Fonte: Valor Econômico — 09/06/2026

Latam vê demanda forte mesmo com efeitos da guerra

Aérea reduziu em 3% sua projeção de oferta para julho no Brasil por alta do combustível

Por Cristian Favaro — Do Rio



"Ficamos sempre, primeiramente, focados no crescimento da nossa malha, em nosso produto" disse Alvo, CEO da Latam — Foto: Leo Pinheiro/Valor

Mesmo com a guerra no Oriente Médio levando a uma disparada do preço do petróleo e subida das passagens, a demanda por viagens segue firme, afirmou o CEO da Latam Airlines, Roberto Alvo. A companhia reduziu em 3% sua projeção de oferta para julho no Brasil por causa do combustível mais caro, mas ainda prevê crescimento de cerca de 7% sobre o ano passado. O crescimento da aérea na região, fortalecida por meio de uma joint venture com a Delta, tem levado concorrentes a se movimentarem.

"Acho que a primeira coisa é que nós temos visto uma demanda resiliente. A demanda não tem sido afetada pela situação da guerra. Uma boa notícia", disse.

O setor aéreo deverá fechar o ano de 2026 com lucro líquido de US$ 23 bilhões, cerca de 50% menos do que os US$ 41 bilhões projetados anteriormente para o ano. O corte nas projeções foi divulgado pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata) e refletiu a guerra e seus efeitos sobre os custos do setor.

Uma das fortalezas da Latam atualmente, disse, tem sido sua maior exposição aos passageiros corporativos e bilhetes premium, segmentos que são menos sensíveis a preço. Em 2019, a Latam tinha cerca de 28% de participação nas passagens corporativas no Brasil, hoje supera os 40%.

O executivo falou ao Valor após a conclusão da 82ª Assembleia Geral da Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata), realizada no Rio neste ano e que teve a Latam como anfitriã. O atual momento é positivo para a aérea, que lidera o mercado brasileiro há cinco anos após concluir uma ampla reestruturação na pandemia, que trouxe a empresa para uma posição forte de caixa.

> ***"A demanda não tem sido afetada pela situação da guerra. Uma boa notícia" — Roberto Alvo***

No primeiro trimestre, a aérea registrou lucro líquido atribuído aos acionistas controladores de US$ 576 milhões, alta de 62,1% na comparação com o ano anterior.

Uma das apostas é a chegada das aeronaves E2 da Embraer à frota da companhia, que deve abrir espaço para explorar novos destinos no país. O plano é receber 12 unidades do modelo neste ano. O grupo deve anunciar até julho as rotas a serem operadas com a aeronave.

Os executivos da aérea não esperam atrasos no cronograma de início de operações do E2 por causa da restrição orçamentária da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Na semana passada, a agência informou que, diante do bloqueio orçamentário de R$ 24 milhões, irá cortar 40% de todas as ações de fiscalização.

Alvo afirmou que a consolidação continua sendo uma tendência global na aviação. O executivo citou como exemplos o processo de venda da TAP Air Portugal, a fusão entre Alaska Airlines e Hawaiian Airlines nos Estados Unidos e o avanço do grupo Abra na América Latina por meio da aquisição da Sky Airline.

"Está acontecendo a tendência da consolidação, certamente, na região [da América Latina]. No caso nosso, nós sempre vamos olhar oportunidades, mas o que a Latam tem é uma presença bem completa hoje na região. Então nós ficamos sempre, primeiramente, focados no crescimento da nossa malha, em nosso produto", disse.

Alvo afirmou ainda que os questionamentos apresentados ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) sobre o investimento conjunto de American Airlines e United Airlines na Azul são legítimos e precisam ser adequadamente respondidos pelas empresas envolvidas.

Segundo o executivo, a operação foge ao padrão tradicional das parcerias comerciais do setor. No fim de semana, o CEO da United Airlines, Scott Kirby, disse que o alinhamento da aérea com a American para investir na Azul veio justamente para competir com o "grande gorila" que é a joint venture entre Delta e Latam.

Segundo Alvo, a operação chama atenção porque as duas companhias americanas decidiram apoiar uma empresa com participação pequena em terminais centrais para a United e a American. O executivo evitou fazer críticas diretas à operação, mas afirmou que os questionamentos apresentados ao Cade pela Abra e pelo instituto IPSConsumo são pertinentes. "Eles estão fazendo as perguntas corretas. Se essas perguntas têm boas respostas, tudo bem. Se não têm boas respostas, tem que justificar", afirmou.

Dentro do processo de Chapter 11 (recuperação judicial nos Estados Unidos) da Azul, American e United decidiram aportar US$ 100 milhões cada na aérea brasileira. O aporte da United, que já era uma acionista da Azul, recebeu o aval do Cade em fevereiro. Agora, a Superintendência-Geral do Cade iniciou os trabalhos para avaliar o investimento da American.

Alvo foi questionado sobre o atual cenário para o combustível sustentável de aviação (SAF) na região. Em 2022, o grupo havia anunciado a intenção de que o SAF representasse 5% do consumo de combustível da aérea até 2030. O plano veio como forma de incentivar a produção da América Latina.

"Infelizmente, após mais de quatro anos, ainda não temos uma só gota do SAF produzido aqui", disse. Segundo o executivo, diante do cenário, dificilmente a empresa vai conseguir alcançar o patamar até 2030.

Repórter viajou a convite da Iata