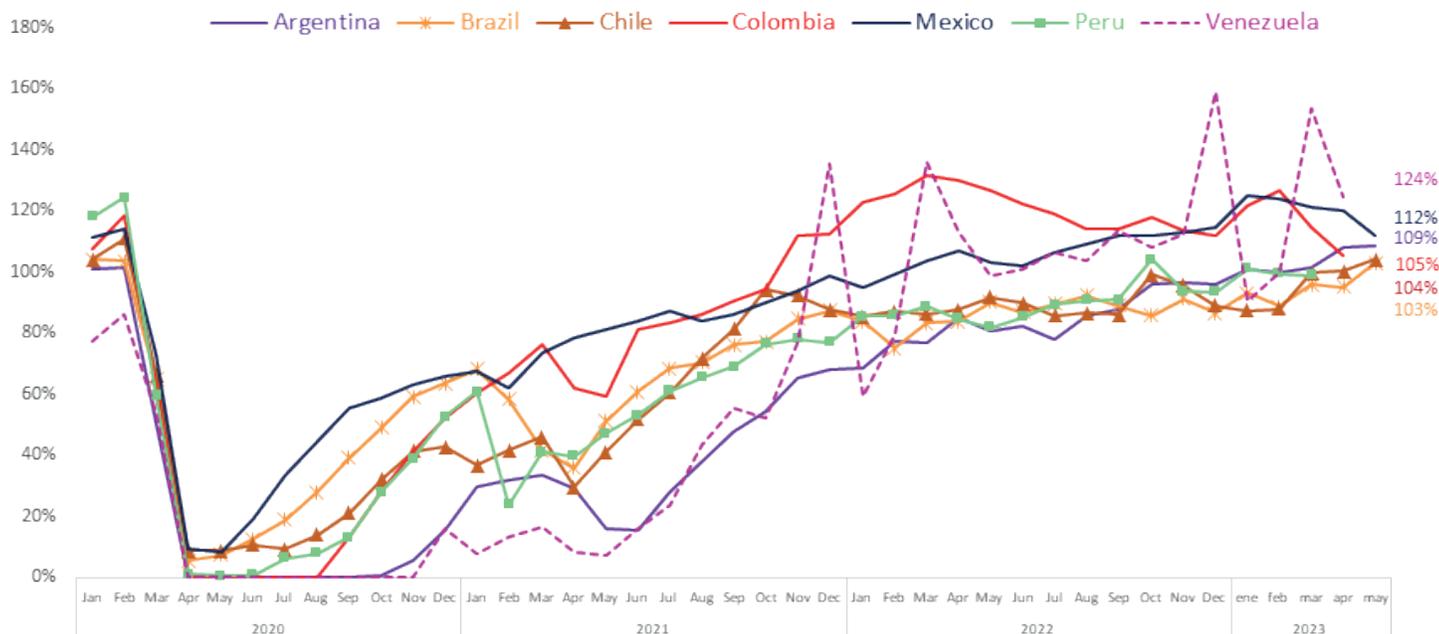


# Passageiros domésticos

Em maio de 2023, o México estava 12% acima de seus níveis pré-pandêmicos. Já a Argentina superou os passageiros transportados em 2019 em 9%, uma tendência que se observa desde janeiro, indicando que finalmente se recuperou. **Este mês também trouxe um crescimento muito positivo para o Brasil, que pela primeira vez superou seus níveis pré-pandemia (+3%),** porém teve uma recuperação lenta em comparação com outros países.

No total, o Brasil transportou 7,3 milhões de passageiros (81% do tráfego total), tornando-se o mercado doméstico mais importante da região. Da mesma forma o Chile superou seus níveis pela terceira vez consecutiva, com um aumento de 4% em relação a maio de 2019. Na Venezuela, durante maio de 2023, foram operados mais de 2.400 voos domésticos, 58% a mais em relação a maio de 2019. Na rota Caracas-Isla Margarita, que é a mais importante do mercado doméstico venezuelano, foram operados 36% a mais de voos em comparação com 2019. Já para a 3ª rota principal (Caracas-Maracaibo), o número de vôos operados dobrou (de 124 vôos em maio de 2019 para 249 vôos em maio de 2023) e 3 novas companhias aéreas entraram para operar a rota.

## Pax domésticos (em relação ao mesmo mês de 2019)



Fonte: Autoridades de aviação de cada país.



# Passageiros, RPK, ASK e taxas de ocupação

	maio					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
<b>Pasajeros</b>	<b>29,319,533</b>	<b>3,144,735</b>	<b>15,505,697</b>	<b>26,705,597</b>	<b>29,849,072</b>	<b>-89.3%</b>	<b>-47.1%</b>	<b>-8.9%</b>	<b>1.8%</b>	<b>149,772,865</b>	<b>89,512,092</b>	<b>70,926,028</b>	<b>128,077,526</b>	<b>148,654,328</b>	<b>-40.2%</b>	<b>-52.6%</b>	<b>-14.5%</b>	<b>-0.7%</b>
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%
<b>RPK(millions)</b>	<b>49,985</b>	<b>3,664</b>	<b>22,718</b>	<b>43,786</b>	<b>49,492</b>	<b>-92.7%</b>	<b>-54.5%</b>	<b>-12.4%</b>	<b>-1.0%</b>	<b>263,192</b>	<b>152,101</b>	<b>103,023</b>	<b>214,513</b>	<b>252,819</b>	<b>-42.2%</b>	<b>-60.9%</b>	<b>-18.5%</b>	<b>-3.9%</b>
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%
<b>*ASK(millions)</b>	<b>60,459</b>	<b>9,329</b>	<b>30,199</b>	<b>53,973</b>	<b>61,274</b>	<b>-84.6%</b>	<b>-50.0%</b>	<b>-10.7%</b>	<b>1.3%</b>	<b>319,140</b>	<b>206,831</b>	<b>150,680</b>	<b>267,979</b>	<b>312,680</b>	<b>-35.2%</b>	<b>-52.8%</b>	<b>-16.0%</b>	<b>-2.0%</b>
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%
<b>*Factor de Ocupación</b>	<b>82.9%</b>	<b>40.0%</b>	<b>75.3%</b>	<b>80.4%</b>	<b>80.0%</b>	<b>-42.9 pts</b>	<b>-7.6 pts</b>	<b>-2.5 pts</b>	<b>-2.9 pts</b>	<b>83%</b>	<b>73.6%</b>	<b>65.5%</b>	<b>80.1%</b>	<b>80.4%</b>	<b>-9.0 pts</b>	<b>-17.1 pts</b>	<b>-2.5 pts</b>	<b>-2.2 pts</b>
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

Fonte: Amadeus \*Estimativas da ALTA baseado no que foi reportado pelas cias aéreas membro.

No mês de maio, foram transportados 29,8 milhões de passageiros na região, o que representa 1,8% acima dos níveis pré-pandemia. O tráfego doméstico está 10,8% acima dos índices de 2019, o tráfego internacional extra-LAC está 6,1% abaixo, enquanto o intra-LAC continua sendo o que vem se recuperando mais lentamente, ficando 9,8% abaixo de seus níveis de 2019. No acumulado, 148,6 milhões de passageiros foram transportados, 0,7% abaixo de 2019.

Os RPKs de maio, para o caso doméstico, são os que mais se recuperaram, pois estão 10,8% acima dos níveis de 2019. Algo semelhante ocorre nos RPKs acumulados, que no caso doméstico estão 6,6% acima de 2019.

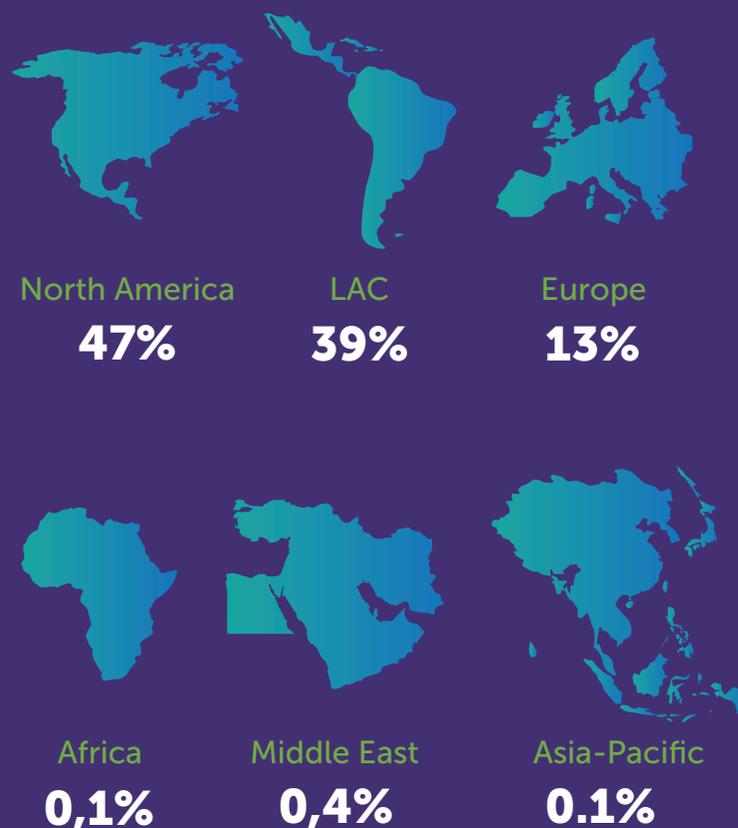
Da mesma forma, em termos de capacidade relativa, ou seja, assentos por quilômetro (ASK), observa-se que o doméstico se recupera rapidamente, atingindo 14,8% acima dos níveis de 2019, e o acumulado, 9,3% maior.

O total de RPKs em maio está 1% abaixo de 2019 e cumulativamente, 2% abaixo, enquanto o total de ASKs ficou 1,3% acima de seus níveis anteriores a 2019 e 2% abaixo, cumulativamente.

Em maio, a taxa de ocupação total atingiu 80%, 2,9 pontos abaixo dos níveis de 2019, enquanto a taxa de ocupação doméstica foi de 78,5%, a intrarregional foi de 77% e a extrarregional foi de 84%. No acumulado, a taxa de ocupação total foi de 80,4%, 2 pontos abaixo de 2019.



## Distribuição por região de destino dos passageiros que partem da LAC



47% do total de passageiros internacionais na LAC tiveram como destino a América do Norte, 39% outro país na LAC (intrarregional) e 13%, a Europa.

Fonte: Amadeus

## Panorama econômico

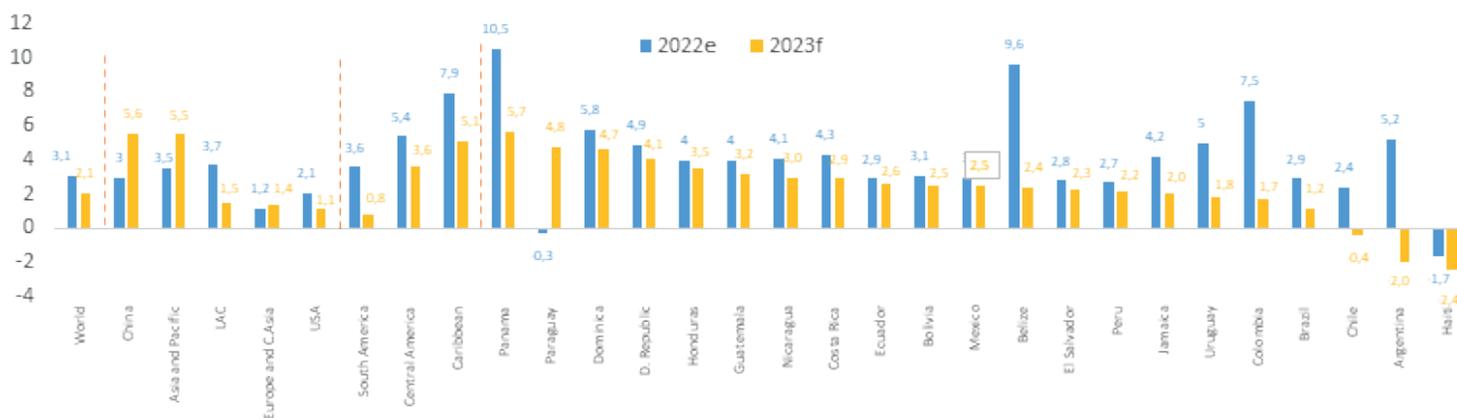
### Economies in Latin America and the Caribbean to slow further in 2023t

Em 2022, o crescimento das principais economias da América Latina e do Caribe desacelerou, e segundo as novas estimativas do Banco Mundial, a partir de junho de 2023 a região desacelerará ainda mais, para 1,5%. No nível sub-regional, o Caribe é o que mais cresce, com 5,1% e, em geral, nas principais economias da LAC, espera-se uma redução no crescimento, bem como políticas monetárias restritivas devido à inflação interna que continua alta.



Destaca-se que a recuperação econômica tem sido desigual, uma vez que alguns dos países com menor crescimento econômico são os que mais transportam passageiros, como é o caso do Brasil, México, Colômbia e Chile, onde o México e a Colômbia estão totalmente recuperados tanto no tráfego doméstico quanto no internacional. Antes da pandemia, esses três países concentravam 61% do tráfego total da região.

### Porcentagem real de crescimento do PIB



Fonte: Banco Mundial, Junho 2023

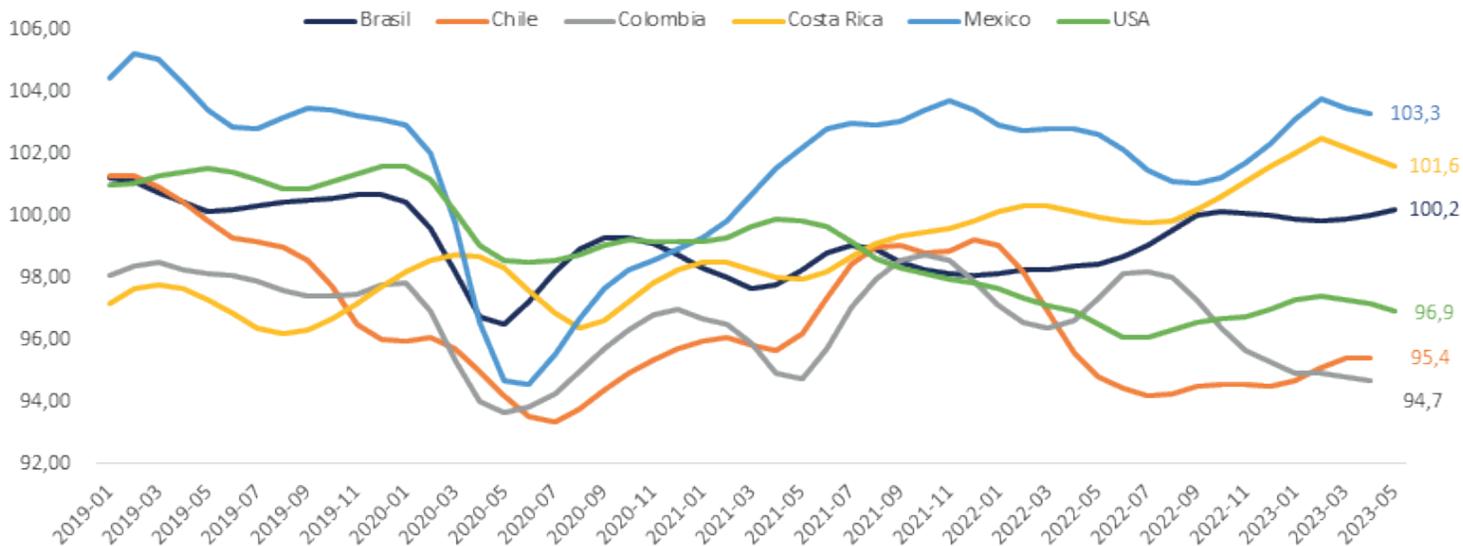
## A confiança do consumidor se recupera de forma desigual na região

A desaceleração do crescimento projetada para 2023 e a inflação se refletem na confiança do consumidor, que tem sido desigual nos diferentes países da região. Apesar de México, Costa Rica e Brasil terem ultrapassado 100, o que fala do otimismo do consumidor.

Abaixo estão Chile, Colômbia e os Estados Unidos. A agitação social e a insegurança política também afetaram a confiança do consumidor. No entanto, com as taxas de desenvolvimento em níveis historicamente baixos mesmo antes da pandemia, espera-se que a demanda por viagens aéreas permaneça estável, mesmo com o poder de compra do consumidor reduzido devido à inflação.



## Índice de confiança do consumidor, 2023



Fonte: OECD (2023), Consumer Confidence Index (CCI)

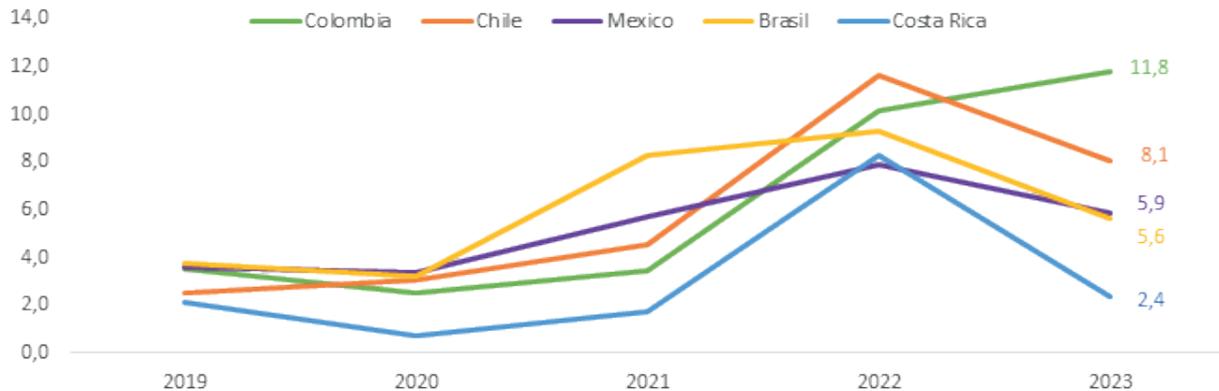
## Inflação recuou em geral, mas segue fora da meta

Os preços internacionais começam a apresentar queda, porém a inflação continua pressionando os valores de bens e alimentos. O aumento afeta o rendimento disponível das famílias e, por isso, os gastos com turismo e transporte aéreo são limitados. Por outro lado, alguns bens e serviços aeronáuticos pagos tanto pelos passageiros quanto pelas companhias aéreas são atualizados pela inflação. Um exemplo são as taxas aeroportuárias, que também impactam a demanda por transporte, ou no caso dos custos das companhias aéreas, os altos preços dos combustíveis que no 1T23 representam 41% da estrutura de custos.

Nas grandes economias da região, ainda se prevê uma inflação mais alta para 2023 em relação a 2019. Esse aumento persistente da inflação pode levar os bancos centrais a manterem políticas monetárias mais restritivas. Portanto, pode acontecer que as moedas da região continuem se desvalorizando em relação ao dólar, o que aumentaria os custos do serviço da dívida e aumentaria ainda mais a inflação local.



## Taxas de Inflação para economias selecionadas da região (2019-2023)



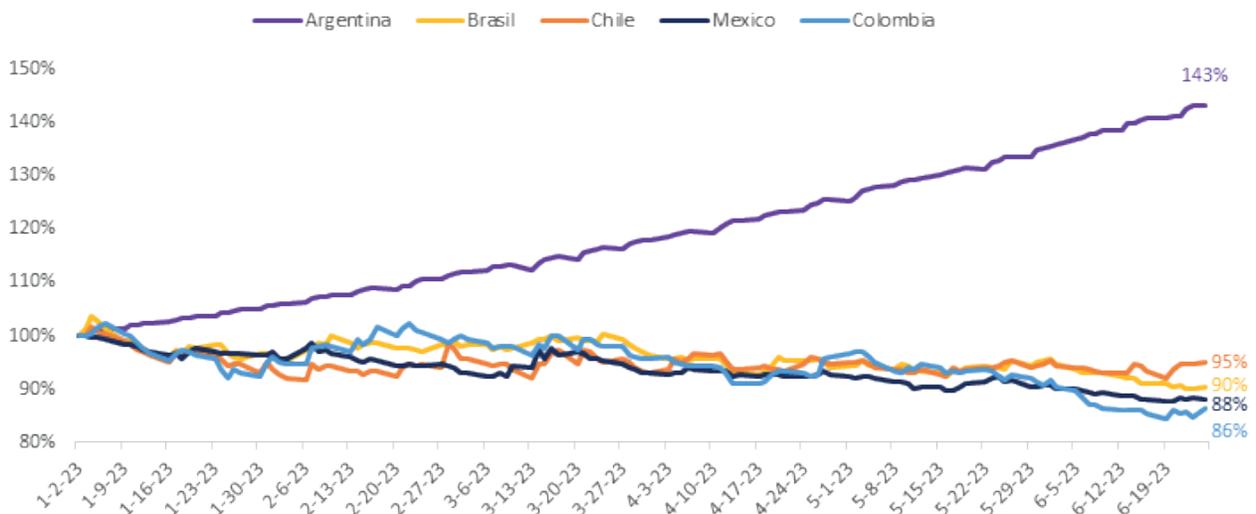
Fonte: OECD (2023), Inflation Forecast



## Entre 70% e 75% da estrutura de custos de uma empresa aérea está atrelada ao dólar

A estrutura de custos de uma companhia aérea geralmente é concentrada em dólares, e não em sua moeda local. Para maio, nas principais economias da LAC, as moedas apresentam valorização frente ao dólar, com exceção da Argentina. Apesar dessa valorização das moedas, as taxas continuam voláteis, criando incertezas e dificuldades na forma como as companhias aéreas estabelecem preços e orçamentos de longo prazo.

## TAXAS DE CÂMBIO (ÍNDICE JANEIRO 2023=100) 25 de Junho, 2023



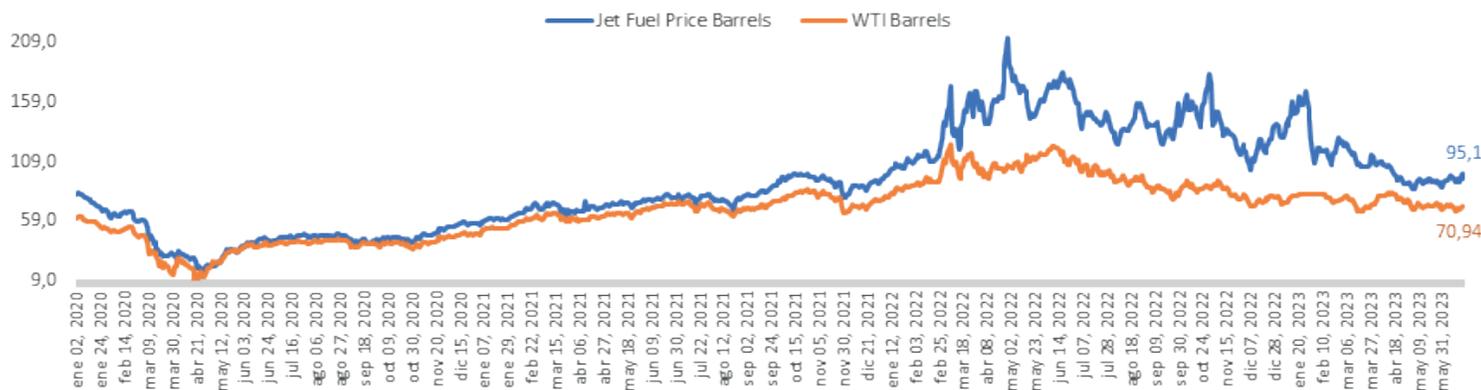
Fonte: Yahoo Finance



# Preços dos combustíveis

## Combustível de aviação e WTI (West Texas Intermediate)

Preço do combustível de aviação e petróleo bruto WTI ( dólares por barril), 20 de junho



Fonte: US Energy Information Administration

O combustível é um dos insumos mais importantes dentro da estrutura de custos de uma companhia aérea. No 1T23, o combustível foi equivalente a 42% desses custos, e na pré-pandemia, os custos foram em média de 32%.

Em junho de 2023, o preço médio do combustível de aviação estava 21% acima de junho de 2021 e 45% abaixo do preço médio de junho de 2022. Por outro lado, o preço do petróleo WTI foi 1% abaixo de 2021. Isso representa uma redução no aumento de preço sofrido por ambos os bens em relação aos meses anteriores.

Ao longo de junho, o preço do querosene de aviação aumentou, atingindo o valor máximo de US\$ 99,9, que em maio havia caído para US\$ 85,8 o barril, um dos preços mais baixos do ano até então. Assim, o diferencial entre o preço do barril de petróleo e do querosene de aviação manteve-se elevado, de tal forma que, em janeiro de 2021, o preço do querosene de aviação era 14% superior ao do petróleo, e em 20 de junho de 2023, esse diferencial de preço era de 34%.



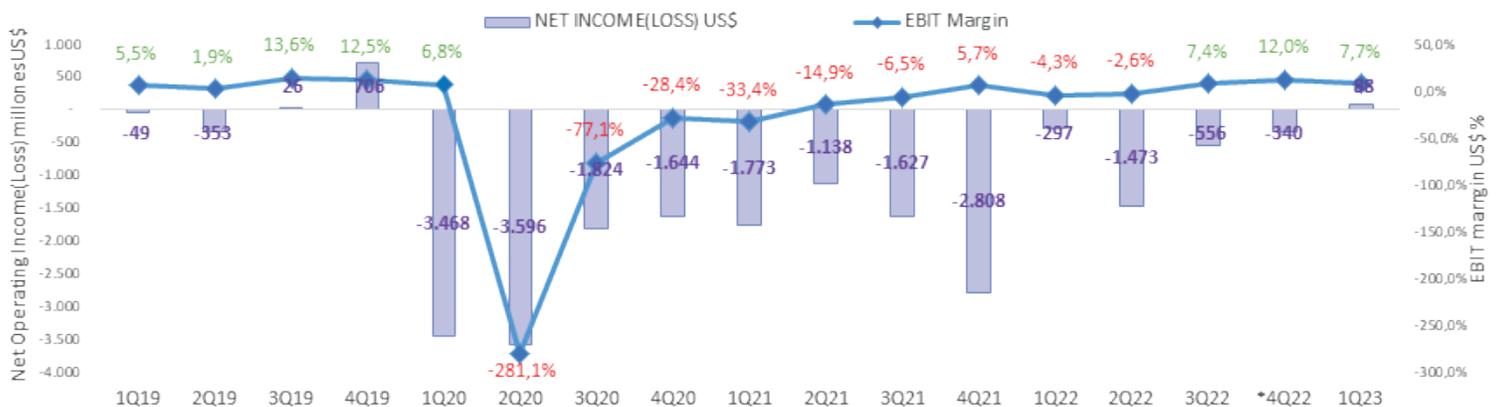
Em 2022, as companhias aéreas da região apresentaram prejuízos financeiros, porém, crescimento da demanda indica rentabilidade com leve crescimento no 1T23



Historicamente, as companhias aéreas tiveram margens baixas em comparação com outros setores da economia. Segundo dados da ATAG, a rentabilidade líquida do setor entre 2004 e 2019 foi de 1,6%. Para 2019, as margens do setor na América Latina foram de 1% de seu faturamento. Em 2020, ano em que começou a pandemia, a margem líquida foi de -92% e as perdas chegaram a 10,5 bilhões de dólares. Graças à reestruturação dos modelos de negócios e à recuperação da demanda, as margens negativas foram progressivamente reduzidas, passando para -43% em 2021 e -9% em 2022.

Durante o primeiro trimestre de 2023, uma margem líquida positiva, porém, mínima, de 0,04%. A rentabilidade operacional é medida em EBIT, ou seja, a margem calculada subtraindo os custos operacionais (incluindo depreciação, amortização e aluguel) da receita operacional total. Tal rentabilidade operacional já registra 3 trimestres consecutivos apresentando resultados positivos, após 9 trimestres negativos. Apesar das pressões inflacionárias, a indústria da região conseguiu reduzir seu custo médio por assento-quilômetro (CASK) e ainda está em níveis semelhantes aos de 2019, o que indica que a reestruturação dos modelos de negócios está ajudando a gerar mais rentabilidade e benefícios para os passageiros.

## Lucro (prejuízo) total e margem EBIT das companhias aéreas da região trimestralmente (milhões)

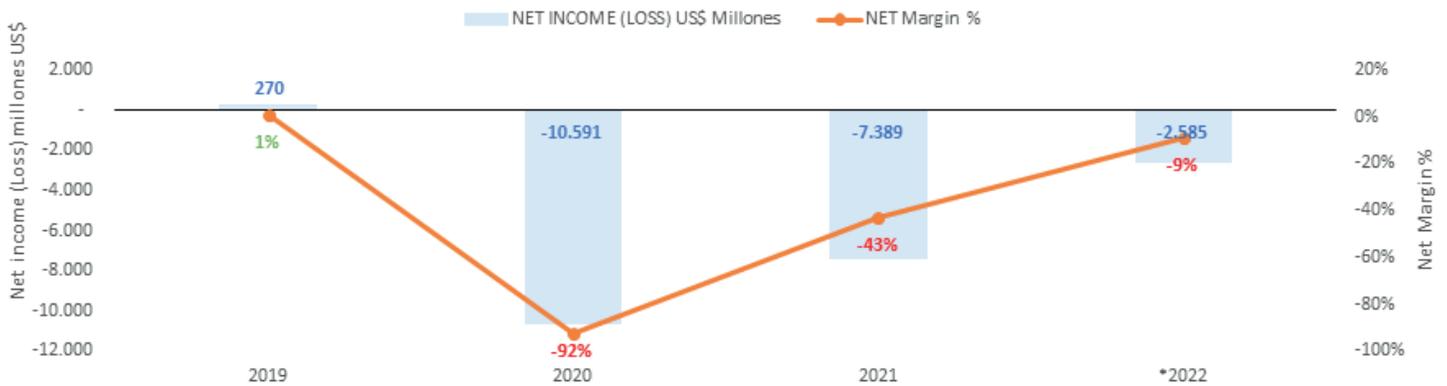


Fonte: Financeiro das empresas aéreas da região, representando 77% do tráfego total da região.  
\*Excluindo lucros (prejuízos) de processos de reestruturação por capítulo 11.

Ainda há incerteza quanto ao restante de 2023, tendo em vista os riscos latentes, como a desaceleração econômica, o aumento das taxas de juros e a volatilidade dos preços dos combustíveis. No entanto, seguindo a tendência de recuperação que temos observado em vários países, o setor segue otimista de que continuará com números positivos até 2023, mas para que isso seja possível é importante que governos, aeroportos e companhias aéreas trabalhem juntos para fazer da região competitiva no transporte aéreo e com eles os benefícios que esta indústria traz.



## Lucro (prejuízo) total e margem líquida das companhias aéreas da região, anual



Fonte: Área financeira das empresas aéreas da região representando 77% do tráfico total da região.  
 \*Excluindo lucro (prejuízo) de procesos de reestruturação por capítulo 11.