



Estimados lectores,

Marzo fue un mes importante para el transporte aéreo en la región pues, por tercera vez desde el inicio de la pandemia, la región superó sus niveles de pasajeros 2019. Algo que había ocurrido en septiembre y diciembre de 2022.

Es una buena noticia en medio de las intensas previsiones que enfrenta la industria, especialmente en materia económica.

Las más recientes estimaciones del Fondo Monetario Internacional (FMI), publicadas a finales de abril de 2023, muestran que la economía en la región crecerá 1,6% este año, cifra que representa una desaceleración de 0,2 puntos frente a sus previsiones de enero de 2023. Esta expectativa de bajos crecimientos, traerá como consecuencia una menor demanda del servicio de transporte aéreo, especialmente en una región donde el 25% de la canasta familiar se destina a la compra de alimentos.

El FMI estima también que la inflación será de 13% al cierre de 2023. En tal sentido, no sorprende que la región esté teniendo un aumento en las tasas de interés de política monetaria que impactan la economía, variable que también afecta negativamente la demanda por los servicios de transporte aéreo.

En contraste, las monedas de la región han tendido a revaluarse en lo que lleva del 2023, sin embargo, se han depreciado frente al 2019. En general, las tasas de cambio afectan negativamente al sector, debido a que el 75% de su estructura de costos está dolarizada.

2023 perfila muy complejo en materia económica. La mayoría de los países y los sectores productivos del mundo están todavía recuperándose del embate de la pandemia y lidiando con el contexto inflacionario global.

Este panorama complejo nos invita no sólo a mantener la resiliencia como bandera sino a trabajar más de cerca con los gobiernos de la región en estrategias fiscales y legislativas que permitan la atracción de capitales, la eficiencia operacional y la mejora de condiciones para el pasajero.

La aviación necesita regulaciones inteligentes y saludables para poder mantener vuelo y ofrecer más y mejores condiciones en la prestación de un servicio esencial.

No es momento de permitir que las adversidades nos superen. De momento, desde ALTA seguimos trabajando, tendiendo puentes, ofreciendo información relevante que contribuya a tomar decisiones acertadas y a impulsar nuestras economías.

Este informe es una muestra del trabajo mancomunado, por eso en esta edición celebramos el hecho de poder ampliar el número de países que ofrecen sus datos de tráfico de pasajeros. Desde ALTA le agradecemos especialmente a las autoridades de aviación civil y a la CLAC que amablemente trabajan con nosotros para la generación de estadísticas regionales y estudios de relevancia.

Esa es la tarea: el trabajo conjunto.
¡Sigamos adelante!

Gracias por su lectura,
José Ricardo Botelho

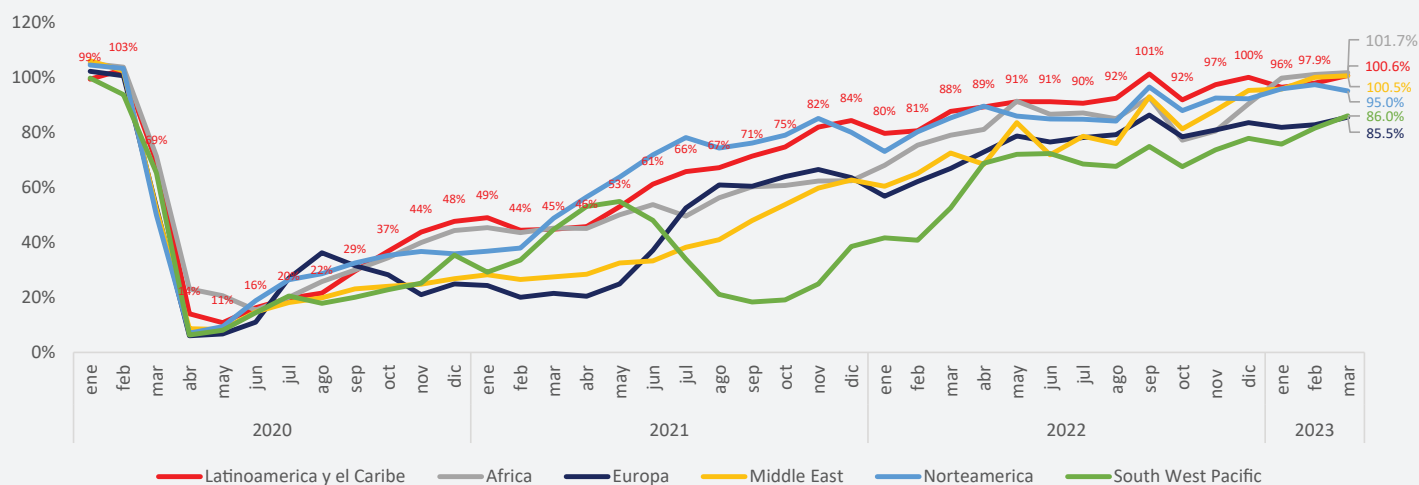


El tráfico de pasajeros en Latinoamérica y el Caribe superó por tercera vez sus niveles prepandemia en marzo de 2023

En marzo de 2023 se transportaron 30,9 millones de pasajeros en Latinoamérica y el Caribe (LAC), 0,6% por encima del número de los pasajeros transportados en marzo de 2019, un ligero avance respecto a los meses previos.

Por tercera vez, de manera consecutiva, África lideró la recuperación de pasajeros, alcanzando 101,7% de los niveles de 2019. LAC se posicionó de segunda con 100,6% y Medio Oriente de tercera con 100,5%. Norteamérica alcanzó 95%, Sureste Asiático 86%, la región de menor recuperación fue Europa con 85,5%.

Pasajeros según región de origen respecto al mismo mes de 2019



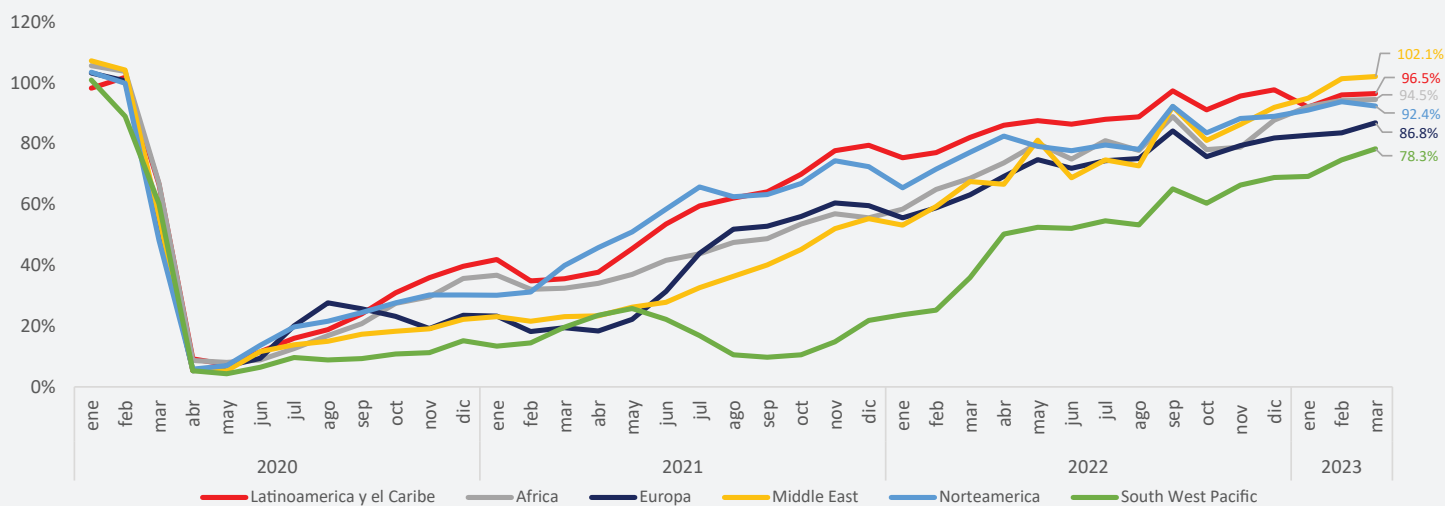
Nota: La región LAC considera a México.

Transporte de pasajeros por región medido en RPK: LAC, segunda región con mayor recuperación

Hasta diciembre de 2022, LAC era la región con mayor recuperación en RPK (Revenue Passenger Kilometer). En marzo de 2023, LAC pasó a ser la segunda región en términos de recuperación con 96,5%. Medio Oriente se consolidó como la región con mayor recuperación sobrepasando 2,1% sus niveles prepandemia. África alcanzó 94,5%, Norteamérica 92,4%, Europa 86,8% y el sureste Asiático 78,3%.



RPK según región de origen respecto al mismo mes de 2019

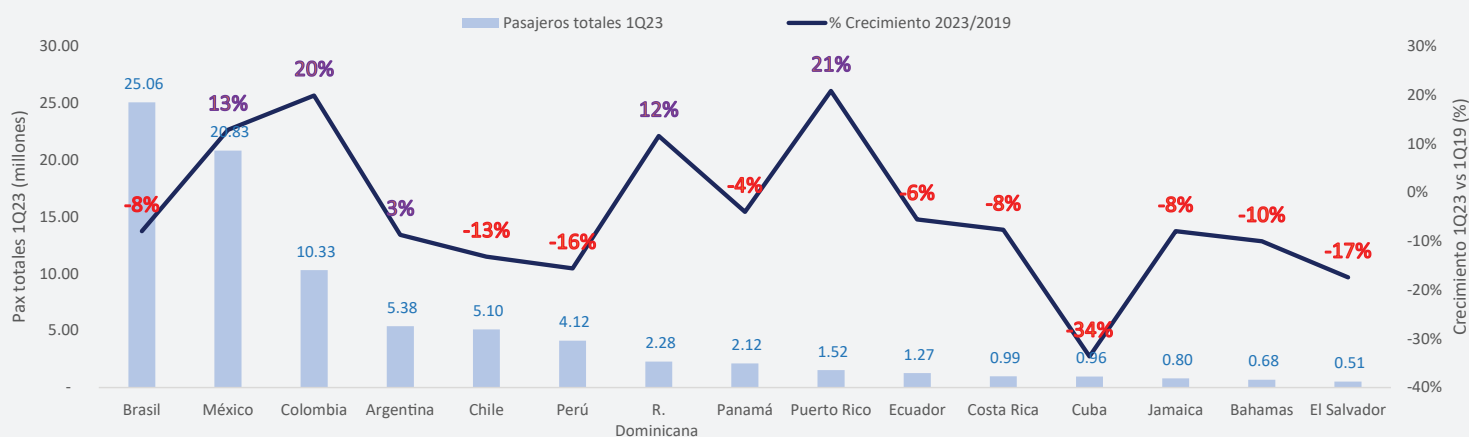


Fuente: Amadeus

Recuperación desigual en la región durante Q1

Los principales mercados en número de pasajeros durante el primer trimestre fueron Brasil, México, Colombia, Argentina y Chile. En cuanto a tasas de crecimiento, destacan puerto Rico, República Dominicana y Colombia. El resto de los países de la muestra no han recuperado sus niveles de 2019, siendo el más afectado Cuba con una reducción de 34% frente a sus niveles de 2019.

Pasajeros totales (izquierda) y crecimiento de pax 1Q23 vs 1Q19 (derecha) según país de LAC

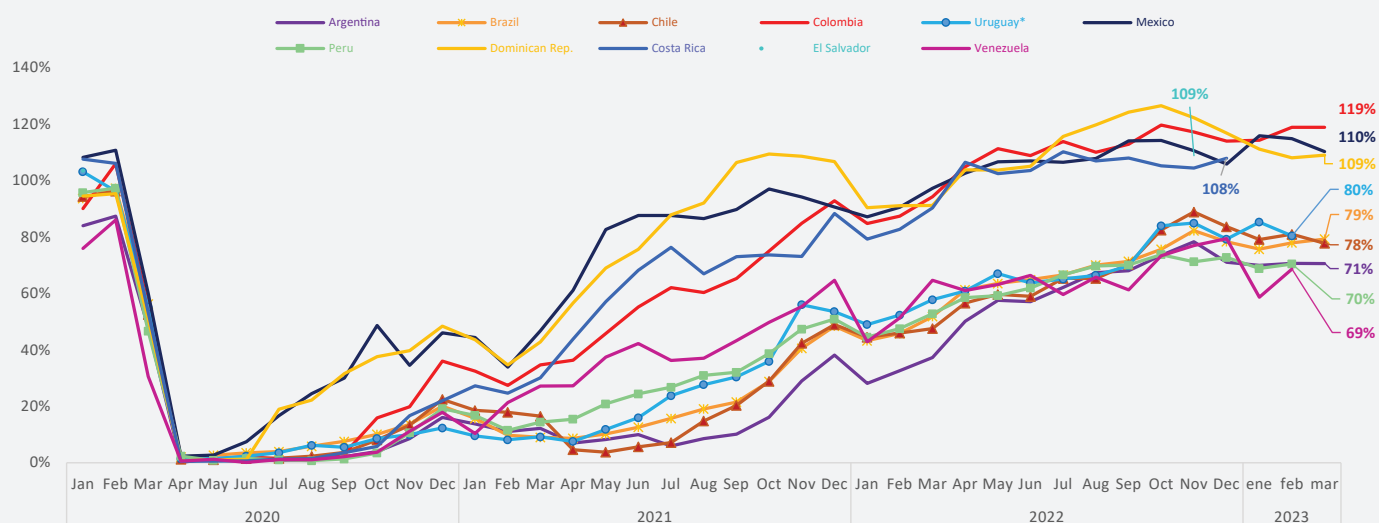




Pasajeros internacionales

En marzo de 2023, varios países de la región sobresalieron con crecimientos muy positivos: Colombia y México crecieron 19% y 10%, respectivamente, frente a sus niveles de 2019. México mostró una leve desaceleración respecto a febrero. República Dominicana alcanzó 109% de sus niveles 2019. Por otro lado, Brasil, Chile y Argentina se encontraron con 79%, 78% y 71%, respectivamente. En febrero de 2023, Perú alcanzó 70% de sus niveles de 2019.

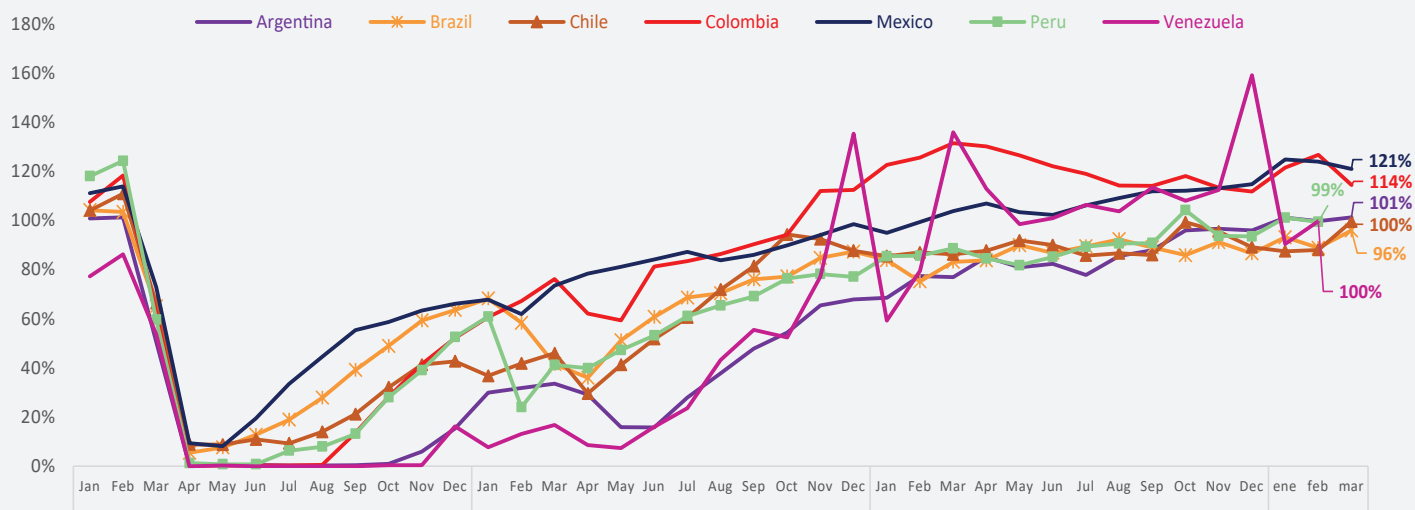
Pasajeros internacionales (con relación al mismo mes de 2019)



Fuente: Autoridades de aviación de cada país. *Aeropuerto de Carrasco

Pasajeros domésticos

Pasajeros domésticos (en relación al mismo mes de 2019)



Fuente: Autoridades de aviación de cada país.



En marzo de 2023, Colombia superó 14% sus niveles del mismo mes de 2019, un número muy positivo, sin embargo, inferior a febrero de 2023, cuando había alcanzado 127%. Por su parte, México se encontró 21% arriba de sus niveles prepandemia. Ambos países mostraron una desaceleración en sus crecimientos respecto al mes inmediatamente anterior.

Este mes también trajo crecimientos muy positivos para Argentina y Chile. Argentina superó por tercera vez consecutiva sus niveles de 2019 y por primera vez Chile prácticamente alcanzó sus niveles prepandemia. Por otro lado, Brasil se acercó más a sus niveles de 2019 con 96%, y, de acuerdo con los datos de febrero de 2023, Perú mostró una recuperación doméstica de 99%. En febrero, Venezuela prácticamente alcanzó sus niveles prepandemia.



Pasajeros, RPK, ASK y tasas de ocupación

En marzo se transportaron 30,9 millones de pasajeros en la región, lo que representa 0,6% por encima de los niveles previos a la pandemia. El tráfico doméstico creció 4,2%, el tráfico internacional extra-LAC alcanzó 2,7% por debajo, mientras que el intra-LAC 10,1% por debajo de sus niveles de 2019. En el acumulado enero-marzo se transportaron 89,6 millones de pasajeros, 1,8% por debajo de 2019.

Los RPK de marzo, para el caso doméstico, crecieron 7,4% vs. 2019. Los RPK acumulados domésticos crecieron 4,8% por encima de 2019.

En términos de capacidad relativa, es decir sillas por kilómetro (ASK), el segmento doméstico se recupera más rápidamente y creció 7,5% por encima de sus niveles de 2019 y en el acumulado enero-marzo 7,2% por encima.

Los RPKs totales en marzo alcanzaron 3,5% por debajo de 2019 y el acumulado 5,2% por debajo. Mientras que los ASK totales se encontraron 2,3% menos que sus niveles de 2019 y en el acumulado 3,4% por debajo.

En marzo, el factor de ocupación total alcanzó 81,5% a 0,8 puntos por debajo de los niveles de 2019, mientras que el doméstico fue de 81,6%. El intra-LAC fue de 77,2% y el extra-LAC de 82,1%. En el acumulado, el factor de ocupación total fue de 80,5%, dos puntos por debajo de 2019.



ALTA	marzo					Crecimiento				Acumulado (enero-marzo)					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
Pasajeros	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%
Domestico	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(millions)	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%
Domestico	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(millions)	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%
Domestico	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%
*Factor de Ocupación	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
Domestico	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

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

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



North America
50%



LAC
37%



Europe
13%



Africa
0,1%



Middle East
0,4%



Asia-Pacific
0,1%



El 50% de los pasajeros internacionales en LAC tienen como destino Norteamérica, el 37% otro país en LAC y 13% Europa.



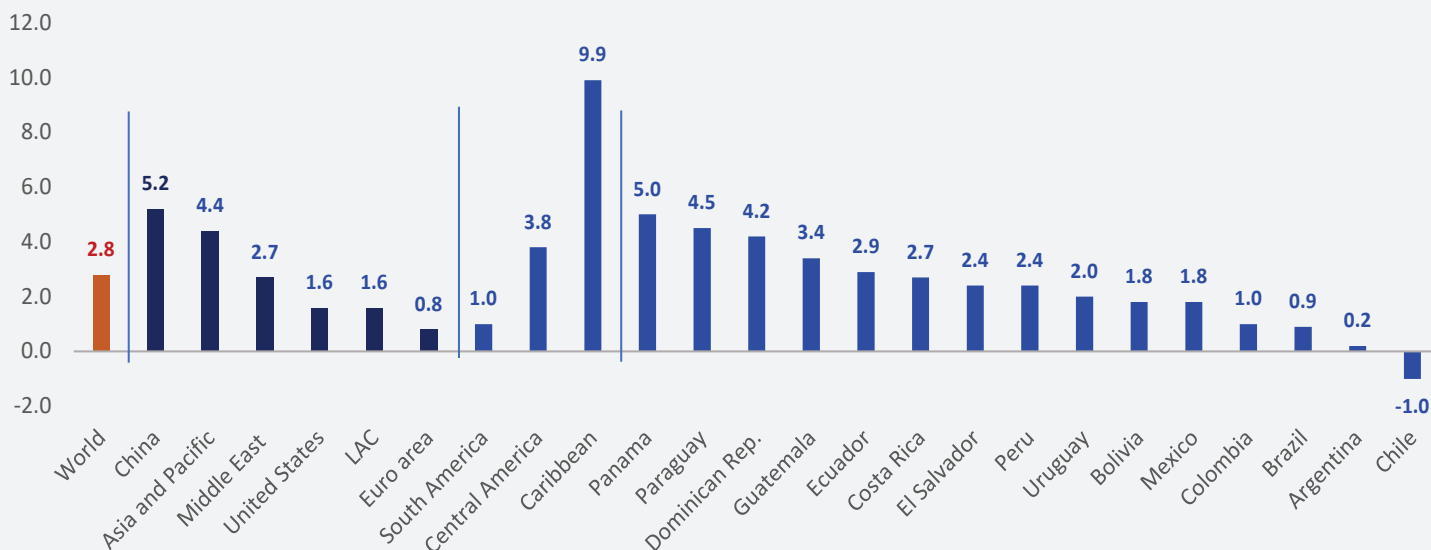
PANORAMA ECONÓMICO

Crecimiento, nuevas estimaciones

De acuerdo con las estimaciones del Fondo Monetario Internacional (FMI) de abril de 2023, el crecimiento en LAC se desacelera 1,6% este año, tras un notable 4% en 2022. Frente a la expectativa de enero de 2023, la región decrece 0,2%. Se espera que un menor crecimiento traerá una menor demanda por el servicio del transporte aéreo.

Antes de la pandemia existía una estrecha relación entre el crecimiento económico y el transporte aéreo, sin embargo, aun cuando las economías del mundo han ido recuperándose, el tráfico aéreo se ha demorado mucho más y no lo ha hecho de la misma manera en los diferentes países de la región.

Crecimiento real del PIB, 2023



Fuente: IFM, April 2023 World Economic Outlook

Inflación: reducción en los ingresos y caída en la demanda

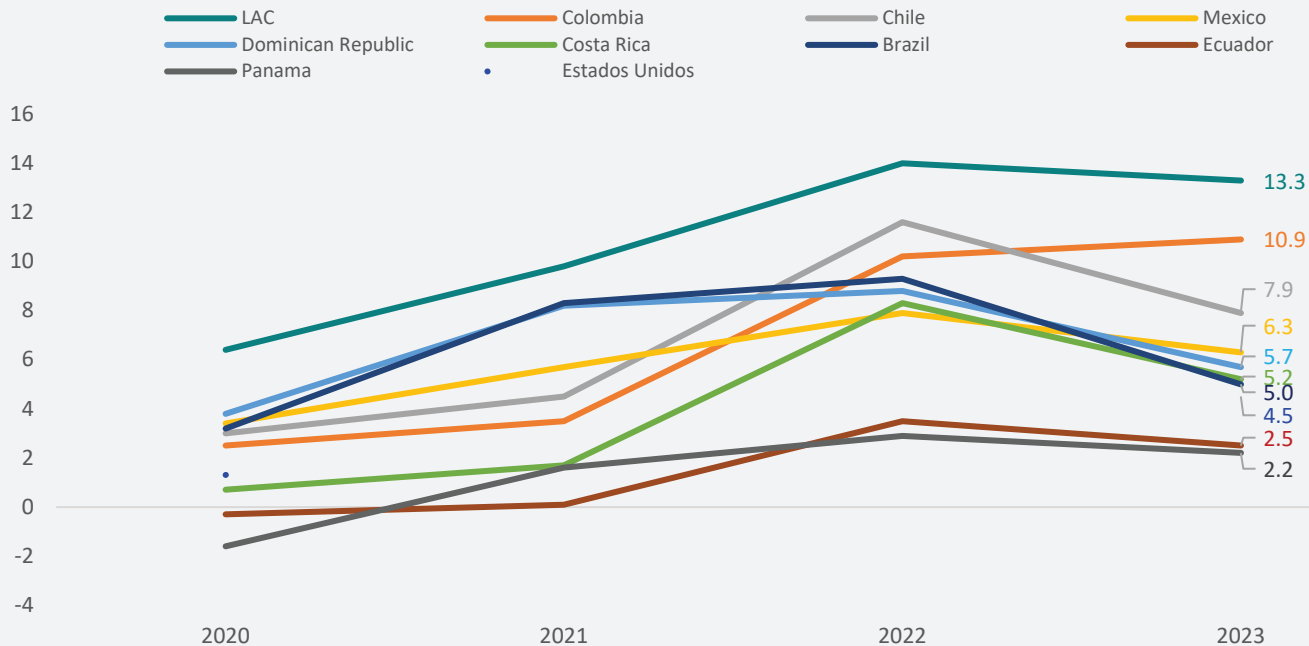


La inflación continúa generando un aumento importante en los precios de los alimentos. Esto impacta el transporte aéreo ya que en LAC se destina 25% de la canasta básica al consumo de alimentos. Un aumento en los precios afecta la distribución del ingreso disponible en los hogares y, por lo tanto, el gasto para turismo y transporte aéreo se ve limitado.

Por otro lado, otros bienes y servicios aeronáuticos se actualizan con la inflación, como por ejemplo las tasas aeroportuarias, y esto impacta la demanda del transporte aéreo.



Inflation rate, average consumer prices (Annual % change)



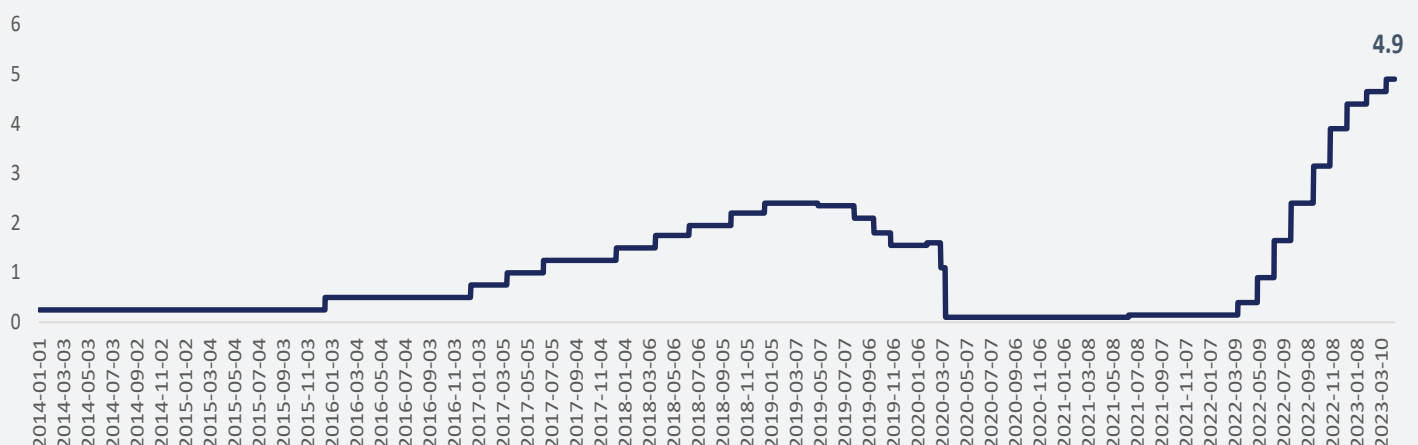
Fuente: IFM, April 2023 World Economic Outlook

Tasas de interés: Impacto en la deuda y capital de las aerolíneas



La región LAC, a diferencia de otras regiones del mundo donde las aerolíneas tuvieron acceso a capitales y apoyo econó del Estado, cuyo mercado de capitales espera una tasa de retorno o a través de deuda, no se ve presionada por los aumentos en las tasas de interés que deben pagar las aerolíneas, los cuales afectan directamente los costos y reducir el consumo y la demanda por el servicio de transporte aéreo.

United States Fed Funds Rate, daily April 12, 2023



Fuente: Federal Reserve

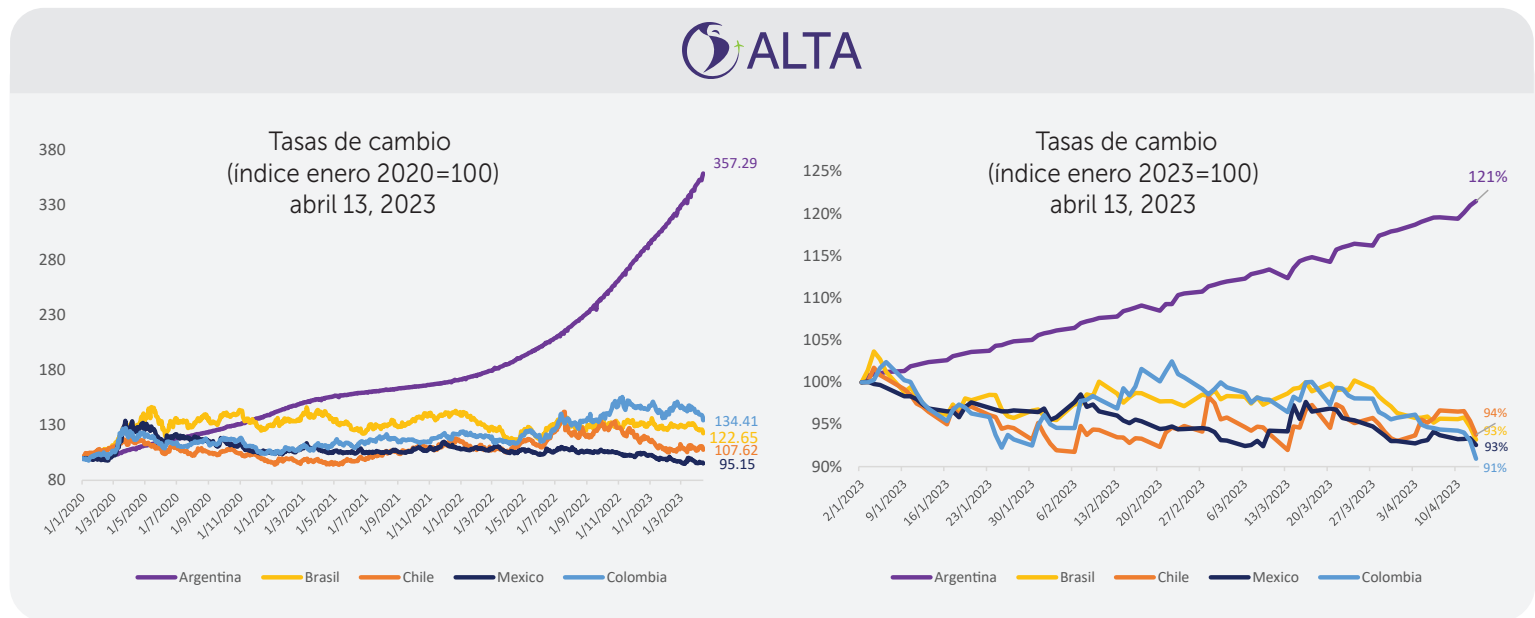


Tasas de cambio: 75% de la estructura de costos de una aerolínea está dolarizada



La estructura de costos de una aerolínea está más concentrada en dólares que su moneda local. Las tasas de cambio de varios países de la región continúan siendo volátiles, lo que genera incertidumbre y dificultad sobre cómo las aerolíneas fijan los precios y establecen presupuestos a largo plazo.

Mientras que los valores de las monedas, con relación a 2020, muestran una tendencia a la devaluación (gráfica de la izquierda); al ser comparadas con enero de 2023, se muestra una apreciación para varios países con excepción de Argentina.



Fuente: Yahoo Finance

Precios de los combustibles Jet Fuel y WTI (West Texas Intermediate)

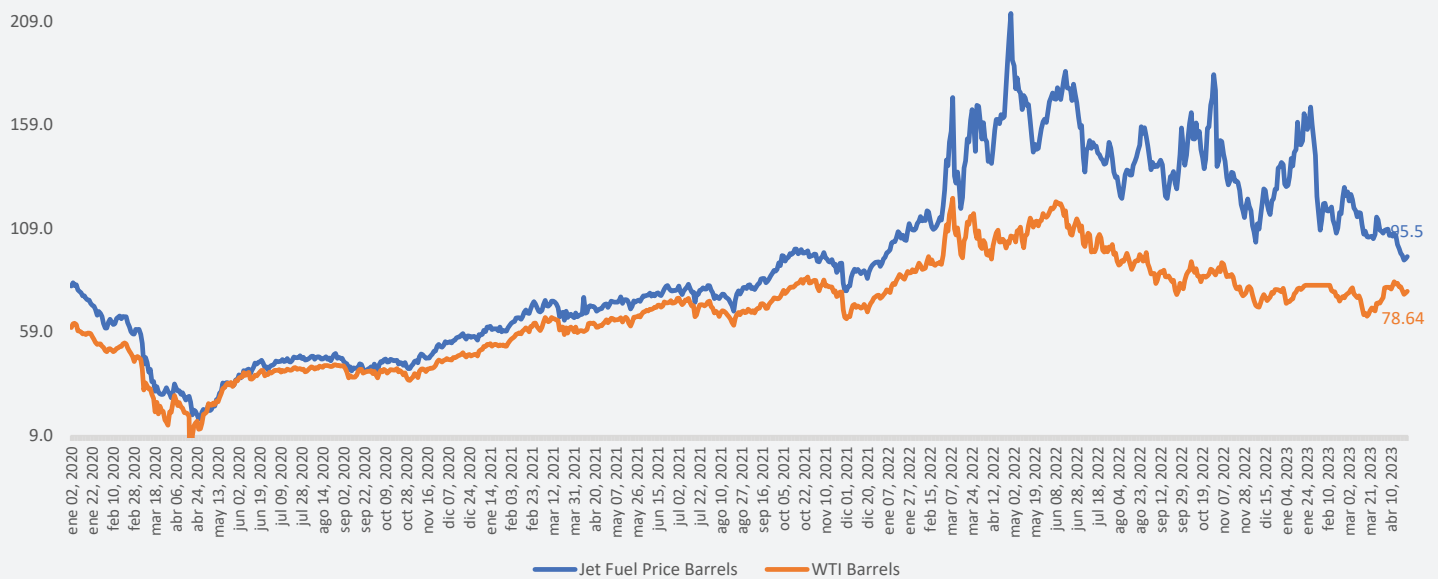


El precio del combustible sigue siendo muy volátil. **El 24 de abril de marzo de 2023, el precio del Jet fuel se encontraba 36% por encima frente a abril de 2021**, mientras que el precio del crudo WTI estaba 30% por encima.

El 24 de abril, el precio del jet fuel disminuyó a 95.5 USD por barril, uno de los precios más bajos durante todo ese mes y de lo que va del año 2023. Sin embargo, el diferencial entre precio del barril de petróleo y del combustible jet fuel, ha ido aumentando de tal forma que, mientras en enero de 2021 el precio del jet fuel era 14% superior al del petróleo, al 24 de abril ese diferencial de precios era de 21%.



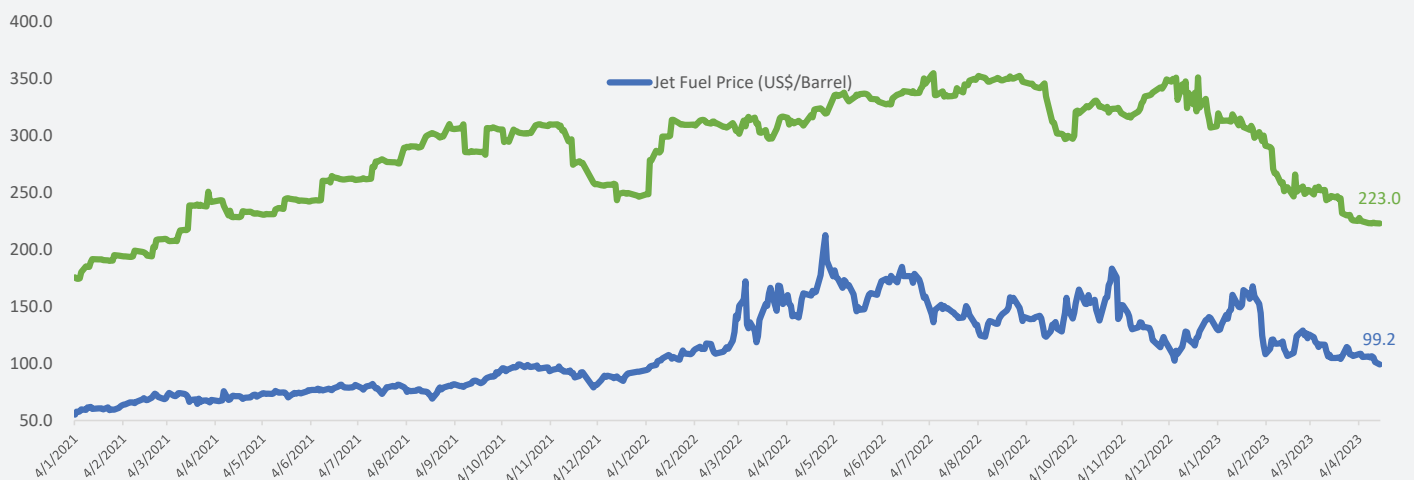
Jet Fuel & Crude Oil Price WTI (Dolars per barrel), April 24



Fuente: US Energy Information Administration

Combustible Sostenible de Aviación (SAF)

De acuerdo con S&P Global Commodity insights, al 24 de abril de 2023, el precio del SAF era casi 2.3 veces más costoso que el combustible regular.

US West Coast Sustainable Aviation Fuel price vs regular Jet Fuel
US\$/Barrel, April 24

Fuente: US Energy Information Administration



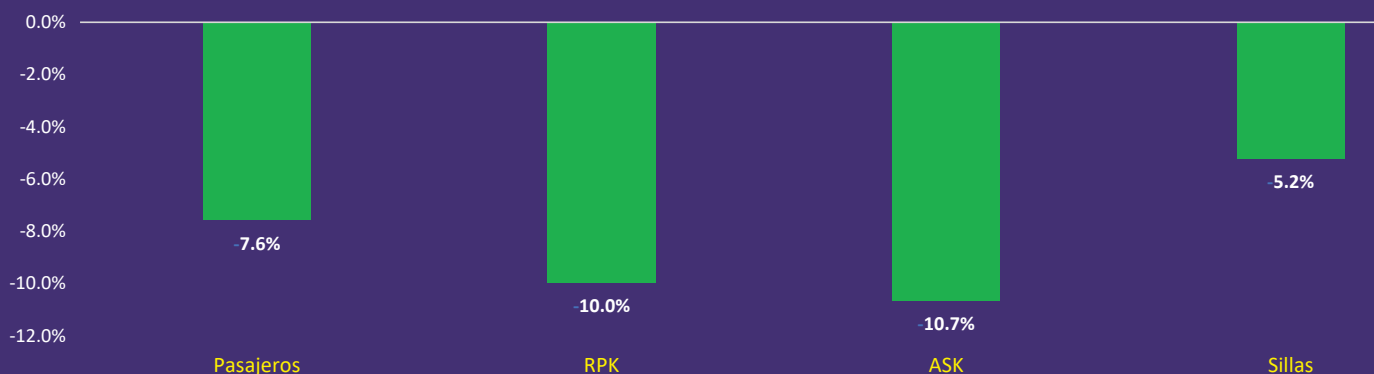
Estadísticas especiales sobre Brasil



Estadísticas de marzo 2023

- En marzo de 2023, se transportaron en total 9,07 millones de pasajeros: 7,4 millones domésticos (81% del total) y 1,7 millones internacionales.
- En marzo, alcanzó una recuperación internacional de 79% frente al mismo mes de 2019 y del 96% en el caso doméstico.
- Los pasajeros totales aún permanecen 7,6% por debajo de 2019. En el caso de los RPK estuvo 10% menos que en 2019. Los ASK 10,7% por debajo y en el caso de asientos totales 5,2% por debajo.
- En el primer trimestre de 2023 (1Q23), se han transportado 25 millones de pasajeros, lo que representa 92% de sus niveles del 1Q19.

Crecimiento de marzo 23 vs. marzo 19

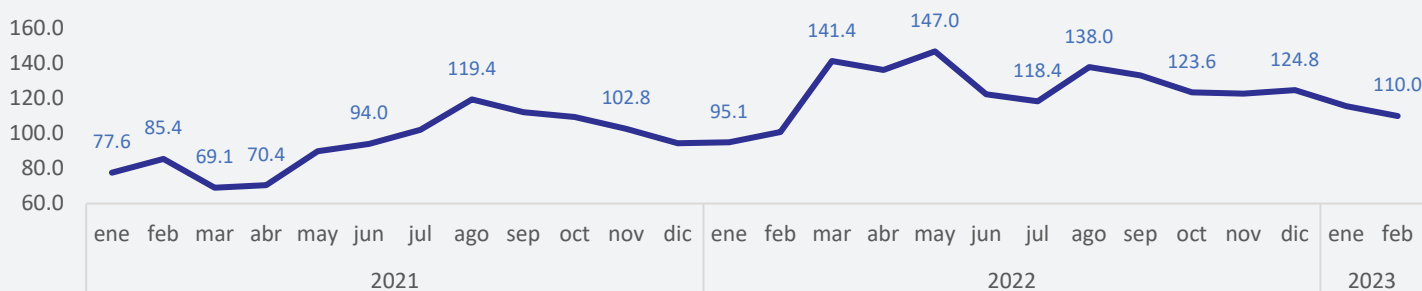


Fuente: ANAC Brasil

Tarifa aérea media mensual (USD) en Brasil

La tarifa media doméstica en febrero de 2023 fue de 110 USD (+18% que en 2019) mientras que la internacional es de 736,2 USD (+5% que en 2019)

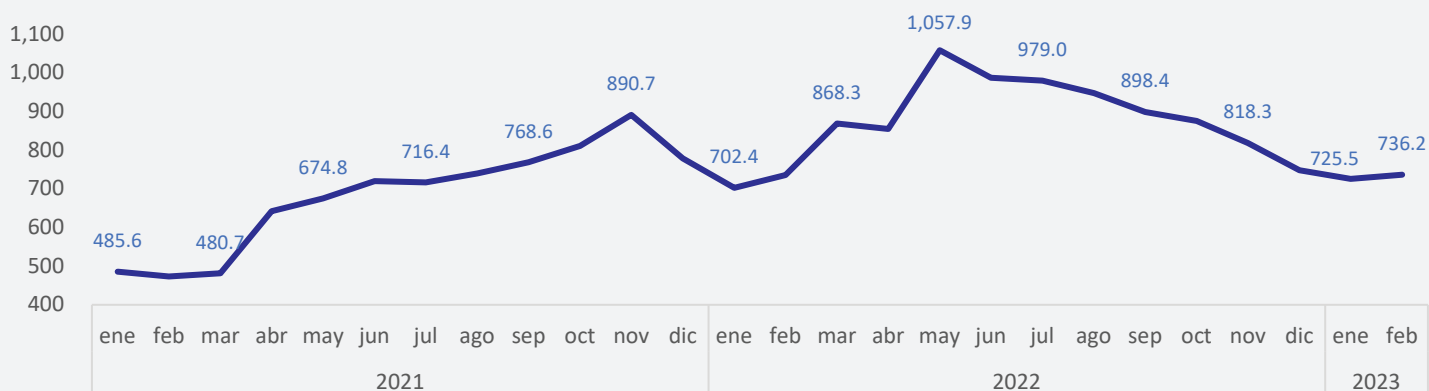
Tarifa aérea media doméstica USD



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



Tarifa aérea media internacional USD



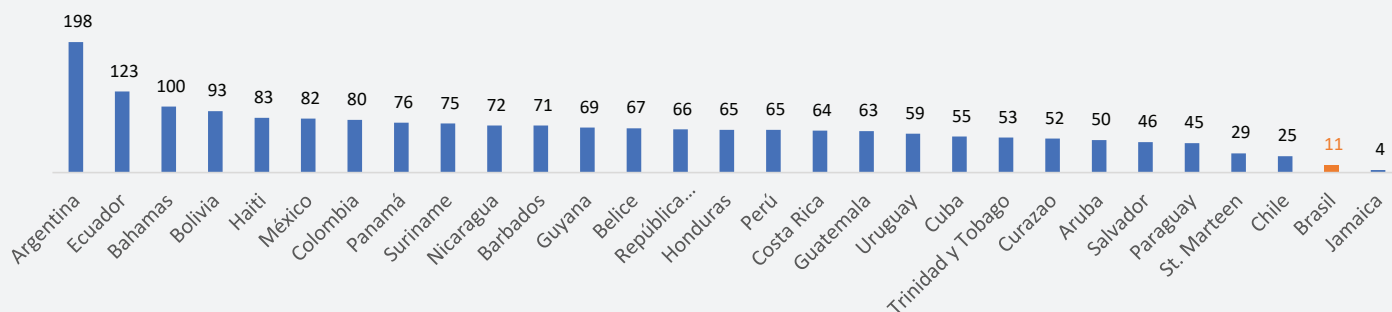
Fuente: ANAC Brasil, Painel de Tarifas Aéreas Tarifas Aéreas Domésticas e Internacionais — Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) (www.gov.br)

Competitividad en impuestos, tasas y contribuciones: Brasil como uno de los países más competitivos

De acuerdo con el índice de Competitividad del Transporte Aéreo elaborado por ALTA, Brasil ocupa el segundo lugar como uno de los países más competitivos en materia de impuestos. Lo anterior debido a:

- En impuestos que recaen sobre el precio del boleto, **Brasil se encuentra no tiene porcentaje de tributación que se refleje en el costo del boleto.**
- Con un valor de USD10,9, Brasilia tiene una de las tasas aeroportuarias más baratas para los aeropuertos en Brasil.
- **Brasil tiene una tasa aeroportuaria ponderada para el país de 11,3 USD, la cual es de las menos costosas en LAC.**
- **Brasil es de los países que no tienen costos adicionales.** En este concepto se incluyen los impuestos al turismo, tarifas por servicios migratorios y de seguridad, entre otro tipo de costos en el aeropuerto.
- Al considerar la totalidad de impuestos, tasas y contribuciones, Brasil se encuentra como uno de los países menos costosos para un pasajero.

Impuestos tasas y contribuciones USD



Fuente: ALTA. Calculado sobre la base de un boleto de USD 110.

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