

A woman with a backpack and a yellow suitcase is walking in an airport terminal. She is looking at her phone. The scene is captured in a blue-tinted, low-key lighting style, with large windows in the background showing an airport tarmac.

ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Introducción



El transporte aéreo tiene un impacto significativo sobre la productividad y eficiencia del sector empresarial, ayuda a conectar personas e ideas, impulsa el desarrollo regional y local, y es un eslabón relevante en la integración nacional e internacional para impulsar el turismo y los servicios, para transportar insumos de valor y perecederos, así como asistir en momentos de necesidad, tal como se demostró en la contingencia.

Este año, después de la pandemia que prácticamente paralizó al mundo, es de vital importancia conocer el estado en el que se encuentra la industria. Los datos de inteligencia de negocios de Amadeus Demand360®, los cuales ofrecen perspectivas, retrospectivas y prospectivas para informar sobre la estrategia de ingresos, revelan que la ocupación hotelera global ha superado los niveles prepandémicos de forma constante durante todo el verano. Para los meses de julio y agosto de 2022, los hoteles han registrado una media de ocupación global del 67%, en comparación con una media del 64% en el mismo periodo de 2019, lo que supone un aumento del 3% con respecto a hace tres años.

Los viajes de negocios también están experimentando una recuperación constante a medida que avanza el año. Este 2022 está recortando la distancia con los niveles de 2019 según los datos de Amadeus Agency360®, que revelan que las reservas de hoteles en los principales sistemas

de distribución global (GDS, por sus siglas en inglés) han aumentado un 98% en agosto de 2022 en comparación con enero de 2022.

Parte importante de la recuperación del sector hotelero y el turismo se debe al transporte aéreo. A través de este Índice de Competitividad en América Latina y el Caribe, ALTA y Amadeus buscan identificar áreas de oportunidad de algunos países de la región con el fin de plasmar recomendaciones técnicas para que cada vez más personas puedan hacer uso de este medio de transporte y, generar a partir de ello, posibilidades para la población. En este documento se podrán encontrar comparativos y mejores prácticas en indicadores clave como impuestos al precio del boleto, conectividad, precio del combustible, afluencia de pasajeros, entre otros, los cuales brindan un panorama muy amplio sobre la situación de la industria aérea.

Invitamos a los interesados a compartir cualquier comentario y contribuciones a través del siguiente correo electrónico: jguerrero@alta.aero y marcom@amadeus.com

Estimados lectores,

Entre marzo y abril del 2020, el número de pasajeros transportados por vía aérea cayó más del 90%. Ningún otro sector de la economía se vio tan impactado como esta industria. Hoy, noviembre de 2022, dos años y medio desde de que se declaró la pandemia, el transporte aéreo de pasajeros recién recuperó sus niveles prepandemia.

Sin embargo, las estadísticas de recuperación en nuestra región son relevantes y con buenas perspectivas. De acuerdo con Amadeus, Latinoamérica y el Caribe son las regiones del mundo con mejores índices de recuperación de niveles prepandemia. En septiembre de 2022 alcanzamos 101% del flujo de pasajeros de 2019, superando a Norteamérica (96%)¹. Entretanto, otros países de la región ya superaron sus números de 2019 y presentan nuevamente crecimiento, como es el caso de México, República Dominicana y Colombia.

El transporte aéreo sigue consolidándose y ampliando su acceso como un servicio esencial para la población en nuestros países, pero todavía enfrenta un reto financiero para que la industria sea sustentable económicamente. Para el 2022, las aerolíneas que operan en la región llevan 5 años continuos de pérdidas que acumulan aproximadamente 22.7 mil millones de dólares. Por ello la región debe adoptar medidas más competitivas que fomenten el desarrollo de este sector que genera millones de empleos, ingresos y oportunidades, incluso en los lugares remotos.

El concepto de competitividad en el transporte aéreo involucra varios factores que este documento pretende abordar. Pero su concepto fundamental es generar condiciones atractivas para atraer inversiones, operadores y que facilite la llegada de turistas.

La aviación en América Latina y el Caribe es un servicio esencial. No existen alternativas tan eficientes y seguras como el transporte aéreo por ello no se trata de un lujo, sino de una necesidad que también lleva consigo enriquecimiento personal que, tras dos años de encierro, entendimos es prioridad.

En países como Colombia y México, así como en el Caribe, más del 80% de los viajeros llega por vía aérea deseosos de conocer la cultura, la biodiversidad, la comida, los paisajes y el clima fantástico. Por ello la aviación y turismo trabajan de la mano para brindar estas posibilidades a cada vez más personas.

Y no sólo se trata de hacerlo más accesible, sino hacerlo de manera respetuosa con el medioambiente y sostenible en el tiempo. Este documento tiene el objetivo de identificar oportunidades de mejora y plantear buenas prácticas y recomendaciones para que la región sea más competitiva, que atraiga más inversiones y operaciones que generen empleo y bienestar socioeconómico para más personas en todos los rincones. No hay lugar en el planeta donde el transporte aéreo no haya generado desarrollo. En este sentido, es el momento de buscar acuerdos entre todos los actores para el beneficio de la región.



José Ricardo Botelho
Director Ejecutivo & CEO
ALTA



Victoria Huertas
Vicepresidente Comercial, América Latina
y el Caribe, Aerolíneas
Amadeus

Contenido

Metodología

Pag. 1

Resultados
de Índice de
competitividad

Pag. 2

01. Impuestos, tasas
y contribuciones

Pag. 4

02. Potencial
de mercado

Pag. 13

03. Conectividad

Pag. 16

04. Combustible
y SAF

Pag. 21

05. Medidas
de apertura hacia
al COVID

Pag. 27

06. Accesibilidad a
mercados a través
de visados

Pag. 30

07. Calidad
aeroportuaria

Pag. 32

08. Costos
aeroportuarios

Pag. 35

09. Costos de servicio
de sobrevuelo

Pag. 38

10. Gobernanza de la autoridad aeronáutica
de aviación civil

Pag. 40

Observaciones

Pag. 43

Anexo 1

El caso de la
reducción de la
tasa Aeroportuaria
de Cartagena

Pag. 47

Anexo 2

Impuestos tasas y
contribuciones por
país

Pag. 49

Metodología

Para la elaboración de este documento se tomaron en cuenta diversos factores que impactan la competitividad. El índice por país será el promedio simple de cada uno de estos.

$$\text{Índice de competitividad}_j = \frac{\sum \text{Puntaje del factor}_{i,j}}{n}$$

Cada factor se normalizó y relativizó en una escala de 1 a 5. Donde 5 representa al país con el mejor puntaje de la muestra (o más competitivo) y 1 representa el de menor puntaje (o menos competitivo).

Para normalizar el puntaje se utiliza la siguiente fórmula:

$$\text{Puntaje del factor}_i = 4 * \left(\frac{\text{puntaje del país } i - \text{muestra mínima}}{\text{muestra máxima} - \text{muestra mínima}} \right) + 1$$

En el caso de que un valor más alto, indique un peor desempeño (como, por ejemplo, el caso de los precios del combustible, en donde a mayor precio menos competitividad), la fórmula se invierte, de modo que 1 y 5 corresponden al peor y mejor puntaje respectivamente.

$$\text{Puntaje del factor}_i = - 4 * \left(\frac{\text{puntaje del país } i - \text{muestra mínima}}{\text{muestra máxima} - \text{muestra mínima}} \right) + 5$$

Cuando para un mismo factor existan varios datos, (como por ejemplo las tasas aeroportuarias, las cuales difieren entre aeropuertos de un mismo país), se calculó un valor por país a través del promedio ponderado del número de pasajeros que mueve ese aeropuerto en relación del total de pasajeros internacionales.

Tratamiento de la información no disponible:

Algunos países no tendrán información disponible para un factor de competitividad. En estos casos, el índice se calculó excluyendo ese factor específicamente. Para construir el índice se proponen 10 factores de competitividad y para generar el ranking se consideraron sólo aquellos destinos con data disponible en al menos seis de los 10 factores considerados.



Índice de competitividad

Puntaje según factor de competitividad (para tener un lugar en el ranking el país debe tener datos en al menos 6 factores)

Pais	Factor de impuestos, tasas y contribuciones	Factor de conectividad	Factor de combustible	Factor de pasaportes	Factor del tamaño del mercado	Factor de apertura de los países	Factor en calidad aeroportuaria	Factor en costo de operar en aeropuertos	Factor sobrevuelo en USD/1000 km (regional)	Factor en indicador de gobernanza autoridad aeronáutica	Puntaje final del índice de competitividad	Ranking
México	3.39	5.00	1.69	4.52	3.82	5.00	2.63	3.30		3.84	3.69	1
Brasil	4.85	2.54	3.43	4.87	5.00	1.86	2.63	2.64	2.04	4.39	3.43	2
Panamá	3.52	2.85	3.74	4.01	1.12	4.37	2.63	3.94		4.61	3.42	3
Costa Rica	3.77	2.21	1.55	4.23	1.13	4.78	2.63	5.00		4.19	3.28	4
Colombia	3.43	2.74	1.70	3.66	1.87	4.70	3.81	1.80	3.70	5.00	3.24	5
Chile	4.57	2.00	1.55	5.00	1.57	2.83	2.63	3.69	5.00	3.28	3.21	6
Paraguay	4.17	1.30	3.10	3.98	1.12			4.28		4.29	3.18	7
República Dominicana	3.73	3.36	1.00	1.67	1.22	4.55		3.82		3.83	2.90	8
Guatemala	3.78	1.68	1.46	3.69	1.27	3.02	2.63	4.82		3.53	2.88	9
Uruguay	3.87	1.39	1.58	4.33	1.11	2.20		3.32	4.42	2.59	2.75	10
Perú	3.75	2.28	1.63	3.78	1.59	1.00	2.63	4.09	3.84	2.85	2.74	11
Honduras	3.75	1.55	1.57	3.69	1.13	3.76				3.25	2.67	12
Nicaragua	3.61	1.21	1.44	3.53	1.08	4.36				3.46	2.67	13
Jamaica	5.00	2.21	1.62	2.22	1.04		2.63			3.73	2.64	14
Argentina	1.00	2.25	1.58	4.87	2.04	2.20	2.63	3.47	1.00	4.66	2.57	15
Barbados	3.61	1.46	1.53	4.65	1.01		2.63			2.82	2.53	16
Haití	3.37	1.65		1.00	1.13	4.33				3.54	2.51	17
Antigua y Barbuda		1.70		4.26	1.00					3.01	2.49	
Trinidad y Tobago	3.99	1.45	1.67	4.26	1.04						2.48	
El Salvador		1.73	1.43	3.72	1.10		2.63			4.20	2.47	18
Ecuador	2.54	1.63	1.94	2.38	1.30	3.41	5.00	1.00	2.65		2.43	
Bahamas	3.02	1.92	1.54	4.39	1.02		2.63				2.42	
San Cristóbal y Nieves		1.21		4.46	1.00					3.01	2.42	19
Santa Lucía		1.52		4.14	1.00					3.01	2.42	20
Bolivia	3.16	1.39	1.04	1.99	1.16	2.76		3.89		3.78	2.40	21
San Vicente y las Granadinas		1.16		4.30	1.00					3.01	2.37	
Dominica		1.27		4.07	1.00					3.01	2.34	
Granada		1.22		4.10	1.00					3.01	2.33	
Venezuela	2.95	1.42	3.00	3.56	1.54	2.04	1.00		3.16		2.33	
Sint Maarten	4.48	2.01	1.21		1.00					2.14	2.17	22
Curaçao	4.02	1.67	1.62		1.00					2.14	2.09	
Aruba	4.06	1.87	1.68		1.00					1.60	2.04	
Belice	3.70	1.52	1.21	2.73	1.01						2.03	
Cuba	3.95	2.30	1.00	1.51		2.76	1.00			1.42	1.99	
Puerto Rico		2.21	1.71		1.06		2.63				1.90	
Surinam	3.54	1.21	1.40	1.90	1.01						1.81	
Islas Malvinas		1.03						2.44			1.73	
Islas Caimán		1.32			1.00		2.63				1.65	
Guadalupe		1.55									1.55	
Islas Vírgenes de los Estados Unidos de América		1.45									1.45	
Guayana		1.24	1.13	2.25	1.02						1.41	
Bonaire, Sint Eustatius y Saba		1.35									1.35	
Martinica		1.32									1.32	
San Bartolomé		1.29									1.29	
Islas Turcas y Caicos		1.58			1.00						1.29	
Anguila		1.11									1.11	
Bermudas		1.20			1.01						1.11	
Islas Vírgenes Británicas		1.21			1.00						1.10	
Guayana Francesa		1.06									1.06	
Saint Martin		1.04			1.00						1.02	
Montserrat		1.00									1.00	

Los países más competitivos son México, Brasil y Panamá.

1° 

México sobresale por su alto nivel de conectividad y su política de transporte aéreo, al igual que los mercados a los que puede acceder un ciudadano mexicano sin necesidad de Visa. No obstante, tiene un factor de combustible poco competitivo.

2° 

Brasil es el mercado más grande de la región, tanto en economía, como población, lo que lo hace un mercado muy atractivo, es muy competitivo en cargos aeroportuarios. De igual manera, cuenta con una de las autoridades de aviación civil mejor calificadas por la OCDE.

3° 

Panamá es el tercer país con mejor posición en el factor de conectividad que considera rutas internacionales, número de aerolíneas y número de frecuencias, cuenta con proyectos de SAF, y su autoridad de aviación es la tercera mejor de la Región según la OCDE.

Muchos factores impactan la competitividad del transporte aéreo. Algunos pueden tener mayor impacto que otros, sin embargo, para la elaboración de este documento consideramos que todos los factores tienen el mismo peso.

01.

Impuestos, tasas y contribuciones



01. Impuestos, tasas y contribuciones



Las tasas, impuestos y contribuciones impactan en el precio final del boleto, en algunos casos llegando a duplicar la tarifa que debe pagar el pasajero. Estos conceptos, que normalmente son recaudados por las aerolíneas al momento de la venta, son trasladados a:

1. Aeropuertos
2. Entidades del Gobierno (autoridades migratorias o de turismo)
3. Arcas generales del Estado (IVA o impuesto sobre las ventas)

El transporte aéreo internacional está sujeto a la jurisdicción y soberanía de cada país, lo que hace que cada destino sea un universo propio en cada factor de competitividad, consecuentemente hace que la operación de las aerolíneas sea compleja. Mayor competitividad se reflejará a través de menores impuestos, los cuales, permiten que una mayor parte de la población acceda al servicio. En la medida en que éstos tiendan a caer, la demanda por el servicio aumenta y, por tanto, podría incrementar la recaudación final. En este sentido, a mayor recaudación, un mayor volumen de pasajeros, con una menor tarifa impositiva.

En Colombia, se redujo la tarifa de Impuesto a las ventas o IVA de 19% a 5% durante la pandemia y esto, sumado a otras medidas, generó que el país tuviera la mayor tasa de recuperación de la región. Durante los primeros seis meses de 2022, el número de pasajeros domésticos de Colombia creció 26% por encima de sus niveles 2019. El segundo país en términos de recuperación doméstica es México, que se encuentra 2% por encima de sus niveles 2019.

En este factor de competitividad encontramos: impuestos a las ventas, tasas aeroportuarias, impuestos a la entrada o salida de pasajeros, impuestos al turismo, tarifas de migración, tarifas de seguridad, tarifas de expansión aeroportuaria, entre otros.

Es importante aclarar que no todos los países cobran los mismos conceptos. En la medida en que haya menos conceptos, el costo de fiscalización es menor.

Para efectos de este estudio y la construcción de este factor, los impuestos, tasas y contribuciones se han dividido en:

- 1.1 Impuestos que recaen sobre la venta del boleto: incluye impuestos al valor agregado o cualquier impuesto que termina impactando el precio final del mismo.
- 1.2 Tasa aeroportuaria: tarifas que buscan remunerar el uso del aeropuerto por pasajero.
- 1.3 Cualquier tarifa aeroportuaria o de migración, seguridad o impuestos al turismo.

Algunos países como Chile y Brasil sólo cobran tasas aeroportuarias, mientras que otros como Colombia cuentan, adicional a la tasa aeroportuaria, con un impuesto de salida (timbre), así como uno de turismo a la llegada y el IVA. En el caso de Argentina existen cuatro impuestos que afectan el precio del boleto, a estos se suman la tasa aeroportuaria y de seguridad e impuestos de servicio de migración. Para ver los diferentes conceptos por país, refiérase al anexo.



01. Impuestos, tasas y contribuciones



1.1 Impuestos que recaen en el precio del boleto: incluye impuestos al valor agregado o cualquier impuesto que recaiga sobre el boleto

En lo que se refiere a este factor, es importante resaltar el significativo número de países que no tienen impuestos a las ventas, tal es el caso de **Brasil, Chile, Aruba, Belice, Curazao, Jamaica y St. Marteen**, lo que los convierte en destinos con condiciones más favorables para el viajero internacional.

Como se mencionó anteriormente, sobresale el caso de Colombia que tiene actualmente un impuesto muy bajo, el cual fue reducido, temporalmente, de 19 al 5% en el 2020, esto como medida para fomentar el turismo durante la pandemia. A partir de 2023, tal impuesto

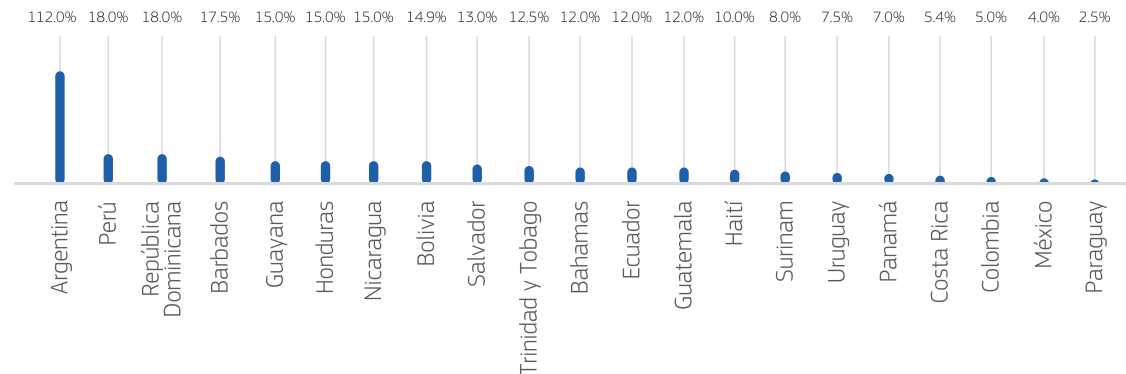
volverá a sus niveles de 19%, por lo que, para este año, Colombia será el segundo país menos competitivo después de Argentina.

Argentina es el país menos competitivo en materia de impuestos sobre el boleto, los cuales suman 112% sobre su precio final, estos son el impuesto fiscal (AFIP), 45%; impuesto de inclusión y solidaridad (PAIS), 30%; impuesto al turismo (Dirección Nacional de Turismo), 7% y para finalizar, el impuesto de retención al ingreso, 5%. Esto se traduce en un 112% de sobreprecio a la tarifa. Sobre el costo final, vale la pena aclarar que el AFIP y el PAIS aplica solo para boletos comprados en Argentina y pagados en pesos. A esto se suma el recién establecido dólar Qatar, el cual es vigente desde septiembre de 2022, este es un tipo de cambio que aumenta 25% su tasa y aplica para la compra de boletos en dólares, hace referencia a Qatar por el mundial del fútbol que está por llevarse a cabo.

NOTA: Mientras se finalizaba la edición de este documento, se anunció a inicios de noviembre de 2022, la inclusión en el Presupuesto 2023

de Argentina la recaudación de una nueva tasa que pagarían los pasajeros para financiar a la Policía de Seguridad Aeroportuaria, con un valor de aproximadamente 250 pesos por boleto, que corresponde aproximadamente a US\$ 1.6 (tasa de cambio mayorista de finales de octubre de 2022). Vale la pena resaltar que en la actualidad ya se cobra una tarifa de 8 dólares por servicios de seguridad, monto que, aunque parece marginal, con la sumatoria de todos los otros impuestos aumenta aún más la brecha de competitividad de Argentina en este factor. De acuerdo con JURCA, al incluir estos nuevos impuestos, el porcentaje sobre la tarifa equivaldría al 112%. Una brecha gigantesca entre el país menos competitivo, Argentina, y el segundo menos competitivo, Perú, con un porcentaje de tributación del 18%.

Impuesto sobre ventas o que recaen sobre el boleto (%)



*Aruba, Belice, Brasil, Chile, Cuba, Curazao, Jamiaca y St. Marteen tienen valor de cero.

Fuente: Aerolíneas ALTA.

01. Impuestos, tasas y contribuciones



1.2 Tasas aeroportuarias

La Organización Mundial de Turismo (OMT) señala que los aeropuertos latinoamericanos son los que tienen las tasas aeroportuarias más altas, en este apartado se examinarán los costos de cada una de las terminales aéreas de los distintos países.

La infraestructura aeroportuaria cuenta con un lado aire y un lado tierra. El lado aire es el que corresponde a las pistas, los hangares y zonas de estacionamiento de las aeronaves. El lado tierra está enfocado al pasajero e incluye la terminal de pasajeros, las zonas de comercio, aduanas, etc.

Ambos lados tienen usuarios que pagan por el uso y los servicios de esta infraestructura. En el caso de los pasajeros, se paga la "tasa aeroportuaria" por acceso y uso del terminal.

En lo que respecta a este indicador, el aeropuerto de menor costo para los pasajeros es Kingston en Jamaica, el cual cobra US\$ 5.00. A esta terminal le sigue Brasil, con varios aeropuertos cuya tasa es en promedio de US\$ 11.60. Pasando el rango de los US\$ 20 se encuentra Santiago de Chile, el cual cuenta con una tasa de US\$ 25.00, y el principal aeropuerto de Perú, Lima con US\$ 28.60.

En Colombia, la tasa aeroportuaria de Cartagena es de US\$ 47.00, seguida por Barranquilla y Armenia con US\$ 43.00, Bogotá con US\$ 41.00, Medellín US\$ 40.00, Bucaramanga US\$ 39 y San Andrés y Cali con US\$ 37.00. En el caso particular de Cartagena, se debe señalar que en 2014 pasó de tener la tasa más alta de la región equivalente a US\$ 92.00 a US\$ 38.00, lo que ayudó a que el flujo de pasajeros internacionales aumentara 40% y que llegara directamente al destino; previo a esta reducción, un significativo número del

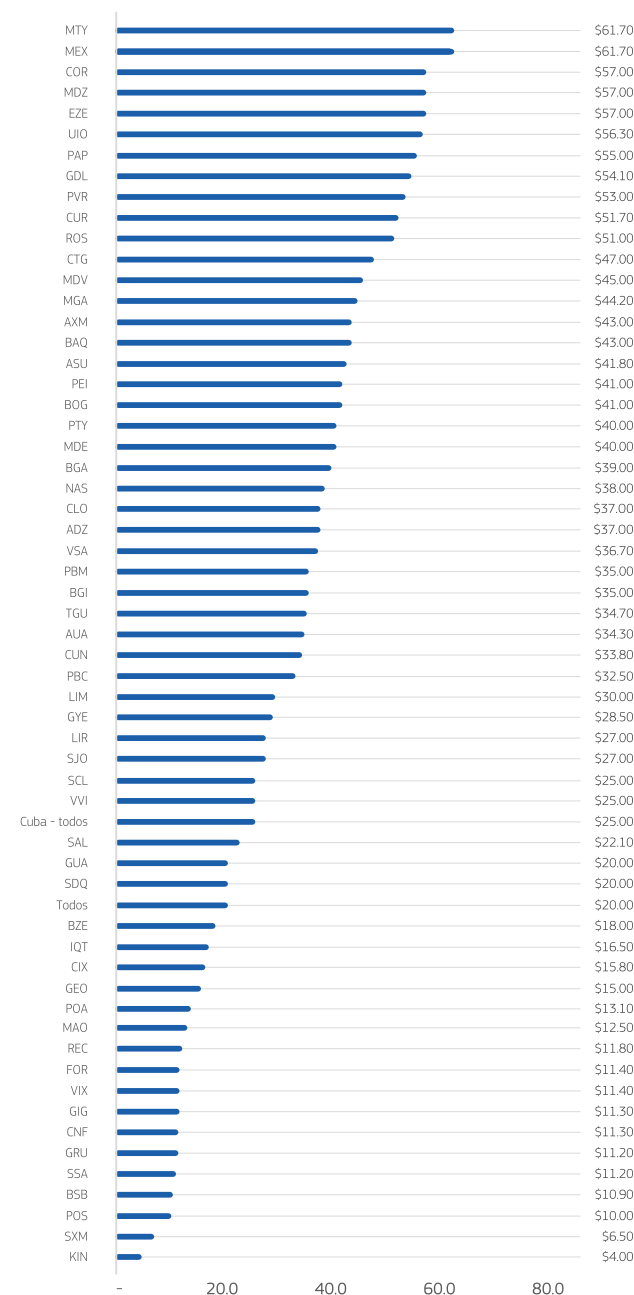
tránsito internacional de Cartagena pasaba por Bogotá o simplemente no llegaba al destino. (Ver anexo 1 para consultar resumen de caso de Cartagena).

En el apartado de los aeropuertos más caros se encuentran dos mexicanos: Ciudad de México y Monterrey cuya tasa es en promedio de US\$ 61.70. Le siguen de cerca tres argentinos: Buenos Aires, Córdoba y Mendoza con una tasa de US\$ 57.00, y Quito con US\$ 56.30.

Con objeto de medir este factor por país y no por aeropuerto, la metodología utilizada ponderó la tasa aeroportuaria por el número de pasajeros transportados de julio de 2022.

Fuente Amadeus

Tasa aeroportuaria, 2022 (US\$)



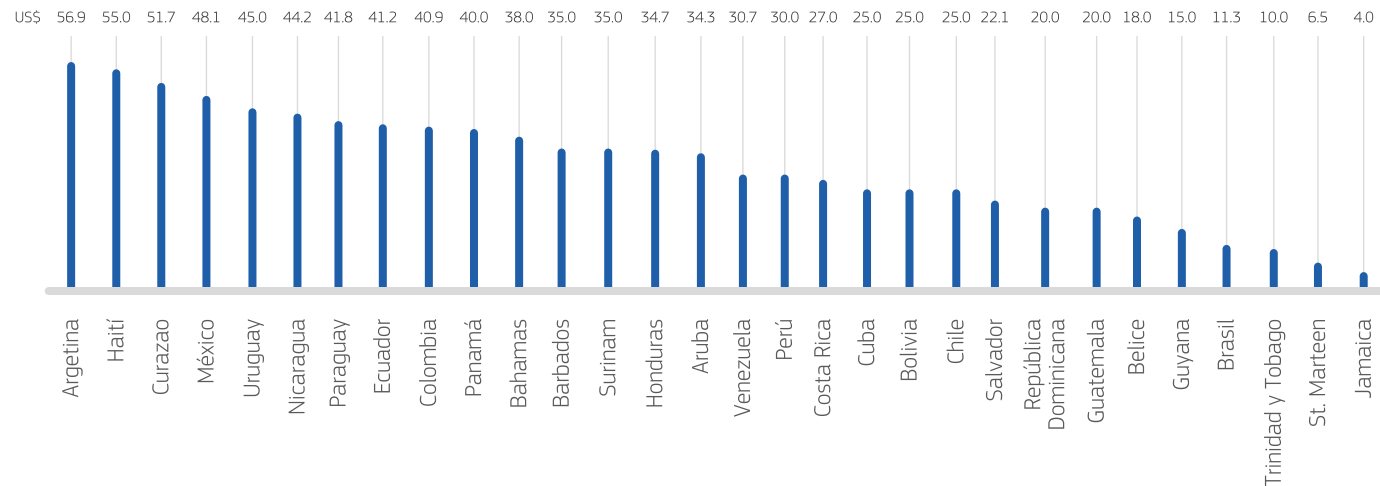
Fuente: Aerolíneas ALTA

01. Impuestos, tasas y contribuciones



A continuación, la tasa aeroportuaria ponderada:

Tasa aeroportuaria ponderada (US\$)



Fuente: Aerolíneas ALTA

En resumen, **los países con tasas aeroportuarias más altas son Argentina, seguido por Haití y Curazao**. México ocupa el puesto número cuatro en el ranking pues, aunque tiene dos de los aeropuertos con mayores tasas aeroportuarias (Ciudad de México y Monterrey), la tasa ponderada por país se reduce debido a que el Aeropuerto de Cancún tiene una tarifa de US\$ 33.83, al ponderarlas por el número de pasajeros internacionales, genera que esta tasa se ubique en US\$ 48.

Argentina
US\$ **56.90**

Haití
US\$ **55.00**

Curazao
US\$ **51.70**

México
US\$ **48.10**

Jamaica
US\$ **4.00**



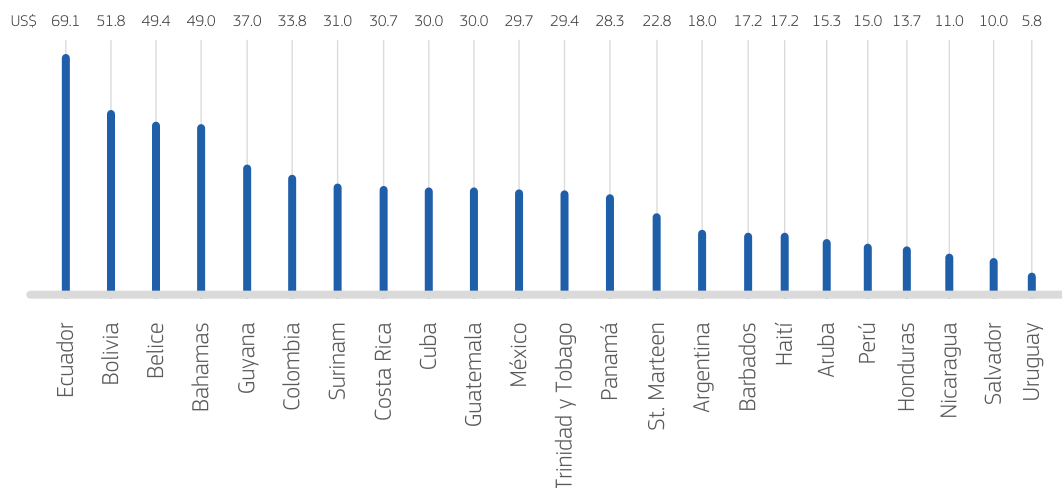
01. Impuestos, tasas y contribuciones



1.3 Cualquier otra tarifa de migración, impuesto al turismo, o aeroportuaria

En este concepto se incluyen los impuestos al turismo, tarifas por servicios migratorios y de seguridad, entre otro tipo de costos en el aeropuerto.

Otros impuestos, tarifas aeroportuarias o servicios migratorios (US\$)



*Curazao, Brasil, Paraguay, Chile y Jamaica tienen valor de cero.
Fuente: Aerolíneas ALTA

Ecuador es el país con mayores costos adicionales con un monto de US\$ 69.1, que corresponde a:

- US\$ 50 de impuesto al turismo, cuyo objetivo es financiar el fondo de promoción turística de Ecuador.
- US\$ 10 de impuesto a la infraestructura (incluyendo aeropuertos, carretera y seguridad).
- US\$ 3 de tarifa de seguridad para Quito y US\$ 5 para Guayaquil, este monto incluye los servicios de seguridad para pasajeros, maletas y aviones.

· US \$ 5 de impuesto destinado a la autoridad de aviación civil.

En Ecuador, el impuesto al turismo y la infraestructura bajarán a US\$ 5 y US\$ 1 respectivamente, esto con el objetivo de ser aplicados en los aeropuertos que dependen de la autoridad aeronáutica. No obstante, los aeropuertos que actualmente tienen tráfico internacional de pasajeros son concesionados.

01. Impuestos, tasas y contribuciones



El segundo país menos competitivo en este rubro es Bolivia con US\$ 51.8 (BOB \$360) que corresponde a un impuesto de seguridad pagado por todos los residentes de Bolivia o los visitantes que se quedan más de 90 días.

Colombia tiene US\$ 33.8 en otros impuestos que corresponden a impuesto de timbre o salida con US\$ 18.8 e impuesto al turismo con US\$15.

Vale la pena señalar que varios de estos impuestos tienen exenciones, como el caso del impuesto de timbre en Colombia para comisiones deportivas, funcionarios del gobierno, estudiantes, diplomáticos, etc, sin embargo, al momento de la venta del boleto es complejo identificar estas condonaciones. Algunos países sólo cobran tasas aeroportuarias sin ningún costo adicional, tal es el caso de Curazao, Perú, Brasil, Paraguay y Chile.

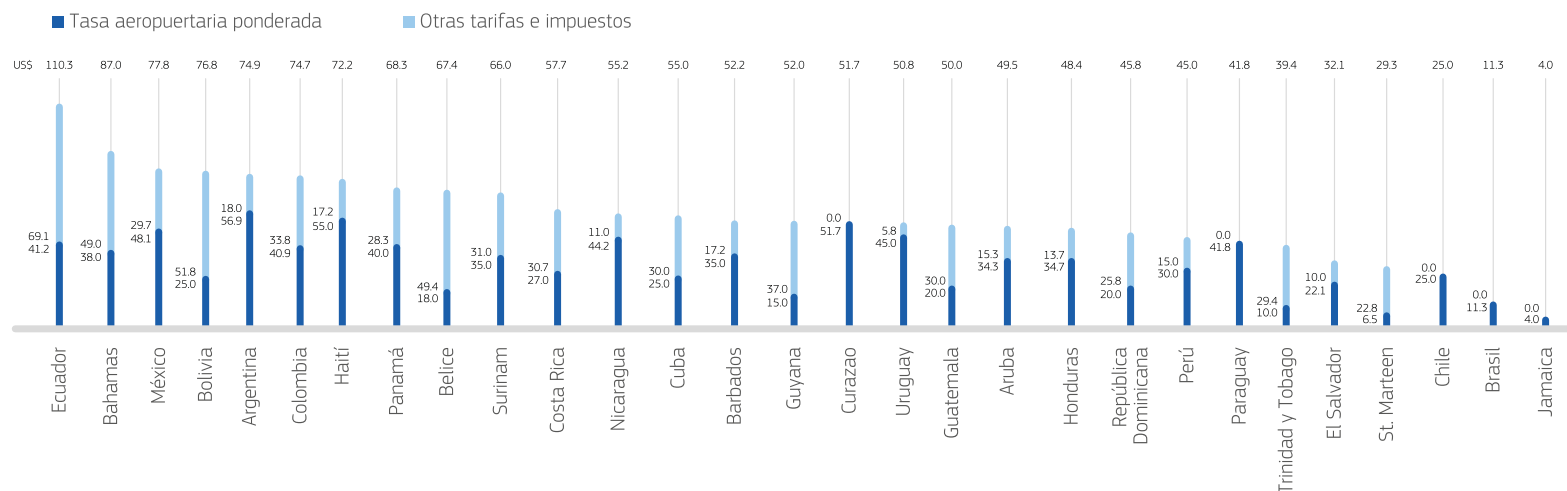
Considerando las tasas, impuestos y otras tarifas, y excluyendo los impuestos que recaen sobre el boleto como proporción, tal como el IVA y los impuestos sobre las ventas, el país más costoso para un pasajero es Ecuador, seguido de Bahamas y México.

Argentina tiene un impuesto sobre las transacciones (débitos y créditos) que equivale a 1.2% de la transacción. Adicionalmente, las aerolíneas recaudan los impuestos y deben pagar el 1.2% sobre la recaudación de tales impuestos. Este impuesto sobre las transacciones aplica sobre todos los sectores económicos. En transporte aéreo el único impuesto exento es el relacionado con el turismo (7% de la tarifa), los demás impuestos al ser recaudados por las aerolíneas y trasladados al erario público son nuevamente gravados por el impuesto a las transacciones. De acuerdo con JURCA (Cámara de líneas aéreas en Argentina) este impuesto a las transacciones

representó 43.2 millones de dólares entre enero y septiembre de 2022. Considerando que este impuesto recae sobre las transacciones y las aerolíneas, se está realizando un recaudo tributario por cuenta y orden del Estado, por lo que se está realizando un impuesto distorsivo o doble tributación, al generar un impuesto sobre otro impuesto.

NOTA: Durante la edición final de este documento en República Dominicana, se elimina el cobro de la tarjeta de turismo (Resolución 217-2022 de la Junta de Aviación Civil) para los ciudadanos dominicanos y residentes en el país, al igual que para algunos ciudadanos de países como Argentina, Chile, entre otros. El costo de la tarjeta de turismo corresponde a US\$ 10. Sin embargo, los sistemas para la compra de boletos de las aerolíneas no tienen la forma de validar la ciudadanía del pasajero, lo que hace que la implementación sea inviable.

Tasas aeroportuarias, tarifas y otros impuestos (US\$)
(Excepto impuestos que recaen sobre el boleto o proporción, según país)



Fuente: Aereolíneas ALTA

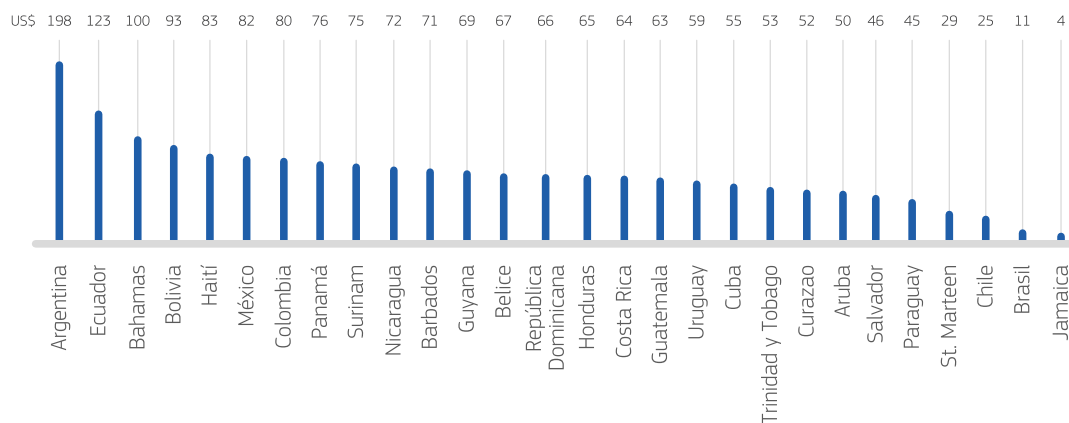
01. Impuestos, tasas y contribuciones



Para realizar un cálculo total de los impuestos, adicional de considerar a los de la tabla anterior, se deben considerar los impuestos que recaen como proporción del precio del boleto, por ejemplo, el impuesto sobre las ventas. Para calcular este efecto, se considera que el precio promedio de un boleto en el segundo trimestre de 2022 fue de aproximadamente US\$ 110.12.



Total de impuestos, tasas y contribuciones totales (US\$)



Fuente: ALTA
Calculado sobre la base de un boleto de US\$ 110.

Argentina cuenta con altas tasas aeroportuarias y altos impuestos sobre el boleto, convirtiéndolo en el país menos competitivo en lo que se refiere a este factor. Ecuador y Bahamas le siguen en segundo y tercer lugar como los menos competitivos, mientras que México y Colombia tienen contribuciones de US\$ 82 y US\$ 80 respectivamente por boleto.

Al considerar la totalidad de impuestos, tasas y contribuciones, los países con más costos para

un pasajero son Argentina con US\$ 198, Ecuador con US\$ 123 y Bahamas con US\$ 100. Al contrario, los países más competitivos son Jamaica, Brasil y Chile.

	Argentina US\$ 198.00
	Ecuador US\$ 123.00
	Bahamas US\$ 100.00

01. Impuestos, tasas y contribuciones



Utilizando la metodología para normalizar entre 1 a 5 los impuestos, tasas y contribuciones según país, los resultados son los siguientes:



Impuestos, tasas y contribuciones

País	Total de impuestos, tasas y contribuciones US\$	*Puntaje 5=Mas competitivo 1= menos competitivo
Jamaica	4	5.0
Brasil	11	4.85
Chile	25	4.57
St. Marteen	29	4.48
Paraguay	45	4.17
Salvador	46	4.13
Aruba	50	4.06
Curazao	52	4.02
Trinidad y Tobago	53	3.99
Cuba	55	3.95
Uruguay	59	3.87
Guatemala	63	3.78
Costa Rica	64	3.77
Perú	65	3.75
Honduras	65	3.75
República Dominicana	66	3.73
Belice	67	3.70
Guyana	69	3.67
Barbados	71	3.61
Nicaragua	72	3.61
Surinam	75	3.54
Panamá	76	3.52
Colombia	80	3.43
México	82	3.39
Haití	83	3.37
Bolivia	93	3.16
Bahamas	100	3.02
Venezuela	104	2.95
Ecuador	123	2.54
Argentina	198	1.00

02.

Potencial de mercado



02. Potencial de mercado



La región de América Latina y el Caribe depende del transporte aéreo para conectarse internamente y con el resto del mundo, en países como Colombia, más del 85% de los turistas llegan vía aérea. De acuerdo con el Consejo Mundial del Viaje y el Turismo (WTTC por sus siglas en inglés), los viajes y el turismo representaron globalmente 10.3% del PIB en el 2019, mientras que en Sudamérica representó el 8.2% y en el Caribe el 13.9%.

En esta sección consideramos el potencial del mercado basado en el tamaño de la economía y su población.

2.1 Tamaño de la economía (PIB en US\$ precios constantes 2021)

El crecimiento del tráfico aéreo está ligado con los niveles de desarrollo económico. En la medida en que las economías son más grandes, el ingreso disponible es mayor y el transporte aéreo, al ser una plataforma que impulsa negocios y turismo, tendrá una mayor demanda.

Tamaño de la economía

País	PIB (US\$ a precios constantes 2021)	Puntaje 5= Más competitivo. 1=Menos competitivo
Brasil	1,608,981,220,812	5.0
México	1,293,037,866,360	4.2
Argentina	491,492,700,657	2.2
Chile	317,058,508,652	1.8
Colombia	314,322,453,228	1.8
Perú	223,249,497,500	1.6
Ecuador	106,165,866,000	1.3
República Dominicana	94,243,453,937	1.2
Guatemala	85,986,321,551	1.2
Costa Rica	64,282,438,667	1.2
Panamá	63,605,065,800	1.2
Uruguay	59,319,547,636	1.1
Bolivia	40,408,208,524	1.1
Paraguay	38,986,810,989	1.1
El Salvador	28,736,940,000	1.1
Honduras	28,488,668,302	1.1
Trinidad y Tobago	21,391,802,311	1.1
Haití	20,944,392,615	1.1
Nicaragua	14,013,022,092	1.0
Jamaica	13,638,230,996	1.0
Bahamas	11,208,600,000	1.0
Guyana	7,409,179,921	1.0
Bermudas	7,080,900,000	1.0
Barbados	4,900,800,000	1.0
Surinam	2,862,131,980	1.0
Belize	1,789,923,264	1.0
Santa Lucía	1,764,901,133	1.0
Antigua y Barbuda	1,471,125,926	1.0
Granada	1,122,083,185	1.0
San Cristóbal y Nieves	976,150,667	1.0
Islas Turcas y Caicos	943,269,768	1.0
San Vicente y las Granadinas	889,775,243	1.0
Dominica	545,618,519	1.0

02. Potencial de mercado



2.2 Población

Al igual que el tamaño de la economía, las poblaciones más grandes representan mercados más grandes. En la medida que un país tenga mayor población, la demanda por los servicios también podrá ser mayor.



Población

País (2021)	Población	Puntaje 5= Más competitivo 1=Menos competitivo
Brasil	213,993,441	5.0
México	130,262,220	3.4
Colombia	51,265,841	2.0
Argentina	45,808,747	1.9
Perú	33,359,416	1.6
Venezuela	28,704,947	1.5
Chile	19,212,362	1.4
Ecuador	17,888,474	1.3
Guatemala	17,109,746	1.3
Bolivia	11,832,936	1.2
Haití	11,541,683	1.2
Cuba	11,317,498	1.2
República Dominicana	10,953,714	1.2
Honduras	10,062,994	1.2
Paraguay	7,219,641	1.1
Nicaragua	6,702,379	1.1
El Salvador	6,518,500	1.1
Costa Rica	5,139,053	1.1
Panamá	4,381,583	1.1
Uruguay	3,485,152	1.1
Puerto Rico	3,263,584	1.1
Jamaica	2,973,462	1.1
Trinidad y Tobago	1,403,374	1.0
Guyana	790,329	1.0
Surinam	591,798	1.0
Belize	404,915	1.0
Bahamas	396,914	1.0
Barbados	287,708	1.0
Santa Lucía	184,401	1.0
Curazao	152,369	1.0
Granada	113,015	1.0
San Vicente y las Granadinas	111,269	1.0
Aruba	107,195	1.0
Antigua y Barbuda	98,728	1.0
Dominica	72,172	1.0
Islas Caimán	66,498	1.0
Bermudas	63,867	1.0
San Cristóbal y Nieves	53,546	1.0
St.Marteen	42,846	1.0
Saint Martin	39,239	1.0
Islas Turcas y Caicos	39,226	1.0
Islas Vírgenes Británicas	30,423	1.0

03.

Conectividad



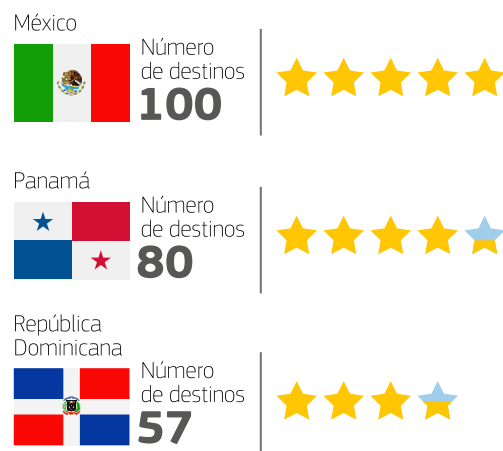
03. Conectividad



3.1 Número de destinos internacionales

En la medida en que los países cuenten con más operaciones y aerolíneas, y estén conectados a una gran cantidad de destinos internacionales, habrá mayor facilidad de acceso a ese país o mercado. El hecho de que para llegar a un país se tengan que realizar transbordos, hace la experiencia menos placentera y más costosa.

Algunas islas del Caribe, como es el caso de St. Marteen o Montserrat, sólo tienen un destino internacional, la Guyana Francesa tiene tres. El tener pocos destinos internacionales genera que llegar o salir sea complejo, pues necesariamente el pasajero deberá llegar a otros lugares de tránsito para conectar con el destino final. Los factores de conectividad influyen en que un país tenga mayor conectividad.



Número de destinos internacionales

País	Número de destinos en el primer semestre de 2022	Puntaje 5= Más competitivo 1=Menos competitivo
México	100	5.00
Panamá	80	4.19
República Dominicana	57	3.26
Brasil	46	2.82
Colombia	45	2.78
Puerto Rico	36	2.41
Jamaica	36	2.41
Perú	34	2.33
Chile	34	2.33
Cuba	34	2.33
Argentina	33	2.29
Costa Rica	32	2.25
Isla de San Martín	30	2.17
Bahamas	29	2.13
El Salvador	25	1.97
Aruba	24	1.93
Guatemala	23	1.89
Islas Turcas y Caicos	23	1.89
Antigua y Barbuda	23	1.89
Haití	22	1.85
Trinidad y Tobago	20	1.77
Barbados	18	1.69
Curazao	17	1.65
Islas Caimán	17	1.65
Ecuador	16	1.61
Honduras	16	1.61
Santa Lucía	16	1.61
Belice	16	1.61
Islas Vírgenes de los Estados Unidos de América	14	1.53
Guadalupe	12	1.44
Bolivia	10	1.36
Uruguay	10	1.36
Paraguay	10	1.36
Dominica	10	1.36
Martinica	9	1.32
Bermudas	9	1.32
Venezuela	8	1.28
Bonaire, Sint Eustatius y Saba	8	1.28
Surinam	8	1.28
San Cristóbal y Nieves	8	1.28
Nicaragua	7	1.24
Guayana	7	1.24
Granada	7	1.24
Islas Vírgenes Británicas	7	1.24
San Bartolomé	6	1.20
San Vicente y las Granadinas	6	1.20
Anguila	4	1.12
Guayana Francesa	3	1.08
Islas Malvinas	3	1.08
St. Marteen	1	1.00
Montserrat	1	1.00

03. Conectividad



3.2 Número de frecuencias de vuelo

Contar con un mayor número de frecuencias de rutas de vuelo facilita la llegada y salida del país haciéndolo más competitivo, pues los pasajeros pueden viajar en el horario y día que les sea más conveniente. Igualmente al tener una mayor cantidad de vuelos, la estacionalidad hace que los precios de los boletos en horas menos demandadas, tengan precios menores.



Número de frecuencias de vuelo

País	Número de operaciones internacionales 1 semestre de 2022	Puntaje 5= Más competitivo 1=Menos competitivo
México	111316	5,00
Colombia	34417	2,24
Panamá	32828	2,18
República Dominicana	29280	2,05
Puerto Rico	28843	2,04
Brasil	21587	1,77
Costa Rica	13748	1,49
Argentina	13470	1,48
Perú	12829	1,46
Bahamas	12428	1,45
Jamaica	11738	1,42
Chile	11687	1,42
Sint Maarten	10398	1,37
El Salvador	9991	1,36
Guatemala	8257	1,30
San Bartolomé	8102	1,29
Cuba	7789	1,28
Ecuador	7679	1,27
Curazao	7629	1,27
Islas Vírgenes de los Estados Unidos de América	7472	1,27
Aruba	7382	1,26
Guadalupe	7154	1,26
Honduras	5276	1,19
Islas Turcas y Caicos	4431	1,16
Barbados	4425	1,16
Martinica	4294	1,15
Islas Vírgenes Británicas	4227	1,15
Bonaire, Sint Eustatius y Saba	4063	1,14
Trinidad y Tobago	3233	1,11
Antigua y Barbuda	3025	1,11
Uruguay	2934	1,10
Venezuela	2862	1,10
Belize	2823	1,10
Haití	2493	1,09
Bolivia	2480	1,09
Santa Lucía	2419	1,09
Paraguay	2289	1,08
Guayana	2240	1,08
Islas Caimán	2169	1,08
Nicaragua	1920	1,07
St. Marteen	1527	1,05
Bermudas	1415	1,05
Anguila	1363	1,05
Dominica	1326	1,05
Granada	1097	1,04
San Vicente y las Granadinas	831	1,03
Surinam	745	1,03
San Cristóbal y Nieves	728	1,02
Guayana Francesa	621	1,02
Montserrat	169	1,00
Islas Malvinas	44	1,00

03. Conectividad



3.3 Número de aerolíneas

Cuando en un país coexisten un mayor número de aerolíneas, el beneficio mayor es para los pasajeros, pues al tener más prestadores de servicios que compitan entre ellos por las mejores tarifas y beneficios, los usuarios pueden elegir libremente fomentando la competitividad.



Número de aerolíneas

País	Número de aerolíneas	Puntaje 5= Más competitivo 1=Menos competitivo
México	52	5,00
República Dominicana	49	4,76
Cuba	30	3,27
Colombia	29	3,20
Brasil	27	3,04
Perú	27	3,04
Argentina	26	2,96
Costa Rica	25	2,88
Jamaica	24	2,80
San Martín	20	2,49
Aruba	19	2,41
Chile	17	2,25
Panamá	16	2,18
Puerto Rico	16	2,18
Bahamas	16	2,18
Curazao	15	2,10
Antigua y Barbuda	15	2,10
Ecuador	14	2,02
Haití	14	2,02
Guadalupe	13	1,94
El Salvador	12	1,86
Guatemala	12	1,86
Honduras	12	1,86
Venezuela	12	1,86
Belize	12	1,86
Santa Lucía	12	1,86
Islas Turcas y Caicos	10	1,71
Uruguay	10	1,71
Bolivia	10	1,71
Bonaire, Sint Eustatius y Saba	9	1,63
Islas Vírgenes de los Estados Unidos de América	8	1,55
Barbados	8	1,55
Martinica	7	1,47
Trinidad y Tobago	7	1,47
Paraguay	7	1,47
San Bartolomé	6	1,39
Guayana	6	1,39
Dominica	6	1,39
Granada	6	1,39
Nicaragua	5	1,31
Surinam	5	1,31
San Cristóbal y Nieves	5	1,31
Islas Vírgenes Británicas	4	1,24
Islas Caimán	4	1,24
Bermudas	4	1,24
San Vicente y las Granadinas	4	1,24
Anguila	3	1,16
St. Marteen	2	1,08
Guayana Francesa	2	1,08
Montserrat	1	1,00
Islas Malvinas	1	1,00

Fuente: Amadeus
Destinos internacionales
regulares en el primer sem. 2022

03. Conectividad



Considerando los tres factores de competitividad: destinos internacionales, frecuencias, y número de aerolíneas, el país más competitivo es México, seguido por República Dominicana, Panamá y Colombia.

Puntuación en destinos, frecuencia y aerolíneas

País	Puntuación en destinos	Puntuación en frecuencias	Puntuación en aerolíneas	Puntaje 5= Más competitivo 1=Menos competitivo
México	5,00	5,0	5,00	5,0
República Dominicana	3,26	2,1	4,76	3,4
Panamá	4,19	2,2	2,18	2,8
Colombia	2,78	2,2	3,20	2,7
Brasil	2,82	1,8	3,04	2,5
Cuba	2,33	1,3	3,27	2,3
Argentina	2,29	1,5	2,96	2,2
Perú	2,33	1,5	3,04	2,3
St. Marteen	2,17	1,4	2,49	2,0
Jamaica	2,41	1,4	2,80	2,2
Costa Rica	2,25	1,5	2,88	2,2
Chile	2,33	1,4	2,25	2,0
Puerto Rico	2,41	2,0	2,18	2,2
Antigua y Barbuda	1,89	1,1	2,10	1,7
Bahamas	2,13	1,4	2,18	1,9
Aruba	1,93	1,3	2,41	1,9
El Salvador	1,97	1,4	1,86	1,7
Curazao	1,65	1,3	2,10	1,7
Barbados	1,69	1,2	1,55	1,5
Venezuela	1,28	1,1	1,86	1,4
Ecuador	1,61	1,3	2,02	1,6
Guadalupe	1,44	1,3	1,94	1,5
Islas Turcas y Caicos	1,89	1,2	1,71	1,6
Trinidad y Tobago	1,77	1,1	1,47	1,5
Guatemala	1,89	1,3	1,86	1,7
Haití	1,85	1,1	2,02	1,7
Santa Lucía	1,61	1,1	1,86	1,5
Honduras	1,61	1,2	1,86	1,6
Belice	1,61	1,1	1,86	1,5
Bolivia	1,36	1,1	1,71	1,4
Dominica	1,36	1,0	1,39	1,3
Uruguay	1,36	1,1	1,71	1,4
Islas Vírgenes de los Estados Unidos de América	1,53	1,3	1,55	1,4
Martinica	1,32	1,2	1,47	1,3
Paraguay	1,36	1,1	1,47	1,3
San Bartolomé	1,20	1,3	1,39	1,3
Islas Caimán	1,65	1,1	1,24	1,3
Bonaire, Sint Eustatius y Saba	1,28	1,1	1,63	1,4
Surinam	1,28	1,0	1,31	1,2
Guayana	1,24	1,1	1,39	1,2
Granada	1,24	1,0	1,39	1,2
Nicaragua	1,24	1,1	1,31	1,2
San Cristóbal y Nieves	1,28	1,0	1,31	1,2
San Vicente y las Granadinas	1,20	1,0	1,24	1,2
Anguila	1,12	1,0	1,16	1,1
Islas Vírgenes Británicas	1,24	1,2	1,24	1,2
Bermudas	1,32	1,0	1,24	1,2
Guayana Francesa	1,08	1,0	1,08	1,1
Islas Malvinas	1,08	1,0	1,00	1,0
San Martín	1,0	1,1	1,1	1,0
Montserrat	1,0	1,0	1,0	1,0

Fuente: Amadeus

04.

Combustible y SAF



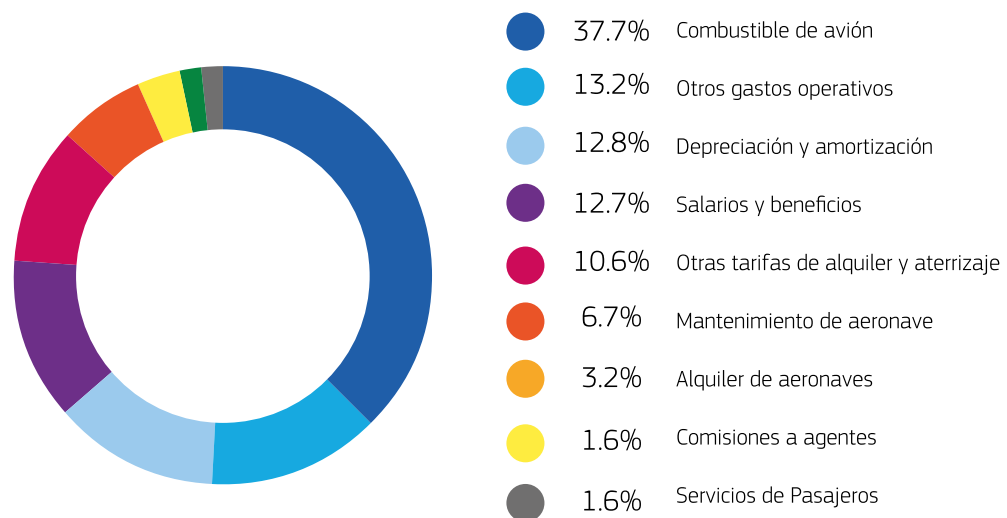
04. Combustible



4.1 Precio del combustible

El combustible es el insumo de mayor peso en la estructura de costos de las aerolíneas. Para el 2022, representa el 37.7%, en contraste con un año atrás, cuando el combustible representaba el 24%. Este insumo tiene un impacto significativo en los presupuestos operativos de las aerolíneas, lo que hace que sea importante considerarse en el índice de competitividad.

Estructura de costos 2022

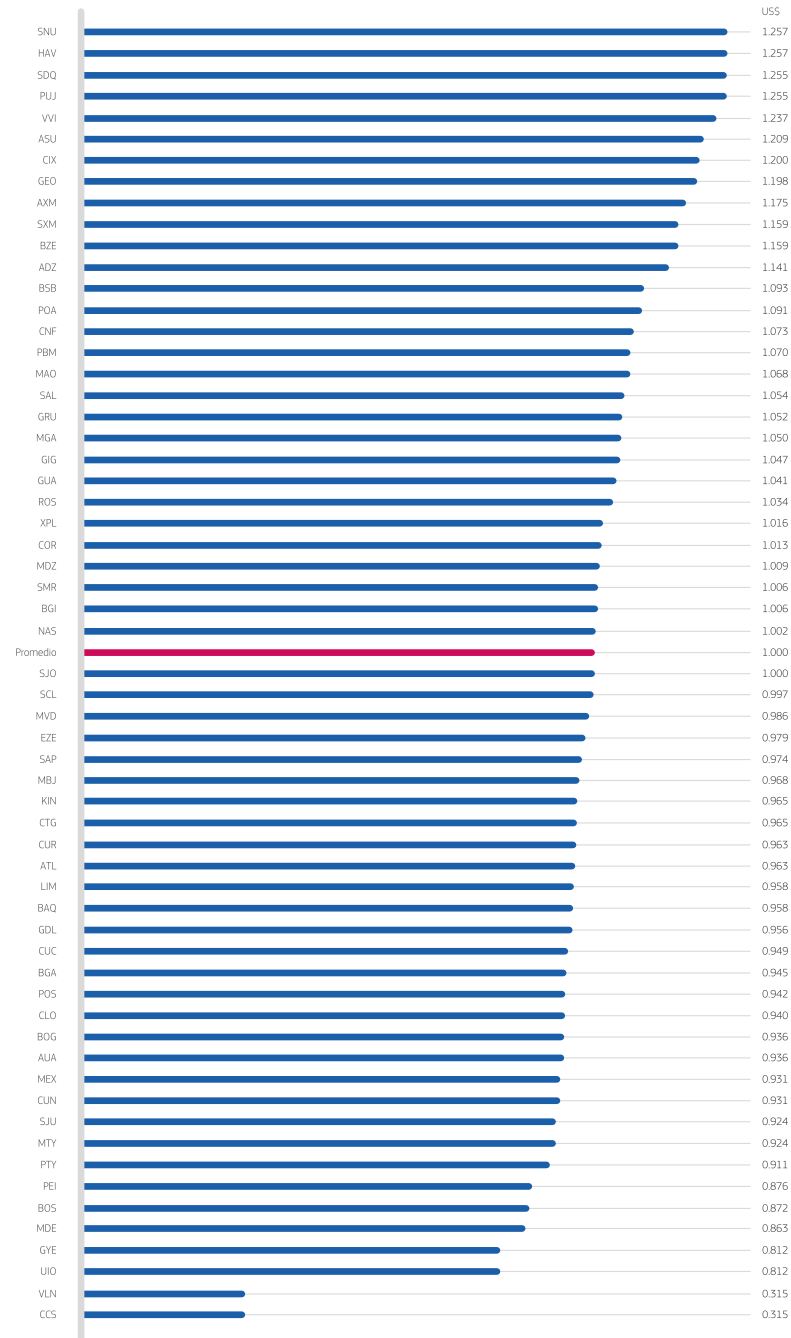


Fuente: Latam Airlines

04. Combustible



Precio de combustible en relación al promedio según aeropuerto (promedio= 1), julio 2022



Venezuela
 Aeropuerto **CCS** **US\$.31**

Venezuela
 Aeropuerto **VLN** **US\$.31**

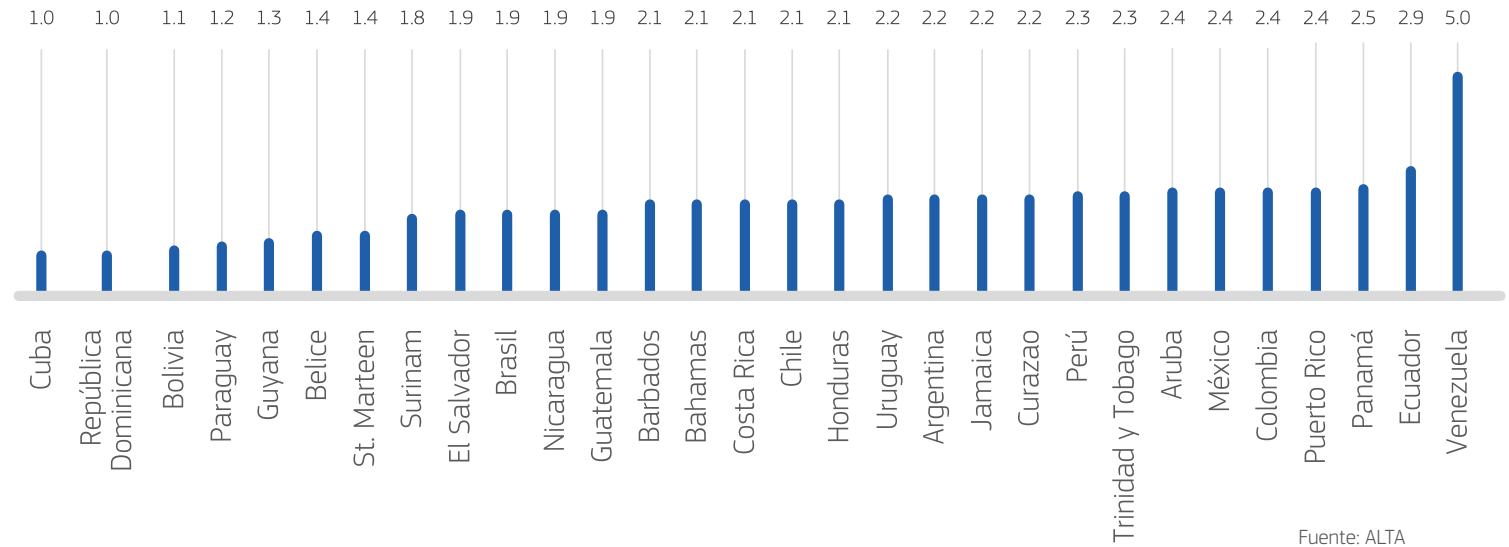
Ecuador
 Aeropuerto **UIO** **US\$.81**

Los precios de combustible muestran a Venezuela como el país más competitivo con los aeropuertos que sirven a las ciudades de Caracas y Valencia, donde el precio de un litro de combustible es 31% del promedio de la muestra, seguido de Ecuador, con los aeropuertos de Quito y Guayaquil, donde el combustible tiene un valor de 82% del promedio. Los aeropuertos más costosos son los de Cuba (La Habana y Santa Clara) donde sus valores son 26% más altos que el promedio, República Dominicana (Punta Cana y Santo Domingo), donde es 25% más costoso que el promedio.

04. Combustible



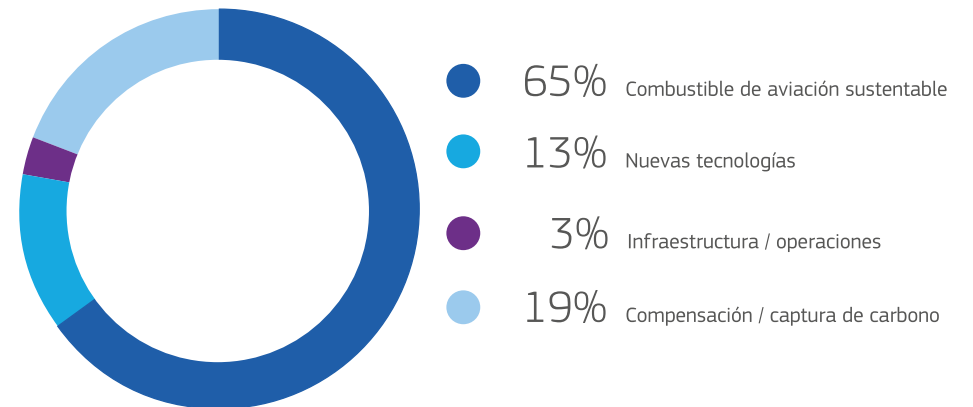
Índice de competitividad de combustible según país



4.2 Combustible SAF

Las aerolíneas son conscientes de que el servicio debe ser sostenible y su compromiso es claro. En 2021, la industria tomó la decisión de ser carbono neutro para el año 2050. Actualmente, se estima que el 65% de esta meta vendrá del uso de combustibles de aviación sostenible o SAF por sus siglas en inglés.

Meta de cero emisiones netas de CO2 en 2050



04. Combustible



Por esta razón, la industria requerirá para 2050 una producción anual de 449 mil millones de litros. Hoy en día, a pesar de que el combustible SAF es cinco veces más costoso que el combustible tradicional, en el 2021 las aerolíneas compraron cada gota de los 125 millones de litros producidos.

Es por eso que hemos considerado los destinos donde existe o existirá producción o almacenamiento de este tipo de combustible en la región de Latinoamérica y el Caribe como un factor de competitividad.

Es importante señalar que la construcción de este tipo de infraestructura toma tiempo, por lo que consideramos importante tener en cuenta a los países que han realizado avances en este sentido. Igualmente es necesario generar el marco normativo y pedir a las inversiones que terminarán generando empleos, oportunidades y posibilidades a los países.

De acuerdo con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)², tres países de la región tienen o proyectan plantas de acopio para SAF:

- Panamá
- Paraguay
- Brasil

Estos tres países recibirán una calificación de 5 en este factor, mientras que los demás países donde no se ha iniciado ningún proyecto SAF tendrán calificación de 1.



04. Combustible



Considerando el precio de combustible y los países que han anunciado proyectos SAF, el factor de competitividad de combustible es:

Combustible

País	Precio combustible*	Almacenamiento SAF**	Puntaje Factor de combustible y SAF: 5=Más competitivo 1=Menos competitivo
Panamá	2.47	5.0	3.74
Brasil	1.86	5.0	3.43
Paraguay	1.20	5.0	3.10
Venezuela	5.00	1.0	3.00
Ecuador	2.88	1.0	1.94
Puerto Rico	2.41	1.0	1.71
Colombia	2.40	1.0	1.70
México	2.37	1.0	1.69
Aruba	2.37	1.0	1.68
Trinidad y Tobago	2.34	1.0	1.67
Perú	2.27	1.0	1.63
Curazao	2.25	1.0	1.62
Jamaica	2.23	1.0	1.62
Argentina	2.17	1.0	1.58
Uruguay	2.15	1.0	1.58
Honduras	2.13	1.0	1.57
Chile	2.10	1.0	1.55
Costa Rica	2.09	1.0	1.55
Bahamas	2.08	1.0	1.54
Barbados	2.07	1.0	1.53
Guatemala	1.92	1.0	1.46
Nicaragua	1.88	1.0	1.44
El Salvador	1.86	1.0	1.43
Surinam	1.79	1.0	1.40
Belize	1.42	1.0	1.21
St. Marteen	1.42	1.0	1.21
Guayana	1.25	1.0	1.13
Bolivia	1.09	1.0	1.04
República Dominicana	1.01	1.0	1.00
Cuba	1.00	1.0	1.00

Fuente: *Aerolíneas ALTA **ICAO

05.
Medidas
de apertura
hacia COVID



05. Medidas de apertura hacia COVID



Países con menores o nulas restricciones al tránsito internacional de pasajeros se han recuperado con mayor rapidez que aquellos mercados donde se impusieron restricciones.

La OMS señaló en 2020 que el cierre de fronteras no fue una solución sostenible para el manejo de la pandemia¹. De acuerdo con un estudio realizado por Oxera/Edge Health, demostró que cualquier restricción de viajes impuesta en los países no tuvo ningún impacto en el tamaño del pico de contagio de los países, sino que solo retrasó las infecciones en un máximo de cuatro días, independientemente del nivel de tráfico de pasajeros². Los beneficios del cierre de las fronteras de los países resultaron ser mínimos y el costo directo e indirecto para la economía y la sociedad fueron devastadores.

ALTA construyó un índice de apertura donde se consideraron cuatro variables:

- I) Requisito de pruebas COVID
- II) Restricciones al entrar al destino
- III) Suspensión de vuelos
- IV) Implementación de cuarentena

Dadas esas 4 variables, cada país recibe un puntaje de 0 a 100, obteniendo 100 los países sin restricciones al transporte internacional de pasajeros y 0 cuando estuvieron completamente cerrados.



¹ <https://news.un.org/es/story/2020/07/1478001>

² https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2022/01/Impact-of-travel-restrictions-on-Omicron_final-1.pdf

05. Medidas de apertura hacia COVID

ALTA dio seguimiento a través del tiempo a estas medidas, identificado a México como el país con políticas que más impulsaron la aviación al no establecer restricciones.



Índice de agosto 29, 2022 a octubre 27, 2022

Pais	Prueba COVID	Restricciones a la entrada	Vuelos suspendidos	Cuarentena	Oct 27, 2022	Sep 28, 2022	Ago 29, 2022	Jul 29, 2022	Jun 24, 2022	Abr 29, 2022	Mar 22, 2022	Feb 15, 2022	Oct 12, 2021	Sep 01, 2021	Ago 12, 2021	Promedio	Puntaje 5=Mas competitivo 1= Menos competitivo
México	No	No	No	No	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	5.00
Costa Rica	No	No	No	No	100	100	100	100	100	100	100	100	100	85	85	97	4.76
Salvador	No	No	No	No	100	100	100	100	100	100	100	100	90	90	90	97	4.76
Argentina	No	No	No	No	100	100	100	100	100	100	35	30	20	20	20	66	2.03
Cuba	No	No	No	No	100	100	100	100	100	100	40	40	40	40	40	73	2.62
República Dominicana	No	No	No	No	100	100	100	100	100	100	88	88	88	88	88	95	4.52
Guatemala	No	No	No	No	100	100	100	95	95	95	95	95	20	20	20	76	2.90
Panamá	No	No	No	No	100	100	95	95	95	92	92	92	85	85	85	92	4.33
Ecuador	No, si está vacunado	No	No	No	100	95	95	92	92	88	35	35	85	85	85	81	3.31
Perú	No	No	No	No	100	70	70	70	70	65	30	30	30	30	30	54	1.00
Colombia	No, si está vacunado	No	No	No	95	95	95	95	95	95	95	95	100	100	100	96	4.68
Honduras	No, si está vacunado	No	No	No	95	95	95	95	95	95	88	88	88	50	50	85	3.69
Brasil	No, si está vacunado	No	No	No	95	95	95	95	95	95	20	20	30	20	20	62	1.67
Uruguay	No, si está vacunado	No	No	No	95	95	95	95	95	95	65	30	20	20	20	66	2.03
Chile	No, si está vacunado con refuerzo	No	No	No	95	95	95	95	95	95	90	90	20	20	20	74	2.70
Bolivia	No, si está vacunado	No	No	No	95	95	95	95	95	92	88	85	20	20	20	73	2.62
Nicaragua	No, si está vacunado	No	No	No	95	95	95	95	95	90	90	90	90	90	90	92	4.33
Haití	No, si está vacunado	No	No	No	95	95	95	95	95	90	90	90	90	90	90	87	3.85
Venezuela	No, si está vacunado	No	No	No	95	92	92	92	90	65	60	40	38	20	20	64	1.86

06.

Accesibilidad a mercados a través de visados

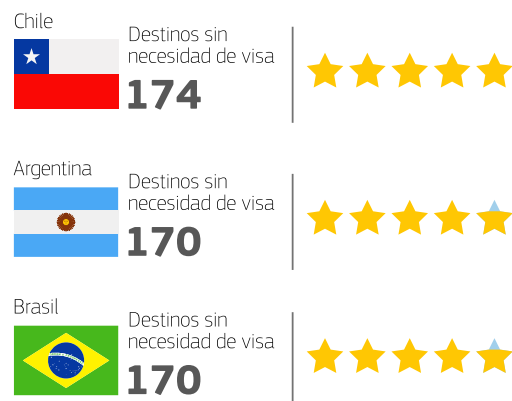


06. Accesibilidad a mercados a través de visados



Las visas como requisito para visitar un país representan una barrera, de igual manera, una política de visados generalmente restrictiva significa una pérdida de oportunidades de crecimiento económico.

Otorgar facilidades en los viajes es un requisito previo de la conectividad aérea y una para considerar este factor se tomó el índice Henley, el cual toma en cuenta el acceso sin visa de 199 pasaportes a 227 destinos⁵.



Para demostrar la relación de las visas y la facilidad para viajar, recientemente la aerolínea GOL anunció la suspensión de su vuelo para Cancún. La razón que aduce es la caída en la demanda debido a la exigencia de visas por parte del Gobierno Mexicano a los ciudadanos de Brasil⁶.

Índice de Pasaportes Henley

País	Rank(mundial)	Destinos sin necesidad de Visa	Puntaje 5=Mas competitivo 1= Menos competitivo
Chile	16	174	5.00
Argentina	19	170	4.87
Brasil	19	170	4.87
Barbados	23	163	4.65
México	24	159	4.52
San Cristóbal y Nieves	25	157	4.46
Bahamas	26	155	4.39
Uruguay	28	153	4.33
San Vicente y las Granadinas	29	152	4.30
Antigua y Barbuda	30	151	4.26
Trinidad y Tobago	30	151	4.26
Costa Rica	31	150	4.23
St. Lucia	32	147	4.14
Granada	33	146	4.10
Dominica	34	145	4.07
Panamá	36	143	4.01
Paraguay	37	142	3.98
Perú	38	136	3.78
El Salvador	39	134	3.72
Guatemala	40	133	3.69
Honduras	40	133	3.69
Colombia	41	132	3.66
Venezuela	42	129	3.56
Nicaragua	44	128	3.53
Belice	56	103	2.73
Ecuador	61	92	2.38
Guayana	64	88	2.25
Jamaica	65	87	2.22
Bolivia	69	80	1.99
Surinam	72	77	1.90
República Dominicana	78	70	1.67
Cuba	82	65	1.51
Haití	97	49	1.00

07.

Calidad aeroportuaria



07. Calidad aeroportuaria



La calidad de los aeropuertos se puede analizar desde la visión de sus diferentes usuarios, desde las aerolíneas o desde los pasajeros. A continuación, consideraremos la visión de los pasajeros. En ese sentido, la satisfacción del pasajero es un indicador de desempeño clave para la operación de un aeropuerto. Los usuarios desean una experiencia simplificada que garantice que al llegar a un aeropuerto los procesos sean fáciles, ágiles y seguros. La eficiencia en los protocolos, la capacidad para procesar el volumen de pasajeros y la forma en que los operadores aeroportuarios elijan ofrecer los distintos servicios afectará no sólo su desempeño económico sino también su relación con los usuarios.

Para considerar la calidad aeroportuaria, se tomó el número de estrellas que otorga Skytrax a una serie de aeropuertos. La clasificación va de una estrella a cinco. Skytrax realiza una evaluación de productos y servicios de los aeropuertos consultando con los pasajeros su percepción sobre tales servicios.

Ecuador	 Aeropuerto UIO	★★★★★
Colombia	 Aeropuerto BOG	★★★★
Ecuador	 Aeropuerto GYE	★★★★

Calidad aeroportuaria en estrellas Skytrax

País	Ciudad	Aeropuerto	Estrellas Skytrax
Ecuador	Quito	UIO	5
Colombia	Bogota, El Dorado	BOG	4
Ecuador	Guayaquil	GYE	4
Colombia	Cali	CLO	3
Colombia	Medellín	MDE	3
Brasil	Brasilia	BSB	3
Brasil	Sao Paulo	GRU	3
Barbados	Bridgetown	BGI	3
Argentina	Buenos Aires	EZE	3
Argentina	Buenos Aires	AEP	3
México	Cancún	CUN	3
México	Guadalajara	GDL	3
México	Ciudad de México	MEX	3
México	Monterrey	MTY	3
Islas Caimán	George Town	GCM	3
Perú	Lima	LIM	3
El Salvador	San Salvador	SAL	3
Guatemala	Ciudad de Guatemala	GUA	3
Jamaica	Montego	MBJ	3
Bahamas	Nassau	NAS	3
Panamá	Tocumen	PTY	3
Costa Rica	San José	SJO	3
Puerto Rico	San Juan	SJU	3
Chile	Santiago	SCL	3
Venezuela	Caracas	CCS	2
Cuba	Habana	HAV	2

07. Calidad aeroportuaria



Considerando que la competitividad se estima por país, se sigue la metodología de ponderación arrojando los siguientes resultados.

Ecuador



Puntaje final normalizado



Colombia



Puntaje final normalizado



Brasil



Puntaje final normalizado



Competitividad por país

País	Suma de estrellas ponderadas	Puntaje 5=Mas competitivo 1= Menos competitivo
Ecuador	4,5	5,0
Colombia	3,7	3,8
Brasil	3,0	2,6
Barbados	3,0	2,6
Argentina	3,0	2,6
México	3,0	2,6
Islas Caimán	3,0	2,6
Perú	3,0	2,6
El Salvador	3,0	2,6
Guatemala	3,0	2,6
Jamaica	3,0	2,6
Bahamas	3,0	2,6
Panamá	3,0	2,6
Costa Rica	3,0	2,6
Puerto Rico	3,0	2,6
Chile	3,0	2,6
Venezuela	2,0	1,0
Cuba	2,0	1,0

08.

Costos aeroportuarios



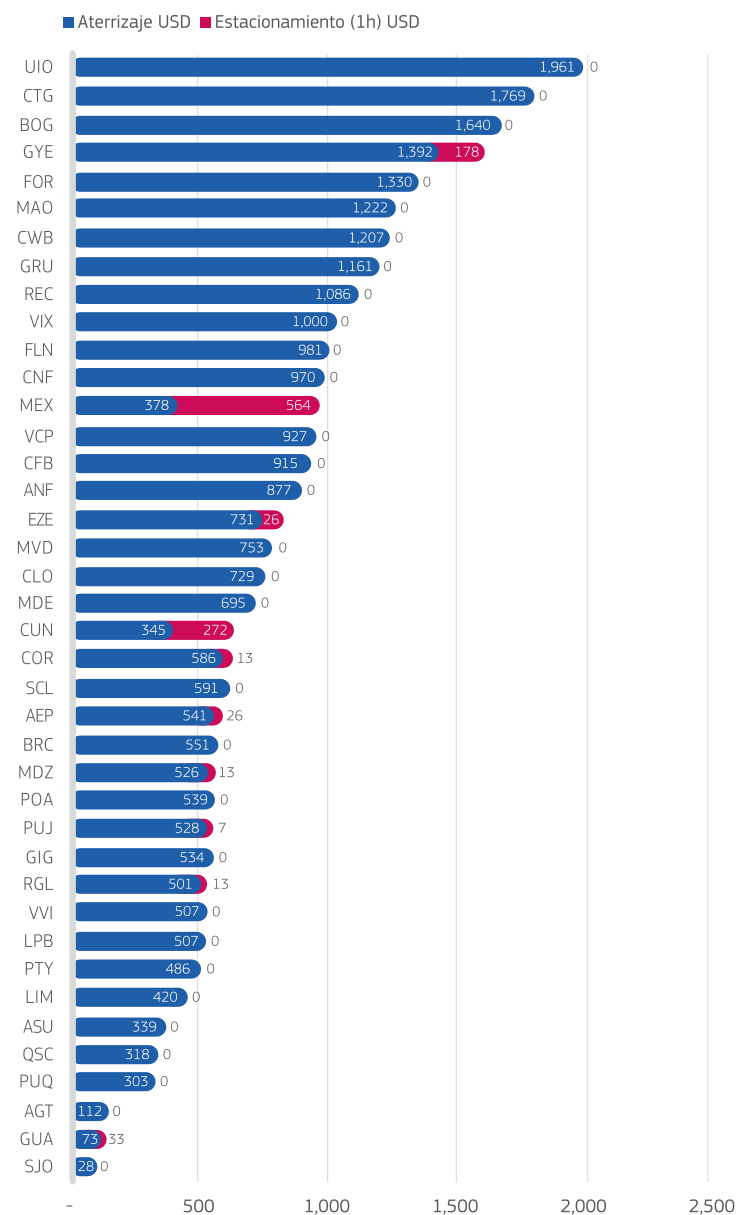
08. Costos aeroportuarios



Aeropuertos con menores costos de operación son más competitivos. Para efectos de este índice se consideran 2 servicios: el costo pagado por el aterrizaje y el costo de estacionamiento por 1 hora. Es importante reconocer que en los aeropuertos se prestan muchos servicios adicionales como el costo por alquiler de espacios como por ejemplo: back office (o las oficinas de apoyo dentro del aeropuerto) y counters (o check in desk), servicios de asistencia en tierra, CUTE (sistema de check in de uso compartido), entre otros.

Los costos de aterrizaje y estacionamiento normalmente están ligados al peso de operación de la aeronave o maximum take-off weight (MTOW). Para efectos de este ejercicio se consideró como MTOW el de un Airbus 320. Igualmente, para considerar el costo de estacionamiento, se está considerando la primera hora. Vale la pena señalar que un importante número de aeropuertos en la región no cobra costos de estacionamiento en las primeras 2 horas.

Tarifas de aterrizaje + estacionamiento (pimera hora) según aeropuerto (US\$)



08. Costos aeroportuarios



Con el objetivo de conseguir un indicador por país, se realizó un promedio de los costos de operación en un aeropuerto, siguiendo la metodología propuesta.



Los aeropuertos más competitivos son Costa Rica y Guatemala. Los menos, Ecuador, Colombia y Brasil.

09.

Costos de servicio de sobrevuelo



09. Costos de servicio de sobrevuelo



El servicio de sobrevuelo se refiere al seguimiento y soporte en comunicaciones que el Control de Tráfico Aéreo presta a las aeronaves.

Servicio de Sobrevuelo

País	US\$ / 1000 km para un A320-200	Puntaje para el caso regional 5=Más competitivo 1=Menos competitivo
Chile	114	5.0
Uruguay	238	4.4
Perú	360	3.8
Colombia	390	3.7
Venezuela	505	3.2
Ecuador	615	2.6
Brasil	744	2.0
Argentina	965	1.0

Argentina



Brasil



Ecuador



Chile



Argentina y Brasil son los países donde el servicio de sobrevuelo es el más costoso, caso contrario a Chile, que es el más competitivo.

10.

Gobernanza de las autoridades aeronáuticas de aviación civil



10. Gobernanza de las autoridades aeronáuticas de aviación civil



En un reciente documento de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico – OCDE, denominado “The Governance of Civil Aviation Authorities in Latin America Countries”, se buscó evaluar la gobernanza de las autoridades de aviación civil con el objetivo de señalar las mejores prácticas y evaluar el estado del arte de las autoridades de aviación civil de la región⁷.

Para evaluar la gobernanza se consideraron 3 componentes:

- 1) **Alcance de su acción** (Scope of action): se refiere al rango de actividades del regulador incluyendo el establecer tarifas, estándares, vigilar el cumplimiento de su acción y el poder de sanción.
- 2) **Independencia**: es el grado en que la autoridad opera de manera independiente y sin una influencia de poder política o de los regulados. Se considera la autonomía financiera, si reciben guía de otras autoridades sobre sus objetivos, si son independientes al decidir el gasto, si se establece normativamente el perfil para la cabeza de la autoridad, el proceso de selección/despido de líderes de la autoridad, etc.
- 3) **Rendición de cuentas** (Accountability): se refiere a la transparencia en reportes financieros por parte de varias entidades, incluyendo el gobierno, el legislativo y el público en general. Se considera la publicación de borradores normativos para comentarios, publicaciones de su acciones y progresos, así como el presentar a la autoridad legislativa reportes.

Vale la pena indicar que las responsabilidades de las autoridades Brasil y Chile, están divididas en dos actores. Por lo anterior, para efectos de este documento el valor utilizado es el promedio de la puntuación de las dos entidades. ANAC Brasil es la entidad con mejor puntaje, sin embargo, al promediarlo con ANAC JAL el puntaje del país disminuye.

⁷ Fuente: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/e8bdf362-en.pdf?expires=1663625238&id=id&accname=guest&checksum=6EE87C686911B574054E2DB14BC74821>

10. Gobernanza de las autoridades aeronáuticas de aviación civil



Fuente: The Governance of Civil Aviation Authorities in Latin American Countries. Evidence from ICAO's North American, Central American and Caribbean and South American Regions. OECD Regulatory Policy Working Papers, September 2022

<https://doi.org/10.1787/e8bdf362-en>

Puntaje de la publicación OCDE

El puntaje de la publicación OCDE varía de 0 a 5. Un menor puntaje representa mejores prácticas en la gobernanza y viceversa. Para efectos del Estudio ALTA - Amadeus se normalizan los resultados, siguiendo la metodología donde 5 es el mejor de la muestra y 1 el peor.

País	Promedio OCDE	Independencia	Rendición de cuentas	Alcance	Puntaje 5: más competitivo 1: menos competitivo
Colombia	1,36	2,20	0,73	1,15	5,00
Argentina	1,64	2,82	1,18	0,92	4,66
Panamá	1,68	2,37	1,27	1,38	4,61
Brasil	1,86	1,79	1,96	1,85	4,39
Paraguay	1,94	3,11	1,09	1,62	4,29
El Salvador	2,01	1,99	2,18	1,85	4,20
Costa Rica	2,02	2,53	1,45	2,08	4,19
México	2,31	3,10	1,64	2,19	3,84
República Dominicana	2,32	1,76	2,91	2,31	3,83
Bolivia	2,36	2,08	2,00	3,00	3,78
Jamaica	2,40	2,33	3,36	1,50	3,73
Guyana	2,53	2,37	2,00	3,23	3,57
Haití	2,55	2,42	4,55	0,69	3,54
Guatemala	2,56	2,63	2,55	2,50	3,53
Nicaragua	2,62	2,01	3,55	2,31	3,46
Chile	2,77	2,48	1,45	4,39	3,28
Honduras	2,79	1,97	3,18	3,23	3,25
Trinidad y Tobago	2,98	2,53	3,64	2,77	3,02
*OECS	2,99	2,81	3,27	2,88	3,01
Perú	3,12	3,31	2,82	3,23	2,85
Barbados	3,14	2,59	3,73	3,12	2,82
Uruguay	3,33	3,11	3,18	3,69	2,59
Curazao	3,70	2,31	5,09	3,69	2,14
St. Marteen	3,70	3,16	3,55	4,38	2,14
Aruba	4,14	3,14	5,45	3,81	1,60
Cuba	4,29	4,12	4,82	3,92	1,42
Surinam	4,63	3,00	5,45	5,42	1,00

Observaciones

1. La competitividad de un país depende de varios factores y no existe un único factor clave que la genere.

2. Existen otros factores que impactan también la competitividad del transporte aéreo, como pueden ser:

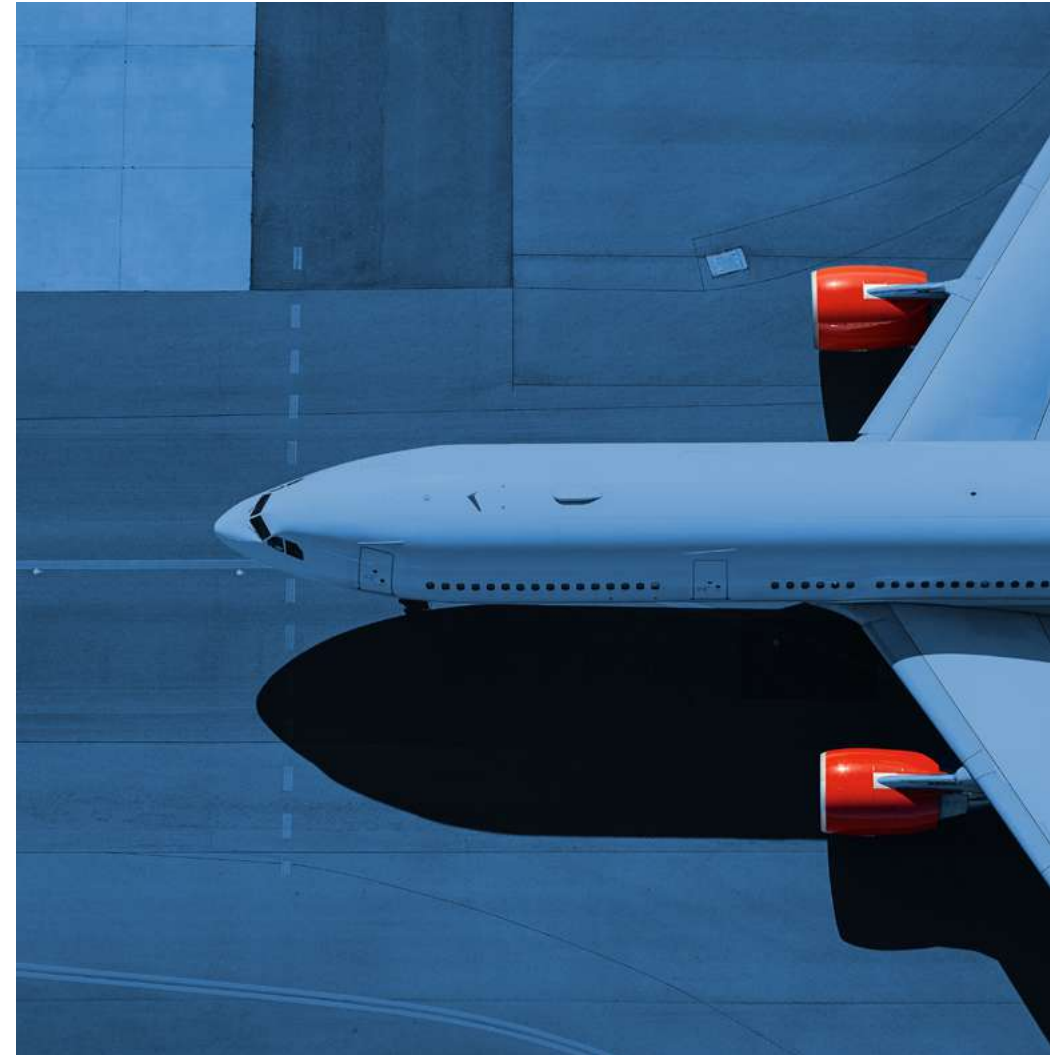
a. La seguridad: es la prioridad número 1 de la industria y por lo tanto se debería considerar como factor para la competitividad de los países. Para esta edición del Índice de Competitividad nos hubiera gustado incluir un indicador que expresara tal factor. Incluso, la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, realiza una auditoría de seguridad sobre la implementación de sus estándares. En dicha auditoría revisa el nivel de implementación de sus estándares. Sin embargo, el año de la última auditoría para países como México se realizó en el 2012, o Venezuela y Argentina en el 2013, consideramos que los datos no son lo suficiente vigentes para ser incluidos en este reporte⁸.

b. La facilidad de una aerolínea para operar en un país diferente al de su origen. Un reflejo de esta facilidad pueden ser los acuerdos de cielos aéreos que tienen los países.

c. Sobre la calidad de la infraestructura desde la perspectiva de las aerolíneas, en este documento se considera la opinión del pasajero utilizando los resultados de Skytrax, la cual realiza una encuesta a los pasajeros. Sería interesante conocer la perspectiva de los otros usuarios de aeropuertos, tales como las aerolíneas. Para esta edición del Estudio de Competitividad no fue posible incluir estos factores.

Para la edición 2023 de este documento buscaremos examinar la posibilidad de incluir estos 3 factores de competitividad.

3. Latinoamérica y el Caribe tienen un amplio campo de crecimiento. Mientras países y regiones como Estados Unidos y Europa tienen 2.8 y 2.7 viajes por año. En Latinoamérica y el Caribe tal cifra corresponde a 0.6 viajes por año.



⁸Fuente: Safety Audit Results ICAO

País	Pasajeros (domesticos+ internacional) 2019	Población 2019	Viajes Per-Capita (pax/pob)
Europa	1.216.142.153	447.197.811	2,7
Estados Unidos de América	931.968.780	328.329.953	2,8
LAC	360.168.666	646.495.572	0,6
Brasil	106.895.512	211.049.519	0,5
México	77.523.036	127.575.529	0,6
Colombia	36.798.070	50.339.443	0,7
Argentina	22.400.108	44.938.712	0,5
Perú	21.421.097	32.510.462	0,7
Chile	20.662.016	18.952.035	1,1
Panamá	8.724.681	4.246.440	2,1
República Dominicana	7.009.723	10.738.957	0,7
Bolivia	5.978.758	11.513.102	0,5
Ecuador	5.516.820	17.373.657	0,3
Puerto Rico	5.189.048	3.193.694	1,6
Cuba	4.894.844	11.333.484	0,4
Costa Rica	3.782.033	5.047.561	0,7
Jamaica	3.288.522	2.948.277	1,1
Venezuela	2.900.226	28.515.829	0,1
Belice	2.851.681	390.351	7,3
Bahamas	2.799.510	389.486	7,2
El Salvador	2.579.084	6.453.550	0,4
Trinidad y Tobago	2.251.104	1.394.969	1,6
Guatemala	1.863.789	16.604.026	0,1

Aruba	1.388.384	106.31	13,1
Honduras	1.235.928	9.746.115	0,1
Barbados	1.207.569	287.021	4,2
Uruguay	1.096.646	3.461.731	0,3
Islas Vírgenes de los Estados Unidos de América	986.426	106.669	9,2
St. Marteen	892.356	41.608	21,4
Islas Caimán	835.424	64.948	12,9
Paraguay	740.755	7.044.639	0,1
Curazao	737.457	157.441	4,7
Haití	718.013	11.263.079	0,1
Islas Turcas y Caicos	714.432	38.194	18,7
Nicaragua	705.815	6.545.503	0,1
Antigua y Barbuda	624.566	97.115	6,4
Santa Lucía	615.537	182.795	3,4
Bermudas	435.049	63.911	6,8
Guayana	397.298	782.775	0,5
Surinam	308.085	581.363	0,5
Islas Vírgenes Británicas	302.859	30.033	10,1
Granada	268.069	112.002	2,4
San Cristóbal y Nieves	243.8	52.834	4,6
San Vicente y las Granadinas	164.913	110.593	1,5
Domínica	113.489	71.808	1,6
Saint Martin	106.131	38.002	2,8

Fuente: Pasajeros: Amadeus. Población: Banco Mundial. 2019
Población: Banco Mundial 2019

Recomendaciones:

1.

Los pasajeros son susceptibles al precio. Para capturar un mayor tránsito internacional la industria podría considerar reducir los impuestos que afectan al boleto de compra. La preocupación de muchos gobiernos es que al realizar tal medida los ingresos tributarios se reduzcan, sin embargo, un turista que llega a un destino, usa un taxi, se hospeda en un hotel, consume en restaurantes, contrata servicios turísticos, en este sentido, el turista termina generando un derrame económico mayor que le permitiría al gobierno recaudar a través de mayores tributos en los boletos y a su vez, terminaría generando mayores recursos al Gobierno a través de los otros actores de la cadena del turismo. Argentina está significativamente por encima de los niveles tributarios de otros países de la región.

2.

En la región existen iniciativas de SAF en sólo 3 países (Panamá, Paraguay y Brasil). El realizar acciones que impulsen la construcción de infraestructura que produzca y almacene este tipo de combustible, constituiría una oportunidad para los países en la región.

3.

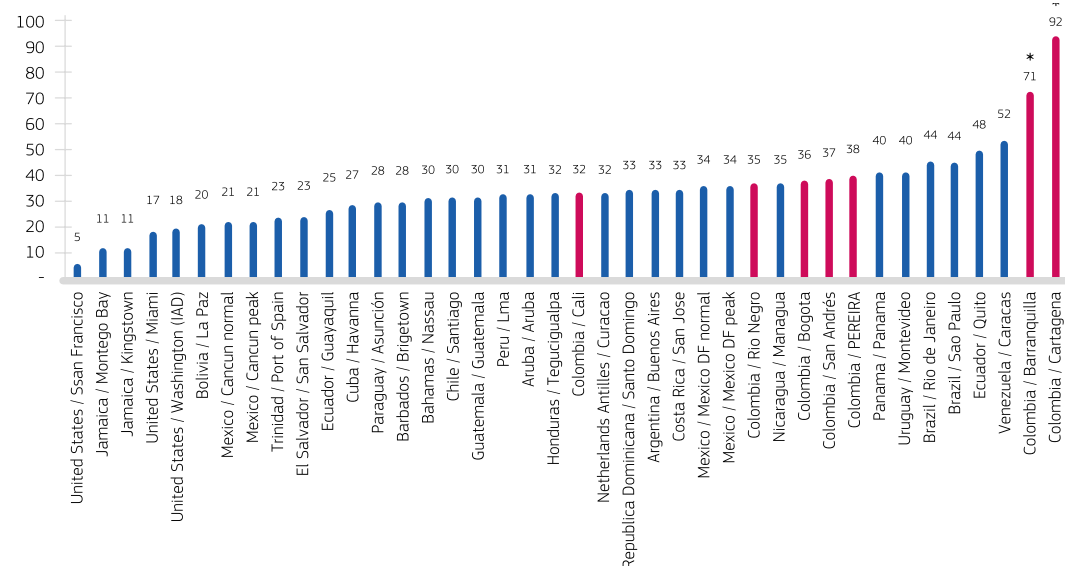
Los países menos competitivos fueron Argentina, Puerto Rico o Cuba, sobre todo en los siguientes factores de tamaño de mercado y de combustible y SAF. Por esta razón, este documento les podría ayudar a considerar estrategias para que puedan aprovechar dichas áreas de oportunidad.

Anexo 1

El caso de la reducción de la tasa aeroportuaria de Cartagena

· Para el año 2014, la ciudad de Cartagena tenía una de las tasas aeroportuarias más altas del hemisferio.

Tasas aeroportuarias 2014 US\$ por pasajero



1. La alta carga impositiva se constituyó en una barrera al acceso del servicio por parte de los usuarios, al igual que su alto costo impedía la competitividad del destino.
2. Se realizaron una serie de reuniones con agentes de interés con el objetivo de impulsar la disminución de la tasa.

- Gobierno Nacional: Ministerio de Comercio, Ministerio de Transporte, Aerocivil, Vicepresidencia de la República, Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).
- Gobierno Departamental y Distrital.
- Otros agentes: Cámara de Comercio de Cartagena, Corpoturismo de Cartagena, Gremio Hotelero de Cartagena, Procolombia (Entidad del Gobierno de Colombia encargada de la promoción del país internacionalmente).
- Concesionario del aeropuerto: Sociedad Aeroportuario de Cartagena.

3. La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI (Entidad del Estado encargada de la gestión contractual) acordó con el concesionario la implementación de la reducción de la tasa internacional y de las contraprestaciones atadas a esta última, por un periodo de 2 años, con él se busca evaluar el impacto real de la decisión y hacer los ajustes que se requieran.

4. La tasa aeroportuaria se reduce un 58% pasando de 92 dólares a 38 dólares.

5. La Aeronáutica Civil contrató un estudio para cuantificar el impacto en la economía por efecto de la disminución de la tasa aeroportuaria con un think tank independiente (Fedesarrollo), el cual confirma que el destino se volverá más competitivo con la reducción de la tasa y estima un aumento de la demanda de transporte, al igual que del PIB de la ciudad.

6. Los ingresos del aeropuerto se mantuvieron a través de:

- Un aumento del volumen de pasajeros. En el primer año de disminución de la tasa, los pasajeros internacionales crecieron un 40%.
- Un aumento de la tasa aeroportuaria nacional.
- El déficit que no fuera cubierto por los dos casos anterior, lo cubre un fondo desde MinTransporte.

7. Los medios de comunicación jugaron un papel importante para difundir la falta de competitividad del destino, ayudando al Gobierno a impulsar la revisión del mismo.

Anexo 2

Impuestos tasas y contribuciones por país

Argentina

Tipo	Nombre del Impuesto	Salida / Llegada	Definición	Se Aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Aeropuerto	Impuesto aeroportuario (Internacional)	Salida	Se aplica a pasajeros que salen en vuelos internacionales desde un aeropuerto en Argentina, independientemente del lugar en el que el boleto se compró y emitió.	Pasajeros en vuelos internacionales.	Se recauda al momento de la venta y se muestra en la casilla de impuestos con un código XR	EZE - Ministro Pistarini	USD\$ 57	Niños menores de 2 años sin asiento.
Aeropuerto	Impuesto de Servicios de Aduana e Inmigración (Internacional)	Salida	Se aplica a cada pasajero internacional que sale de Argentina. El propósito del impuesto es recuperar los costos de los servicios de aduana e inmigración.	Pasajeros en vuelos internacionales.	Se cobra durante la venta para los pasajes emitidos en Argentina (este impuesto puede cobrarse durante la venta en pasajes emitidos en otros países).	EZE - Ministro Pistarini	USD\$ 10	Empleados de las Naciones Unidas.
Ventas	Impuesto sobre la renta	Salida	Se aplica a todos los boletos internacionales y documentos misceláneos vendidos en Argentina. El impuesto sobre la renta se recauda por adelantado a todos los pasajeros. Las aerolíneas son responsables de la recaudación y el pago de este impuesto. (solo de sus ventas directas) (las agencias son responsables del ZK cobrado por ellos)	Pagos efectivo en USD Y ARS.	Todos los aeropuertos 1. El ZK se vuelve exento de multa. El impuesto ZK no debe ser cobrado automáticamente al comprar el boleto. 2. Según lo establecido en la Resolución General AFIP 3819/2015. el ZK se reducirá al 5% y se aplicará sólo en boletos emitidos con pago en efectivo (facturas en papel) y puede agregarse manualmente o cobrado a través de EMD.	TODOS LOS AEROPUERTOS	Se aplica el 5% sobre el resultado del monto equivalente pagado en ARS (tarifa) más el recargo por combustible YQ/YR.	Diplomáticos y Funcionarios de Gobierno
Aeropuerto	Impuesto de Seguridad (Internacional)	Salida	Aplica a cada pasajero que sale en vuelos internacionales, se destina para recuperar los costos de los servicios de seguridad aeroportuaria.	Pasajeros en vuelos internacionales.	Se cobrará al momento de la venta y se mostrará por separado en el boleto mediante el código TQ.	EZE - Ministro Pistarini	USD\$ 8	Niños menores de 2 años.
Ventas	Impuesto de Inclusión y Solidaridad (PAIS)	Salida	El Impuesto de Inclusión y Solidaridad (PAIS) se aplica al transporte aéreo de pasajeros con el fin de recaudar fondos para el Gobierno.	Pasajeros en vuelos internacionales. Mostrador ARG y todos los pagos en PESOS	Aplica para los boletos internacionales vendidos en Argentina. Se aplica un 30% sobre la tarifa, además de las cuotas YQ/YR. El impuesto se aplica a los boletos emitidos en ARS y pagados en ARS. En caso de cambios, se aplica el 30% a la diferencia de la tarifa pagada más la diferencia del recargo por combustible, si procede. Este impuesto es reembolsable sólo si el boleto es reembolsable.	TODO EL AEROPUERTO	30% de la tarifa	Viaje entre Argentina y MPN
Ventas	Impuesto Fiscal - AFIP RG 4815	Salida	El Impuesto Fiscal - AFIP RG 4815 se aplica al transporte aéreo de pasajeros, se destina para la recaudación de fondos para el Gobierno.	Pasajeros en vuelos internacionales. Mostrador ARG y todos los pagos en PESOS	Aplica para boletos internacionales vendidos en Argentina. Se aplica un 35% sobre la tarifa, además de las cuotas YQ/YR. Este impuesto aplica a los boletos emitidos en ARS y pagados en ARS, sólo para residentes argentinos.	TODO EL AEROPUERTO	45% de la tarifa	Viaje entre Argentina y MPN Diplomáticos y Funcionarios del Gobierno
Ventas	Impuesto sobre pasajes	Salida	Aplica para todos los boletos vendidos/emitados en Argentina o vendidos/emitados en un país extranjero a los residentes de Argentina cuando el origen del viaje es cualquier lugar dentro de la Argentina. El impuesto AR se debe aplicar al resultado de la tarifa (o de la cantidad pagada equivalente) más el YQ/YR.	Pasajeros en vuelos internacionales.	El impuesto porcentual debe aplicarse sobre el importe final del boleto con la excepción de los importes XR (Impuesto Aeroportuario recaudado al momento de la emisión), TQ (Impuesto de Seguridad) y QO (Impuesto de Inmigración y Aduanas), sobre los cuales no se aplica un impuesto sobre el boleto.	TODO EL AEROPUERTO	7% de la tarifa	Viaje entre Argentina y MPN Diplomáticos estacionados en Argentina, así como familiares directos y personal doméstico.

Aruba

Tipo	Nombre del Impuesto	Salida / Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuesto Aeroportuario (Salida)	Cargo de infraestructura y Seguridad para el Pasajero	Salida	Se aplica a cada pasajero que sale de Aruba en vuelos internacionales. Para los boletos de avión emitidos a partir del 1 de mayo de 1997, el PFC se recogerá al momento de la venta del pasaje.	Pasajeros en vuelos internacionales.	Se cobra durante la venta y se muestra por separado en el boleto con un código AW	AUA	USD\$ 34.25	Pasajeros desviados involuntariamente (Ver detalle en IATA)
Impuestos Aeroportuarios	Impuesto de promoción de viaje	Llegada	Se aplica a cualquier viaje que inicie en un país extranjero y promocióne el turismo en Aruba	Pasajeros en vuelos internacionales.	Se cobra en el punto de venta y se muestra en la casilla de impuestos del boleto mediante el código QC	AUA	USD\$ 10	Pasajeros en tránsito/traslado (24 horas)
Impuestos Aeroportuarios	Cargo por instalaciones especiales	Salida	Este cargo solo se aplica a los pasajeros que viajan a Estados Unidos y/o sus territorios, y que tienen que hacer uso de las instalaciones de preinspección de inmigración y aduanas de Estados Unidos. Este cargo se aplica a los pasajeros que embarcan en Aruba, así como a los pasajeros en tránsito.	Pasajeros en vuelos internacionales.	Se cobra durante su venta y se muestra por separado en el boleto con un código VJ.	AUA	USD\$ 5.25	Vuelos militares. Redireccionamientos involuntarios.

Bahamas

Tipo	Nombre del Impuesto	Salida / Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuestos Aeroportuarios	Impuesto de salida de pasajeros	Salida	Pagadero por los pasajeros que salen en vuelos internacionales.	Pasajeros en vuelos internacionales.	Pagado por el pasajero a su salida, cobrado durante la venta y mostrado en el boleto con un código EA.	NASS- Lynden Pindling	29 BSD / USD	
Impuesto aeroportuario	Tarifa de seguridad (internacional)	Salida	Aplicable a los pasajeros que salen en vuelos internacionales	Pasajeros en vuelos internacionales.	Se cobra durante la venta de pasajes y se identifica con el código GK.	NASS- Lynden Pindling	9 BSD/USD	Niños menores de 2 años.
								Tripulación de la aerolínea en servicio
Impuesto aeroportuario	Tarifa de Procesamiento de Pasajeros	Salida	Pagadero por el pasajero que viaja en vuelos internacionales, tiene como fin recuperar el costo de los servicios de la terminal.	Pasajeros en vuelos internacionales.	El cargo debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto.	NASS- Lynden Pindling	10 BSD / USD	Diplomáticos.
Impuesto Aeroportuario	Tarifa de Instalaciones Aeroportuaria	Salida	Aplica a cada pasajero: 1. sale/llega en vuelos internacionales desde/hacia el Aeropuerto Internacional de Gran Bahama (FPO) y 2. que sale en vuelos internacionales desde el aeropuerto Lynden Pindling (NAS) (añadido en MAYO de 2007) 3. Con el fin de mantener y mejorar las instalaciones aeroportuarias para los pasajeros.	Pasajeros en vuelos internacionales.	Cobrado al momento de la venta de pasajes e identificado por separado en el boleto con el código GJ.	NASS- Lynden Pindling	38 BSD / USD	Diplomáticos. Redireccionamientos involuntarios (Ver detalles en IATA)
								Diplomáticos.
Impuesto sobre ventas	Impuesto sobre el valor añadido	Salida	1. En el caso de viajes internacionales con salida y llegadas a las Bahamas, se aplica un IVA del 7.5% sobre la tarifa de instalaciones para pasajeros (GJ), la tarifa de seguridad (GK), el cargo por procesamiento de pasajeros (PO) y otros cargos aeroportuarios de Bahamas que pueden provenir del IVA.	Pasajeros en vuelos internacionales.	Cobrar y remitir el IVA recaudado en las ventas de boletos y accesorios de acuerdo con la Ley del IVA.	NASS- Lynden Pindling	12% se aplica sobre el GJ, GK y PO Total 6.8 USD	
Impuestos aeroportuarios	Impuesto de Pasajero (Salidas)	Salida/Llegada	Impuesto a los pasajeros que viajan en vuelos internacionales	Pasajeros en vuelos internacionales.	El cargo debe ser cobrado en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto.	NASS- Lynden Pindling	USD\$ 1	Ninguno

Barbados

Tipo	Nombre del impuesto	Salida/llegada	Definición	Se Aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exenciones:
Impuesto sobre la venta	Impuesto sobre el valor añadido	Salida	Para los boletos emitidos y pagados en Barbados para viajes que inician fuera de Barbados, el impuesto sobre el valor añadido (BB) no aplica. El IVA también se aplica sobre el valor de todos los boletos comprados en cualquier lado pero que parten de Barbados.		Se cobra durante la venta y se muestra en la casilla de impuestos con un código BB.	BGI	17.50%	Transporte terrestre
Impuestos aeroportuarios	Tarifa de facilitación aeroportuaria (internacional)	Llegada	Se aplica a los pasajeros que llegan a Barbados en vuelos internacionales.		Se cobra por las aerolíneas directamente de los pasajeros.	BGI	3 BBD	Niños de menos de 2 años Tripulación de la aerolínea en servicio.
Impuestos de aeropuerto	Cargo por Servicio Aeroportuario (Internacional)	Salida	Impuesto sobre todas las salidas locales e internacionales para cubrir los costos promoción y desarrollo del sector turístico.	Salidas locales a Antigua y Barbuda, Bahamas, Belice, Dominica, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, Montserrat, Santa Lucía, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, Surinam, Trinidad y Tobago, Anguila, Bermudas, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán, Islas Turcas y Caicos	El impuesto se cobrará en el punto de venta y se indicará por separado en el boleto con el código M3.	BGI	70 BBD	Niños menores a 2 años con asiento. Transferencias en línea hasta por 24 horas.
Impuestos aeroportuarios	Cargo por servicio al pasajero (internacional)	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen del aeropuerto internacional Grantley Adams en vuelos internacionales.		Se cobra durante la venta y se muestra por separado en el boleto a través de un código JG.	BGI	25 BBD	Pasajeros en escalas directas (mismo número de vuelo y avión).
Impuestos aeroportuarios	Tarifa de seguridad (internacional)	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen del aeropuerto internacional Grantley Adams en vuelos internacionales.		Se cobra durante la venta y se muestra por separado en el boleto con un código JH.	BGI	6.4 BBD	Sin escala - Pasajeros en escala directa (mismo número de vuelo y avión).

Belice

Tipo	Nombre del impuesto	Salida / Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa
Impuesto aeroportuario	Tarifa de desarrollo aeroportuario	Salida	Se aplica a los pasajeros extranjeros (es decir, ciudadanos no beliceños y personas que no residen permanentemente en Belice) que salen en vuelos internacionales. Esta tarifa se destina para cubrir costos de las mejoras importantes realizadas en el aeropuerto.		Se cobrará en el punto de venta y se indicará por separado en el boleto mediante el código BU.	BZE	Government Ministers. Members of the National Assembly
Impuesto aeroportuario	Impuesto de conservación	Salida	Se cobra a todos los no residentes de Belice que salen en todos los vuelos internacionales con boletos que hayan sido vendidos y emitidos en cualquier lugar.		BZE	40 BZD	Niños menores a 2 años. Niños de 2 a 12 años Los ciudadanos beliceños que posean cualquiera de los siguientes documentos: pasaporte válido, tarjeta de residencia de Belice o un certificado de naturalización.
Impuesto aeroportuario	Tarifa de servicio al pasajero	Salida	Se aplica por cada pasajero que sale en un vuelo internacional, independientemente del lugar de venta y/o emisión de los boletos, para el mantenimiento de las instalaciones del aeropuerto.		Se cobra a la salida (check-in) de los pasajeros junto con el Impuesto de Seguridad Internacional, excepto aquellas aerolíneas que aconsejan al IATA cobrarlo utilizando un código FV en el boleto.	BZE	30 BZD
Impuesto aeroportuario	Tarifa de seguridad (internacional)	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen de Belice Philip S. W. Goldson Intl. (BZE) en vuelos internacionales con boletos que fueron vendidos y emitidos en cualquier lugar.		El Impuesto de Seguridad Internacional se cobra junto con el Impuesto de Salida de los pasajeros al momento del check-in, excepto para aquellas aerolíneas que aconsejan a IATA cobrar el FW en el boleto.	BZE	5 BZD
Impuesto sobre la venta	Impuesto de boletos	Salida	Se paga en cualquier boleto emitido en Belice para servicios de transporte aéreo que salgan/lleguen a Belice; o para cualquier tipo de transporte que involucre abandonar Belice. Una vez por cada itinerario.		El BZ debe cobrarse una vez por cada evaluación de boleto para los puntos de venta en Belice de TODOS los boletos internacionales emitidos en el país, independientemente de si involucra viajes dentro de Belice.	BZE	Personas cuya visita a Belice dure menos de 24 horas; Personas que salen de Belice por deber oficial

Bolivia

Tipo	Nombre del impuesto	Salida / Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa
Impuestos sobre las ventas	IVA- Impuesto sobre las ventas	Salida	Se aplica sobre el valor de todos los boletos emitidos en cualquier lugar para viajes que tienen origen en Bolivia, independientemente del lugar de compra.	Pasajeros en vuelos internacionales.	Se cobra durante la venta y se muestra en la casilla de impuestos con el código BO	VVI -Santa Cruz	14.94% sobre la tarifa
Impuestos aeroportuarios	Cargo por servicio al pasajero (internacional)	Salida	Aplica para todos los boletos para todas las salidas nacionales e internacionales desde La Paz - Aeropuerto de El Alto (LPB), Cochabamba - Aeropuerto Jorge Wilsterman (CBB) y Santa Cruz - Aeropuerto de Viruviru (VVI) independientemente del punto de origen original para financiar el uso de las instalaciones del aeropuerto.	Pasajeros en vuelos internacionales.	Punto de Venta	VVI - Santa Cruz	USDS 25
Impuesto aeroportuario	Impuesto de seguridad (internacional)	Salida	Pagadero por cualquier residente en Bolivia o visitantes que permanezcan más de 90 días en viajes que comienzan en Bolivia	Pasajeros en vuelos internacionales.	Este impuesto reemplaza el impuesto de salida no multable vigente que se paga al salir del país.	VVI - Santa Cruz	360 BOB

Brasil

Type	Tax Name	Departure / Arrival	Definition	Applicable to	Collection Description	Airport	Rate	Exemption(s) :
Impuesto aeroportuario	Tasa de embarque (internacional)		Se aplica a todos los pasajeros que salen en vuelos internacionales desde Brasil. Se aplica en todos los pasajes independientemente del lugar de venta o emisión del boleto.	Pasajeros en vuelos internacionales.	Se cobra al momento de la venta y se muestra en el boleto con un código BR	BSB - Presidente Juscelino Kubitschek / Brasilia	55.87 BRL	Empleados gubernamentales y personal militar que viajan en servicio con boletos emitidos contra solicitud del gobierno.
						CNF - Tancredo Neves	57.76 BRL	Traslados dentro de un plazo de 24 horas, internacional.
						SSA - Luís Eduardo Magalhães / Salvador	57.41 BRL	Empleados gubernamentales y personal militar que viajan en servicio con pasajes emitidos contra solicitud del gobierno.
						VIX - Eurico de Aguiar Salles	58.35 BRL	

Tipo	Nombre del impuesto	Salida / Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuestos aeroportuarios	Cargo por Instalaciones Aeroportuarias (Internacional)	Salida	Para apoyar a los aeropuertos nacionales. Se cobra a los pasajeros que salen en vuelos internacionales, independientemente del lugar de emisión, con una conversión a la moneda local del país de emisión.	Pasajeros en vuelos internacionales.	Debe cobrarse durante la venta y mostrarse por separado en el billete con el código ZQ.	SCL- Arturo Merino Benitez	USDS 25 / CLPS 5.826	Salidas desde ESR (El Salvador) y YAI (Chillán). Diplomats (Revisar los países en IATA) Tripulación de la aerolínea en servicio. Sin escala - Pasajeros en tránsito/traslado (12 horas). Niños menores de 2 años

Tipo	Nombre del Impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuesto sobre ventas	Impuesto sobre la venta (internacional) = I.V.A.	Salida	Aplica en todos los boletos, EMD el pase aéreo de visita/descubre Colombia vendido en cualquier lugar para cualquier viaje internacional con origen en Colombia, y a los diferenciales debido al desvío.	Pago en impuesto sobre la venta: Para los boletos vendidos en Colombia, el monto del impuesto recaudado debe enseñarse en el mostrador correspondiente. Para los boletos vendidos fuera de Colombia, es prerrogativa del transportista emisor determinar cuándo y dónde se recaudarán los impuestos. Se ha decidido que, cuando los boletos se vendan en América del Norte o Europa, los impuestos se cobrarán en el punto de venta. Ventas/PTA en Sudamérica, el impuesto se cobrará en Colombia. Este impuesto se aplica a todos los boletos vendidos en cualquier lugar desde cualquier viaje internacional con origen en Colombia 5% ida o 2,5% ida y vuelta	Recaudado al momento de la venta y se muestra en la taquilla de impuestos del boleto como código YS.	Todos	5% (nacinal y de ida) 2,50% (ida y vuelta) 0% desde y hacia la isla de San Andrés	<p>Pasajes emitidos en el aeropuerto ADZ de la isla de San Andrés (zona franca)</p> <p>Tarifa Call center 19%</p> <p>Boletos con identificación (100% de descuento)</p> <p>Billetes emitidos en Colombia que sólo cubren itinerarios en el extranjero, independientemente del lugar en el territorio nacional donde se emitan</p>
Impuestos aeroportuarios	Impuesto aeroportuario (internacional)	Salida	Para la prestación de servicios aeroportuarios. Se aplica a todos los pasajeros que salen en vuelos internacionales	Aplica para todos los pasajes internacionales que tienen origen en Colombia, con algunas excepciones	Se cobra en el punto de venta y se mostrará en la casilla de impuesto en el boleto con el código CO	ADZ	USDS 37	Deportados
		Salida		44813.95833		BAQ	USDS 43	Los pasajeros internacionales que conectan vuelos internacionales en Colombia y dentro de las 24 horas o menos están exentos, excepto a través de CTG donde los pasajeros en tránsito están exentos hasta doce horas. Pero los pasajeros con vuelos de conexión nacionales a internacionales no están exentos del impuesto internacional de aeropuertos (co).
				El TTBS ha sido informado por Avianca (AV) que, a partir del 19 de junio de 2015 y para los viajes a partir del 19 de junio de 2015, el impuesto de salida de residentes (Timbre) (DG) se aplica solo en moneda COP.		ADZ	94000 COP	
Impuestos aeroportuarios	Impuesto de salida de residentes (Timbre)		Se cobra a los residentes de Colombia que salen en vuelos internacionales.		Se cobra al momento de la salida por Aerocivil de Colombia.			Los pasajeros internacionales que conectan vuelos internacionales en Colombia y dentro de las 24 horas están exentos sólo en escalas internacionales a internacionales, pero los pasajeros que conectan vuelos nacionales a internacionales NO están exentos del impuesto de salida de residentes colombianos (DG).
		Llegada		Por esta razón, tenga en cuenta que TTBS cancelará el valor para salidas internacionales - e n los boletos vendidos fuera de Colombia, y solo dejará activo el valor para salidas internacionales. Causalidad: El impuesto al turismo se genera con la entrada de un pasajero extranjero a territorio colombiano. Responsable del cobro: el cobro y pago al momento de la venta, corresponde a las compañías de transporte aéreo internacional de pasajeros, que realizan vuelos regulares a Colombia.				Trabajadores filipinos contratados en el extranjero.
Impuestos aeroportuarios	Impuesto al turismo	Llegada	El impuesto para el turismo será de quince (US \$ 15) dólares estadounidenses o su equivalente en pesos colombianos.		Se cobrará en el punto de venta y aparecerá en el boleto, en la casilla de impuestos, con el código JS.	ADZ	USDS 15	Ver detalle en el sitio web de IATA
						BAQ		Personal de organismos internacionales creados a través de acuerdos multilaterales a los que Colombia se ha adherido.

Tipo	Nombre del Impuesto	Salida / Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuesto sobre ventas	Impuesto de transporte	Salida	Aplica a todos los boletos, EMD para el transporte internacional pagado en Costa Rica, independientemente del lugar de emisión y origen.	La TTBS ha sido informada por Delta Airlines (DL) que, a partir del 18 de marzo de 2011, el impuesto sobre el Transporte (CR) de Costa Rica no aplica en los boletos emitidos para viajar a partir del 18 de marzo de 2011.	Se cobra al momento de la venta y se muestra en el boleto, en la casilla con el código CR.	SJO / LIR	5%	Diplomáticos (ver detalle en IATA) Documentos de transporte de cualquier tipo emitidos al Gobierno de Costa Rica.
Impuesto sobre ventas	Impuesto de ventas de transporte para ventas realizadas fuera de Costa Rica	Salida	Impuesto de ventas de transporte para ventas realizadas fuera de Costa Rica, con viajes que comienzan en Costa Rica. Para apoyar al Instituto Costarricense de Turismo.	Nueva descripción de la solicitud relacionada con los reembolsos: Cobrado sobre el valor de los boletos emitidos fuera de Costa Rica para viajes Internacionales con origen Costa Rica. Reembolsable por la aerolínea que lo vende.	El cargo se cobrará en el punto de venta y se mostrará por separado en el boleto	SJO/LIR	5%	Ninguno
Impuesto sobre ventas	Impuesto sobre las ventas (internacional)	Salida	Aplica sobre los boletos vendidos en cualquier lugar para viajes aéreos internacionales con origen en Costa Rica con el propósito de fortalecer las finanzas públicas.	Viajes aéreos internacionales: 0,4% sobre la tarifa, más YQ/YR y códigos CR y OU. Los siguientes impuestos y tasas deben incluirse como base para el cálculo del IVA para los viajes aéreos internacionales:	Viajes aéreos internacionales: 0,4% sobre la tarifa, más YQ/YR y códigos CR y OU.	SJO/LIR	0,4% (Viajes aéreos internacionales: 0,4% sobre la tarifa, más YQ/YR y códigos CR y OU)	Ninguna
Impuestos aeroportuarios	Tarifa de inspección de equipaje (internacional)	Salida	Aplica a todos los pasajeros que salen de Costa Rica en vuelos internacionales con el propósito de financiar programas de agricultura para reducir la introducción de nuevas plagas.		Se cobrará en el punto de venta y se indicará por separado en el boleto con el código A1.	SJO/LIR	USDS 2	Tripulación de la aerolínea en servicio. Tripulación de la aerolínea en servicio
Impuestos aeroportuarios	Impuesto de embarque (internacional)	Salida	Se aplica a todos los pasajeros que salen de Costa Rica en vuelos internacionales.		El impuesto se recaudará en el punto de venta y se indicará por separado en el boleto con el código B1.	SJO/LIR	USDS 27	Pasajeros en escala que conectan vuelos internacionales a vuelos internacionales dentro de un plazo de 12 horas o menos, independientemente de que abandonen de la terminal del aeropuerto.
Impuestos aeroportuarios	Impuesto de turismo entrante	Salida	Se aplica a los boletos emitidos fuera de Costa Rica para viajar a Costa Rica para financiar programas de turismo.	<u>The tax does not apply to tickets issued in Costa Rica. The tax does not apply to travels originated in Costa Rica[1]</u>	Se cobrará en el punto de venta y se indicará por separado en el boleto mediante el código NW.	SJO/LIR	USDS 15	Sin escala - Pasajeros en tránsito/traslado (12 horas).
Impuestos aeroportuarios	Cargo de usuarios en el área común (internacional)	Salida	Impuesto sobre las salidas internacionales con fines de mantenimiento y mejora de aeropuertos. Se aplica en todo el mundo para viajar con equipaje en los aeropuertos de San José y Liberia en Costa Rica.	El término "llegadas" se eliminó de la definición fiscal el 21 de octubre de 2015, ya que el FS se aplica sólo a las salidas. A partir del 29 de junio de 2019, el FS se aplica en todos los aeropuertos de CR	Se cobra en el punto de venta y se indicará por separado en el boleto mediante el código FS.	LIR SJO	USDS 4.55 USDS 10.76	Ninguna
Impuestos aeroportuarios	Tarifa de seguridad (internacional)	Salida y llegada	Se aplica a los pasajeros que salen o llegan en vuelos internacionales.	A partir del 29 de junio de 2019. El IK se aplica a todos los aeropuertos de CR	Se cobra durante la venta y se muestra por separado en el boleto con el código IK.	LIR	USDS 1.98	Ninguna
Impuestos aeroportuarios	Tarifa suplementaria de seguridad	Salida y llegada	Financiar la prestación de servicios de seguridad adicionales en el aeropuerto SJO	El TTBS ha sido informado por Avianca (AV) que se requiere un nuevo código en el boleto para el cobro de la tarifa de seguridad en el aeropuerto SJO, vigente para los pasajes emitidos a partir del 16 de junio de 2020 y para los viajes que tengan lugar a partir del 26 de agosto de 2020.	El impuesto debe cobrarse sobre la venta en el punto de venta, y mostrarse por separado en el boleto con el código PS.	SJO	USDS 0.31	Ninguna

Cuba

Tipo	Nombre del impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuestos aeroportuarios	Impuesto Aeroportuario de Servicios al Pasajero (Internacional)	Salida	Sea aplica a todos los boletos por cada salida internacional desde todos los aeropuertos internacionales de Cuba para financiar los servicios aeroportuarios a los pasajeros y la contribución al Presupuesto del Estado.	Este impuesto reemplaza el impuesto de salida no multable.	El impuesto debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto por el código CU.	TODO EL AEROPUERTO	625 CUP/25 USD	Pasajero en tránsito/escala que no abandona el área de tránsito
Impuestos aeroportuarios	Impuesto Sanitario	Llegada	Se requiere un nuevo código de boleto para el cobro del Impuesto Sanitario, que grava a todos los pasajeros que llegan de vuelos internacionales a todos los aeropuertos de Cuba, para financiar los costos de aplicar medidas higiénico-sanitarias adicionales en todos los aeropuertos de Cuba.	Se aplica a todos los pasajeros que llegan de vuelos internacionales a todos los aeropuertos de Cuba.	Se cobrará sobre la venta en el punto de venta y se mostrará por separado en el boleto con el código Q5	TODO EL AEROPUERTO	USD\$ 30	Tripulantes de línea aérea de guardia que permanecen en Cuba menos de 24 horas

Curazao

Tipo	Nombre del Impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuestos aeroportuarios	Cargo por instalaciones aeroportuarias (internacional)	Salida	Se aplica a todos los boletos y PTA independientemente del lugar de emisión, para salidas desde CUR a destinos internacionales, incluyendo AUA (todos los demás destinos fuera de Bonaire, Saba, San Eustaquio, San Martín).	El impuesto también se aplica a los pasajeros no comerciales, pasajeros en servicio, y pasajeros de espacios disponibles.	Para las salidas de CUR a partir del 1 de abril de 2001, el impuesto debe cobrarse al momento de la venta y mostrarse en la casilla de impuestos con el código AN.	CUR- Hato	USDS 51.74	Pasajeros en escala que puedan demostrar que se pagó un impuesto similar a la salida de uno de los otros aeropuertos de las Antillas Neerlandesas y que su transferencia al CUR ocurrió dentro de un período de 24 horas.
							USDS 35.74	Pasajeros a quienes se les denegó la entrada en las Antillas Neerlandesas sobre la base de la Ordenanza Federal y, como tal, se consideraron inadmisibles.
							USDS 19.74	Pasajeros con pasaporte diplomático.
							USDS 13.74	Miembros de la familia real y su séquito.
								El Gobernador de las Antillas Neerlandesas y sus asistentes. USDS Niños menores de 2 años sin asiento.

Tipo	Nombre del impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del impuesto	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuesto sobre ventas	Impuesto de transporte del gobierno (internacional)	Salida	Se aplica a los boletos y los EMD vendidos y emitidos en Ecuador o en todo el mundo para viajes con origen en Ecuador solamente.	Efectivo para boletos emitidos y viajes que tengan lugar a partir del 01 de junio de 2016, el Impuesto de Transporte del Gobierno Nacional e Internacional (CE) se ha modificado de la siguiente manera: Todos los aeropuertos Salidas: 14%	Se cobra al momento de la venta y se muestra en la casilla de impuestos con el código CE	GYE/UIO	12%	Diplomáticos
Impuestos aeroportuarios	Impuesto de Infraestructura (Internacional)	Llegada	El impuesto de infraestructura se aplica a todos los boletos emitidos hacia Ecuador desde cualquier lugar en el extranjero, a pagar por cada pasajero cuyo viaje se origina en el extranjero y su destino es Ecuador. Se aplica para fortalecer la inversión en infraestructura como carreteras, aeropuertos y seguridad.	Esta descripción es efectiva para boletos emitidos y para viajes que tienen lugar a partir del 1 de mayo de 2015:	El impuesto se cobrará en el punto de venta y se mostrará por separado en el boleto con el código E2	GYE/UIO	\$10.00	Pasajeros con escala con destino final fuera de Ecuador
Impuestos aeroportuarios	Tasa de Turismo (Internacional)	Salida	A partir del 15 de abril de 2016: Definición de impuesto revisada: Aplica para todos los boletos vendidos en cualquier lugar para cualquier viaje internacional originado en Ecuador, se utiliza para el fondo ecuatoriano de promoción turística. El ED no debe cobrarse en un boleto reimpreso. El ED no es reembolsable.	1. E2 se basa en ventas y no es interlineable. 2. E2 no es reembolsable.	Se cobra durante la venta y se muestra por separado en el boleto con el código ED.	GYE/UIO	\$50 USD	Boletos gratuitos (utilizados por el personal de la aerolínea en viajes de negocios)
Impuestos aeroportuarios	Impuesto sobre instalaciones auxiliares aeroportuarias	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen en vuelos internacionales.	Este cargo se cobra directamente a los pasajeros a su salida.	El cargo debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto.	GYE	USD\$ 5	Ex presidentes de países, invitados VIP y comités en visita oficial a Ecuador, cuando sus países de origen tienen un trato recíproco.
Impuesto aeroportuario	Tarifa de seguridad (Intl)	Salida	Se aplica a todos los pasajeros que salen de Ecuador en vuelos internacionales, independientemente del punto de venta o emisión de boletos.	Vuelos internacionales	Se cobra al momento de la venta y se muestra por separado en el boleto mediante el código WT.	UIO	USD\$ 3	Tripulación de la aerolínea en servicio.
Impuesto aeroportuario	Impuesto aeroportuario	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen en vuelos internacionales.	El cargo debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto.	El cargo debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto.	GYE	USD\$ 28.53	Tripulación de la aerolínea en servicio.

El Salvador

Tipo	Nombre del Impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuesto sobre ventas	Impuesto sobre el Valor Añadido (Personas Físicas)	Salida	Se aplica a todos los boletos internacionales vendidos y emitidos en cualquier lugar cuando el viaje se origina en El Salvador.	El IVA de El Salvador no se redondeará.	Recogido en la venta y mostrado en la caja de impuestos del boleto con el código SV	SAL	13%	Funcionarios gubernamentales
Impuesto de Salida	Impuesto de salida del aeropuerto (internacional)	Salida	Se aplica a todos los pasajeros que salen en vuelos internacionales.	Este impuesto se cobraba previamente a los pasajeros a su salida. NB: USD\$ 22.13 comprende la tarifa de USD\$ 19.58 más Impuesto al Valor Agregado (IVA)	Se cobra en el punto de venta y se muestra por separado en el boleto con el código IF	SAL	USD\$ 22.13	Diplomáticos. Tripulación de la aerolínea en servicio
Departure Tax	Tourism Contribution Fee (International)	Departure	Levied on passengers departing on international flights.	Passengers on international flights.	To be collected at point of sale and shown separately on the ticket by code IM.	SAL	7 USD / POR LA PANDEMIA SE SUSPENDIÓ ESTE PAGO	Diplomáticos. Sin escalas - Pasajeros en tránsito/traslado (12 horas).
Departure Tax	Immigration Fee	Departure	Levied on all passengers departing on international flights.	Passengers on international flights.	To be collected at point of sale and shown separately on the ticket by code IG.	SAL	10 USD	Diplomáticos. Sin escalas - Pasajeros en tránsito/traslado (8 horas).

Tipo	Nombre del impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuesto sobre ventas	Impuesto sobre el Valor Añadido (Internacional)	Salida	<p>1. Debe cobrarse sobre montos de boletos internacionales/EMD y boletos de exceso de equipaje vendidos y emitidos en cualquier lugar cuando el viaje se origine en Guatemala.</p> <p>2. El IVA se debe cobrar en todos los boletos y EMDs emitidos en Guatemala</p> <p>siempre que los vuelos se originen en Guatemala sin importar el lugar de la venta o emisión.</p> <p>3. El IVA se aplica sobre el precio más recargos (YQ/YR)</p>	<p>Se debe cobrar el IVA en todos los boletos y EMD emitidos en Guatemala que proporcionen los vuelos con origen en Guatemala, independientemente del lugar de venta/emisión.</p> <p>Aplica para los boletos y EMDs emitidos después del 6 de julio de 2010, y basado en una decisión de Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), para los boletos vendidos en Guatemala de un viaje que no parte de Guatemala,</p>	<p>Recogido en el momento de la venta y mostrado en la caja de impuestos/cargos/tasas del boleto con el código XB.</p>	GUA	12%	<p>Misiones diplomáticas.</p> <hr/> <p>Entidades del gobierno.</p>
Impuesto aeroportuario	Impuesto del turismo de salida (internacional)	Salida	<p>Se aplica a los pasajeros que salen de Guatemala en vuelos internacionales, para el desarrollo del turismo.</p>		<p>Se cobra al momento de la venta y se muestra por separado en el boleto con el código XC.</p>	GUA	USDS 30	<p>Tripulación de línea aérea en servicio.</p> <hr/> <p>Pasajeros con pasaporte diplomático.</p>
Impuesto aeroportuario	Tarifa de seguridad del aeropuerto - Internacional	Salida	<p>Para proporcionar medidas de seguridad en los aeropuertos en Guatemala</p>		<p>El cargo se cobra en el punto de venta y se muestra por separado en el boleto.</p>	GUA	20.00 GTQ	N/A

Guyana

Tipo	Nombre del impuesto	Salida/llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es):
Impuestos sobre la venta	Impuesto de ventas del gobierno	Salida	El impuesto sobre voucher de viaje se aplica en todos los pasajes y EMDs emitidos en Guyana o en cualquier otro país, a cambio de efectivo o a cambio de EMD para los viajes que se originan en Guyana.	Vuelos internacionales	Se cobra en la venta y se muestra en la caja del impuesto con el código GY.	GEO	15%	MCOs por el exceso de equipaje.
Impuesto aeroportuario	Tarifa de Seguridad	Salida	Se aplica como tasa suplementaria a todos los pasajeros para financiar los servicios de seguridad.	Vuelos internacionales	El impuesto debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto con el código I1.	GEO	GYD 4,300.00 / (Eqv. USDS 20)	Escala con el mismo avión
Impuesto aeroportuario	Impuesto de viaje (internacional)	Salida	Se aplica a todos los pasajeros que salen en vuelos internacionales.	Este nuevo código fiscal reemplaza el impuesto de salida del aeropuerto no multable (internacional).	El impuesto debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto con el código I4.	GEO	GYD 3,500.00 / (Eqv. USDS 17)	Naciones unidas
Impuestos aeroportuarios	Cargo de Instalación para los Pasajeros (Int)	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen para aplicarse a los entornos comunes de la instalación (CUTE).		Se cobra en el punto de venta y se muestra por separado en el boleto.	GEO	GYD 3,225.00 / (Eqv. USDS 15)	Niños menores de 2 años sin asiento.

Tipo	Nombre del impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuesto sobre ventas	Impuesto de Transporte (Internacional)	Salida	Se aplica a todos los pasajeros que salen de Haití en vuelos internacionales.	Se aplica a los boletos vendidos y emitidos en cualquier lugar para viajes que salen de Haití.	Se aplica en la venta de entradas y se muestra por separado en la caja de impuestos con el código HT	PAP	10%	Diplomáticos y personal consular y su familia inmediata, es decir, cónyuge e hijos a cargo. (Tener que contar con un título de exención expedido por el Ministerio de Relaciones Exteriores.)
Impuesto aeroportuario	Impuesto de salida del aeropuerto (internacional)	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen de Haití para viajes internacionales.	El 10% se calculará sobre el precio real del boleto. el impuesto debe cobrarse al momento de la venta según el decreto del Gobierno.	Este impuesto era pagadero por los pasajeros a la salida.	PAP	USDS 55	Niños menores de 2 años. Diplomáticos.
Impuestos aeroportuarios	Tarifa de procesamiento migratorio	Llegada	Se aplica a todos los pasajeros que llegan en vuelos internacionales. Para la provisión de un sistema mejorado de control fronterizo en Haití.	Se aplica a todos los pasajeros extranjeros que llegan en vuelos internacionales, y se aplica a todos los pasajeros locales que salen en vuelos internacionales.	Debe ser cobrado en el punto de venta y mostrado por separado en los boletos con el código HI.	PAP	USDS 7	
Impuestos aeroportuarios	Impuesto de desarrollo territorial	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen en vuelos internacionales. Contribuir a los fondos y gestión del Desarrollo Territorial (CFGCDT).	A partir del 19 de septiembre de 2007, el impuesto sobre el desarrollo territorial en Haití se identifica ahora con el código KO a fin de separar su recaudación o remesa del 10%. Se debe tomar en cuenta que el código HT continuará siendo utilizado sólo para el impuesto de transporte del 10% en Haití.	Se cobra en el punto de venta y se muestra por separado en el boleto con el código KO (anteriormente HT)	PAP	HTG 25.00	Pasajeros con pasaportes diplomáticos.
Impuesto aeroportuario	Recargo por Instalaciones para Pasajeros	Salida y Llegada	Se aplica en los pasajeros de embarque y desembarque para el uso de cintas transportadoras.		Recogido durante la venta y mostrado por separado por pasajero en el boleto con el código DH	PAP	5 USD	
Impuesto aeroportuario	Tarifa de control de seguridad	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen de Haití en vuelos internacionales, este impuesto es usado para la seguridad de las instalaciones.		Se cobra durante la venta y se identifica en el boleto por el código FP.	PAP	USDS 5	

Jamaica

Tipo	Nombre fiscal	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuesto aeroportuario	Impuesto de Timbre (Internacional)	Salida	Se aplica a los boletos vendidos y emitidos en cualquier lugar para viajes con origen en Jamaica.	Los niños de 2 a 12 años pagan el 50%.	Se cobra al momento de la venta y se muestra en la caja de impuestos con el código JM	KIN/MBJ	400 JDM	Niños menores de 2 años.
							300 JDM	Turistas que se quedan menos de seis meses.
Impuesto aeroportuario	Tasa de mejora del turismo (Internacional)	Llegada	Se aplica a los pasajeros que llegan en vuelos internacionales. Tiene el propósito de implementarse a los fondos gubernamentales para proyectos y programas turísticos.		Se cobra al momento de la venta que se muestra en la caja de impuestos del boleto con el código HG.	KIN/MBJ	USDS 20	Niños menores de 2 años. Diplomáticos. Tripulación de la aerolínea en servicio.
Impuesto aeroportuario	Servicio de pasajeros y tarifa de seguridad (internacional)	Salida	Se aplica a todos los pasajeros que salen en vuelos internacionales desde Jamaica.	Se hace efectivo para las ventas/viajes a partir del 7 de abril de 2009, el importe internacional de EK se aplicará a las salidas de las terminales internacionales de KIN y MBJ.	Se cobra durante la venta y se muestra por separado en el boleto con el código EK.	KIN	USDS 42.92	Niños menores de 2 años.
Impuesto aeroportuario	Impuesto de viaje (internacional)	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen de Jamaica en vuelos internacionales.	Para boletos emitidos inmediatamente para viajar a partir del 1 de octubre de 2000, el impuesto sobre los viajes debe cobrarse al momento de la venta.	Se cobra en la venta y se muestra por separado en el boleto con el código WD.	KIN/MBJ	35 USD	Niños menores de 2 años.
Impuesto aeroportuario	Tarifa de mejora del aeropuerto	Salida	Se aplica a cada pasajero que viaja en un vuelo internacional desde Jamaica. Para la ampliación y mejora del aeropuerto.	N/A	Se cobra en la venta y se muestra en el boleto con el código EL.	KIN	USDS 10	Niños menores de 2 años.
Impuesto aeroportuario	Cargo por instalaciones para pasajeros - Internacional	Salida	El cargo por instalación de pasajeros internacionales se aplica por las salidas internacionales desde el aeropuerto Norman Manley (KIN) se utiliza para los sistemas de procesamiento de pasajeros de uso común (CUPPS) y desde Sangster (MBJ) y se usa para equipos terminales de uso común (CUTE).	N/A	El cargo debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto con el código JT.	KIN/MBJ	USDS 3.00	Tripulación de la aerolínea en servicio.
Impuesto aeroportuario	Cargo por servicio de aviación de pasajeros (int)	Salida y llegada	Se aplica a los pasajeros que salen y llegan en vuelos internacionales para financiar servicios de navegación aérea para operaciones con origen y terminación en Jamaica y la prestación de servicios reglamentarios	Se aplica a los pasajeros que salen y llegan en vuelos internacionales	El cargo debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto.	KIN/MBJ	USDS 4 USD	Niños menores de 2 años. Pasajeros con destino fuera de Jamaica y que están en escala/tránsito en Jamaica durante 24 horas o menos
Impuesto aeroportuario	Impuesto sobre pasajeros	Llegada	Se aplica a pasajeros entrantes cuyo viaje se origina fuera de Jamaica para viajar a Jamaica. Nota: Este impuesto NO se aplica a los pasajeros que llegan a Jamaica con un boleto de regreso y cuyo viaje se origina en Jamaica.		Se cobra durante la venta y se muestra por separado en el boleto con un código QK.	KIN/MBJ	USDS 20	Niños menores de 2 años. Sin escalas - Pasajeros en tránsito/traslado (24 horas).

México

Tipo	Nombre del impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuesto aeroportuario	Impuesto de Transporte - IVA (Internacional)	Salida	El impuesto al Valor Agregado es aplicado a todos los boletos y documentos diversos y EMD (independientemente de dónde se emitan) para todos los transportes internacionales que inician en México.	El impuesto XO se aplica solo para vuelos internacionales. El impuesto también se paga en todos los EMD, independientemente del lugar de emisión, para todos los transportes internacionales que comienzan en México.	Se cobra durante la venta y se muestra en la caja de impuestos del boleto con el código XO. El impuesto debe mostrarse por separado en el EMD y para el pasajero.	TODO	4%	N/A
Impuesto aeroportuario	Impuesto de Turismo (Derecho No Inmigrante)	Llegada	El propósito de este impuesto es mejorar los controles y servicios de inmigración.	De acuerdo con la legislación, todos los ciudadanos no mexicanos deben pagar el impuesto del Reino Unido independientemente del lugar de emisión del boleto. Sin embargo, la comunidad de aerolíneas en México ha acordado cobrar el impuesto en función de las ventas (es decir, el UK se recauda independientemente del lugar de emisión).	Se cobrará al momento de la venta y se mostrará por separado en el boleto con el código UK.	CUN	\$29.70/594 MXN	Ciudadanos mexicanos
				La tarifa se ha ajustado para incluir MXN 52.44 (Tarifa de Inmigración)		GDL	\$29.70/594 MXN	Personas que viven legalmente en México (residentes).
Impuesto sobre la venta	Impuesto de salida del aeropuerto - TUA (Internacional)	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen en viajes internacionales.		Se cobra al momento de la venta y se identifica con el código XD. Si no se cobra al momento de la venta, se cobra en el punto de salida por el transportista elevador.	CUN	CUN \$33.83/MXN 676.00	Diplomats on reciprocal basis. (Functionaries of International Organisations are exempted of this charge iff2)
Impuesto sobre la venta	Impuesto de Transporte - IVA (Nacional)	N/A	Impuesto al Valor Agregado aplicable a todos los boletos, documentos diversos y EMD (independientemente de dónde se emitan) para el transporte nacional en México para todos los servicios.	El impuesto MX aplica solo para vuelos nacionales.	Se cobra en la venta y se muestra en la casilla de impuestos del boleto con el código MX. El impuesto debe mostrarse por separado en el EMD y para el pasajero.	TODO	1.6%	N/A
				El impuesto también se paga en todos los EMD, independientemente del lugar de emisión para vuelos domésticos en México.				

Nicaragua

Tipo	Nombre del Impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuesto sobre ventas	Impuesto sobre las Ventas (Hacienda) - Internacional	Salida	Se aplica a todos los boletos internacionales y EMD emitidos en Nicaragua, independientemente del lugar de emisión/forma de pago, y todos los boletos internacionales emitidos/pagados en el extranjero, para viajes con origen en Nicaragua. Los EMD para viajes con origen en Nicaragua también están sujetos a este impuesto, independientemente del lugar de pago/emisión.	Eff para ventas/viajes a partir del 1 de septiembre de 2015.	Se cobra en la venta y se muestra en la casilla de impuestos con el código NI	MGA	15%	Pasajeros con una carta de exención del Ministerio de Finanzas.
Impuesto aeroportuario	Tarifa de terminal (internacional)	Salida	Se aplica a todos los pasajeros que salen de Nicaragua hacia destinos en el extranjero, incluidos los desvíos en Nicaragua que implica un pago adicional. Se utiliza para el mantenimiento y mejora de la terminal.	Se cobra al momento de la venta utilizando el código FC.		MGA	44.23	Diplomáticos.
Impuesto aeroportuario	Tarifa de Turismo (Internacional)	Salida	Se aplica a todos los pasajeros que salen de Nicaragua en vuelos internacionales	Vuelos internacionales	Se cobra en el punto de venta y se muestra por separado en el boleto mediante el código FD	MGA	USD\$ 3	Tripulación de la aerolínea en servicio. Niños menores de 2 años.
Impuesto aeroportuario	Cargo de seguridad aeroportuaria (internacional)	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen en vuelos internacionales, se destinan a la prestación de servicios de seguridad.		El cargo debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto.	MGA	USD\$ 3	Niños menores de 2 años. Diplomáticos.
Impuesto aeroportuario	Impuesto de llegada turística para ventas realizadas fuera de Nicaragua	Llegada	Se aplica a boletos comprados fuera de Nicaragua para viajes internacionales a Nicaragua, con el propósito de apoyar al Instituto Nicaragüense de Turismo (INTUR) y la promoción de Nicaragua en el extranjero.	Descripción: Tax Code PI only applies for sales made outside Nicaragua when the origin of travel is outside Nicaragua. A ticket sold outside Nicaragua with origin in Nicaragua does not apply the tax PI.[3]	El cargo debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto.	MGA	USD\$ 5	

Panamá

Tipo	Nombre del impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Aeropuerto	Impuesto de salida	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen en vuelos internacionales, se usa para el mantenimiento de los servicios aeroportuarios.	Pasajeros en vuelos internacionales.	Cobrados en la venta e identificados	PTY- Tocumen	USDS 40	Sin escalas - Pasajeros en tránsito/traslado (24 horas).
Aeropuerto	Tarifa de desarrollo aeroportuario	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen en vuelos internacionales, se destina al mantenimiento de los servicios aeroportuarios.	Pasajeros en vuelos internacionales.	punto de venta	PTY- Tocumen	12 USD	Sin escalas - Pasajeros en tránsito/traslado (24 horas).
							6 USD	Diplomáticos.
Aeropuerto	Servicios de seguridad aeroportuaria	Salida y llegada	Se aplica a los pasajeros que salen y llegan en vuelos internacionales, se destina a los servicios de seguridad en el Aeropuerto Internacional de Tocumen.	Pasajeros en vuelos internacionales.	La tarifa debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto.	PTY- Tocumen	USDS 1.25	NO APLICA
Aeropuerto	Cargo por instalaciones para pasajeros (nacional)	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen en vuelos nacionales, se destina al mantenimiento y mejora del aeropuerto.	Pasajeros en vuelos nacionales.	El cargo debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto.	PTY- Tocumen	USDS 5	Funcionarios del gobierno (siempre que una carta sea emitida por la Autoridad Aeronáutica Civil)
Aeropuerto	Cargo por instalaciones para pasajeros (internacional)	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen en vuelos internacionales, se destina al mantenimiento y mejora del aeropuerto.	Pasajeros en vuelos internacionales.	El cargo debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto.	DAV - Enrique Malek Internacional	USDS 15	Funcionarios del gobierno (siempre que una carta sea emitida por la Autoridad Aeronáutica Civil)
Ventas	Impuesto sobre el valor añadido (IVA) - (Internacional)	Salida	El Impuesto al Valor Añadido (IVA) se aplica a los boletos, EMD emitidos o comprados en Panamá para viajes que comienzan en Panamá para viajar al extranjero, independientemente de dónde se ordene.	Pasajeros en vuelos internacionales.	El cargo debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto.	TODO EL AEROPUERTO	7%	Organismos internacionales debidamente acreditados en la República de Panamá adquiriendo boletos aéreos para uso oficial.

Paraguay

Tipo	Nombre del impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuesto aeroportuario	Tarifa de salida del aeropuerto (internacional)	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen en vuelos internacionales. Se destina al uso y mantenimiento de las instalaciones aeroportuarias.	BK es una tarifa opcional.	Se cobra en el punto de venta, siempre que la decisión de aceptación del transportista se informe previamente a TTBS, de lo contrario se cobra directamente de los pasajeros a la salida.	ASU	USDS 41.8	Niños menores de 2 años.
Impuesto sobre ventas	Impuesto de Transporte (Internacional)	Salida	Se aplica a todos los pasajes vendidos en Paraguay y emitidos en cualquier lugar. Los boletos reimpresos están sujetos a impuestos sobre el monto adicional recaudado. Los billetes de tarifa reducida gravan la tarifa real pagada.	Vuelos internacionales	se aplica durante la venta y se muestra por separado en el boleto con el código PY	ASU	2.50%	Diplomáticos.

Tipo	Nombre del impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuesto sobre ventas	Impuesto sobre las ventas (internacional)	Salida	<p>Gravado sobre:</p> <p>1) Todos los boletos, EMD para viajes que se originen en Perú, independientemente del lugar de emisión.</p> <p>2) Todos los pasajes, EMD para viajes con destino Perú emitidos en Perú.</p> <p>3) Cualquier diferencia tarifaria en caso de cambio de ruta en Perú cuando el origen o destino final del pasajero esté en PERÚ.</p> <p>4) Todos los billetes, EMD vendidos en conjunto o conexión y que formen parte de un contrato de transporte.</p>		<p>Cobrado en la venta y mostrado en la caja de impuestos por el código PE (Código de País ISO).</p> <p>Los boletos emitidos en el extranjero deben ser reemitidos en Perú para ser registrados con el Gobierno.</p> <p>Si el impuesto no se cobra durante la venta, se puede cobrar a la salida.</p>	LIM	18%	Sacerdotes, monjas y misioneros (solo con una carta solicitando la exoneración presentada por la Iglesia Católica a través de Arzobispado de Lima u Obispos locales).
Impuesto aeroportuario	Impuesto de salida del aeropuerto (internacional)	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen en vuelos internacionales desde los aeropuertos LIM y Cuzco.	N/A	Se cobra en el punto de venta y se muestra por separado en los boletos con el código HW.	LIM	USD\$ 30.01	Sin escalas - Pasajeros en tránsito/traslado (24 horas) Internacional a internacional y doméstico a doméstico.
Impuesto aeroportuario	Impuesto de llegada de turismo	Llegada	Grava a cada pasajero que llega al Perú desde el extranjero. Se destina al Fondo Nacional de Promoción y Desarrollo Turístico.	Eff. El 27 de marzo de 2003, la exención de tránsito de 24 horas ya no se aplica al tránsito por el Aeropuerto Internacional de Lima en viajes nacionales.	Se cobra durante la venta y se muestra por separado en el boleto con el código DY.	LIM	15	Agentes diplomáticos de misiones diplomáticas, organismos consulares o internacionales acreditados en el Perú

Tipo	Nombre del impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuesto sobre ventas	Impuesto de Transporte (Internacional)	Salida	Se aplica a todos los boletos internacionales, EMD, ajustes tarifarios emitidos en la República Dominicana solo si el itinerario del boleto incluye un punto en el territorio de la República Dominicana. También aplica en boletos comprados en el extranjero cuando el viaje se origina en la República Dominicana. No se debe cobrar el impuesto de transporte DO si el boleto no incluye ningún punto en la República Dominicana.	Vuelos internacionales	Se cobra durante la venta y se muestra en la casilla de impuestos con el código DO	TODO	18%	Diplomáticos (Ver detalle en la pag de IATA) Altos funcionarios, miembros del Gabinete, senadores, miembros de la Cámara de Diputados, miembros de la Corte Suprema, Fiscal General.
Impuesto aeroportuario	Impuesto de salida del aeropuerto (internacional)	Salida	Se aplica a todos los pasajeros que salen de la República Dominicana en vuelos internacionales.	Efectivo para los boletos emitidos inmediatamente, para viajes a partir del 1 de noviembre de 2001, este impuesto debe cobrarse durante la venta.	Se cobra en la venta y se muestra por separado en el boleto con el código AA.	TODO	USD\$ 20	Diplomáticos de la República Dominicana.
Impuesto aeroportuario	Tarifa de autoridad aeroportuaria	Salida y llegada	Se aplica a los pasajeros que salen y llegan en vuelos internacionales. La tarifa de autoridad aeroportuaria se destina al pago de cuotas y derechos aeronáuticos.	Vuelos internacionales	Se cobra en la venta y se muestra por separado en el boleto con el código UX.	TODO	USD\$ 15	Niños menores de 2 años. Tripulación de la aerolínea en servicio.
Impuesto aeroportuario	Tarifa Aerodom (Internacional)	Salida y llegada	Se aplica a los pasajeros que salen y llegan en vuelos internacionales. La tarifa Aerodom es una tasa comercial aeroportuaria especializada, prevista para los contratos de concesión de servicios de sistemas de manejo de equipaje en los aeropuertos. Esta tarifa no ha sido revisada en 18 años.	El TY se ha creado para separar este componente de precios de la tarifa de infraestructura aeroportuaria (VB), aplica sólo para los aeropuertos del Grupo Aerodom.	El impuesto debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el billete mediante el código TY.	SDQ	USD\$ 2.75	Niños menores de 2 años.
Impuesto aeroportuario	Impuesto de Turismo	Llegada	El propósito de este impuesto es la promoción del turismo en República Dominicana. Este impuesto no es reembolsable.	El impuesto se aplicará a cada pasajero que llegue a la República Dominicana desde el extranjero y cuando el boleto se haya vendido o emitido en el extranjero y se muestre por separado en el boleto con el código L8.	Este impuesto debe pagarse en cada boleto vendido a pasajeros fuera de la República Dominicana, cuyo viaje se origine fuera de la República Dominicana y cuyo destino sea la República Dominicana.	TODO	USD\$ 10	Pasajeros en escala/tránsito Este impuesto no es aplicable a los puntos de venta/emisión de boletos en la República Dominicana
Impuesto aeroportuario	Infraestructura aeroportuaria	Salida y llegada	Se aplica a los pasajeros que salen y llegan en vuelos internacionales. La tarifa de infraestructura aeroportuaria se destina al mantenimiento y mejora de la infraestructura aeroportuaria. <u>Aerodom Fee (TY) to separate this pricing component from the existing Airport Infrastructure Fee (VB) for the Aerodom(4).</u>	Se aplica al partir del 1 de diciembre de 2018:	Se cobra al momento de la venta y se muestra por separado en el boleto mediante el código VB.	TODO	USD\$ 16.3	Vuelos militares

Tipo	Nombre del impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuesto aeroportuario	Impuesto de salida del aeropuerto (SXM) Internacional	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen de San Martín en vuelos internacionales. Se destina a las instalaciones de salida de pasajeros.	N/A	Se cobra durante la venta y se muestra por separado en el boleto con el código FH.	SXM	USD\$ 6.5	Niños menores de 2 años.
Impuesto aeroportuario	Tarifa de inspección de pasajeros (internacional)	Salida	Se aplica a cada pasajero que sale del aeropuerto de San Martín (SXM) en vuelos internacionales, se destina a las instalaciones de seguridad en el aeropuerto.	N/A	Se cobra durante la venta y se muestra por separado en el billete con el código FG.	SXM	USD\$ 11.82	
Impuesto aeroportuario	Tarifa de mejora del aeropuerto (internacional)	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen del aeropuerto internacional Princess Juliana (SXM).	Si el viaje se origina desde San Martín en o después del 1 de julio de 2007.	Se cobra durante la venta y se muestra por separado en el boleto con el código IW	SXM	\$11.00	

Surinam

Tipo	Nombre del impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Venta	Impuesto sobre bienes y servicios (internacional)	Salida	Se aplica a los consumidores por bienes y servicios. Se aplica a todos los billetes, EMD para viajes internacionales con origen en Surinam, independientemente del lugar de pago.	8% calculado sobre la tarifa aplicable para todo el viaje.	Se cobra durante la venta y se muestra por separado en el boleto con el código TB.	PBM	8%	ID00S1/S2/B1/B2 boletos.
Impuesto aeroportuario	Tarifa de seguridad (internacional)	Salida	Se aplica a todos los pasajeros que salen en vuelos internacionales.	Compensar el costo para garantizar la seguridad en la estructura de la aviación en Surinam.	Compensar el costo para garantizar la seguridad en la estructura de la aviación en Surinam.	PBM	USDS 6	Sin escalas - Pasajeros en tránsito/traslado (48 horas).
Impuesto aeroportuario	Recargo por instalaciones para Pasajeros	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen en vuelos internacionales. Ek PFC se destina a la nueva terminal de salidas de Surinam Airways en el Aeropuerto Internacional de Zanderij.	N/A	Se cobra en el punto de venta y se muestra por separado en el boleto con el código QS.	PBM	USDS 25	Niños menores de 2 años.
Impuesto aeroportuario	Cargo por instalaciones aeroportuarias (internacional)	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen en vuelos internacionales.	N/A	Se cobra en el punto de venta y se muestra por separado en el boleto con el código SR.	PBM	USDS 35	Niños menores de 2 años.

Trinidad y Tobago

Tipo	Nombre del impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es) :
Impuesto sobre ventas	Impuesto sobre el valor agregado	Salida	Se aplica a todos los boletos, emitido por EMD (o reemitido cuando resulte en un aumento de tarifa) en cualquier lugar, para viajes con origen en Trinidad y Tobago, independientemente de dónde se realice el pago. El IVA también se aplica a cualquier pago de boletos realizados en Trinidad y Tobago, independientemente del origen del viaje.		Se cobra al momento de la venta o reemisión del boleto en Trinidad y Tobago.	POS	12.50%	Diplomáticos.
Impuesto aeroportuario	Tarifa de Concourse (Internacional)	Salida	El cargo por pasajero internacional para el mantenimiento y mejora de las instalaciones de la terminal en el Aeropuerto Internacional de Piarco, Trinidad y el Aeropuerto Internacional de Crown Point, Tobago.	NB: EFP 1 de enero de 2004, Desglose de 7.50 USD (en lugar de los 5.00 USD anteriores): Manejo de pasajeros en la terminal = USD5.00 CUTE Cargo por Servicio = 2.50 USD	Todas las compañías aéreas que operan pueden cobrar la tarifa durante la venta y mostrarla por separado en el boleto con el código DD.	POS	USD\$ 10	Niños menores de 2 años. Tripulación de la aerolínea en servicio.
Impuesto aeroportuario	Cargo por servicio al pasajero (internacional)	Salida	Se aplica a todos los pasajeros que salen en vuelos internacionales desde los aeropuertos de Trinidad y Tobago.	N/A	Este cargo debe cobrarse en el punto de venta y debe mostrarse en la casilla de impuestos de boletos con el código KT.	POS	200.00 TTD	Niños menores de 5 años.

Tipo	Nombre del impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es):
Impuesto sobre ventas	Impuesto sobre venta de boletos	Salida	<p>Todos los boletos, MCO y PTA emitidos en Uruguay, independientemente del origen/destino, boletos emitidos en el extranjero para viajes que comienzan en Uruguay.</p> <p>La diferencia tarifaria, en el caso de los pasajes redirigidos en Uruguay, resulta en una tarifa más alta.</p>		Se cobra durante la venta y se muestra en la casilla de impuestos del boleto con el código UY	MVD	7.50%	Los pasajeros que participen en grupos oficiales y embarquen una aeronave privada o por un Estado extranjero que otorgue un trato recíproco.
Impuesto aeroportuario	Impuesto de seguridad	Salida	Aplica para todas las salidas nacionales e internacionales y pasajeros en escala/tránsito desde el aeropuerto Montevideo – Carrasco (MVD) para cubrir los costos de la implementación del sistema de seguridad y control aeroportuario (SISCA).		El impuesto debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto mediante el código UR.	MVD	\$5.76	N/A
Impuesto aeroportuario	Impuesto de salida (internacional)	Salida	Se aplica a pasajeros que salen en vuelos internacionales.		Se cobra en el punto de venta y se muestra por separado en el boleto con el código WU	MVD	USDS 45	Niños menores de 2 años.

Tipo	Nombre del impuesto	Salida/Llegada	Definición	Se aplica a	Descripción del cobro	Aeropuerto	Tarifa	Exención(es):
Ventas	Impuesto de lujo (internacional)	Salida	Se aplica a todos los pasajeros que salen de Venezuela en vuelos internacionales (para viajes que comiencen en Venezuela), independientemente del lugar de emisión y pago.	N/A	Se cobra en la venta y se muestra en la casilla de impuestos con el código YN.	CCS/VLN /MAR	8%	Boletos completamente nacionales.
Ventas	INAC - Tarifa de Mejora de Servicios de Aviación Civil (Internacional)	Salida y llegada	La tarifa se cobrará en los boletos emitidos en Venezuela sólo para pasajeros que salgan en vuelos internacionales.	A partir del 1 de abril de 2015 - Descripción nueva:	Se debe cobrar en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto con el código UE.	CCS/VLN/MAR	1%	Boletos gratis (para viajes de negocios).
			A partir del 1 de abril de 2015 - Nueva descripción:	Se cobrará una tarifa en los boletos emitidos en Venezuela y en el extranjero para los pasajeros que salen y llegan en vuelos nacionales e internacionales. Se aplica un 1% que se calcular sobre la tarifa aplicable.				
			Se cobrará una tarifa en los boletos emitidos en Venezuela y en el extranjero para los pasajeros que salen y llegan en vuelos nacionales e internacionales. Se aplica un 1% calculado sobre la tarifa aplicable.					
Impuesto aeroportuario	Impuesto de salida del aeropuerto (internacional)	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen en vuelos internacionales. Para uso gubernamental.	Efectivo en ventas/viajes a partir del 20 de agosto de 2018: Conversión de moneda de VEF a VES según PTC 1893 para fines de fijación de precios y contabilidad de ingresos.	Se cobra directamente al pasajero en el mostrador de la Autoridad Aeroportuaria en el aeropuerto.	CCS	500.000 VES	Tripulación de la aerolínea en servicio.
Impuesto aeroportuario	Impuesto de salida del aeropuerto (internacional)	Salida	Se aplica a los pasajeros que salen del Aeropuerto de Maiquetía (CCS) y Maracaibo (MAR) en vuelos internacionales. Para uso gubernamental.	Efectivo para ventas/viajes a partir del 20 de agosto de 2018: Conversión de moneda de VEF a VES según PTC 1893 para fines de fijación de precios y contabilidad de ingresos.	Se cobra directamente al pasajero en el mostrador de la Autoridad Aeroportuaria en el aeropuerto.	CCS	17.28 VES	Deportados.
Impuesto aeroportuario	Tarifa de servicio de bioseguridad	Salida y llegada	Se aplica a los pasajeros que salen en vuelos nacionales e internacionales desde el Aeropuerto "Simón Bolívar" de Maiquetía (CCS) de Caracas, para proporcionar fondos a la protección de la salud, la bioseguridad, la desinfección y la eliminación de contaminantes nocivos y propagadores de gérmenes para la salud pública El C2 fue suspendido el 25 de julio de 2014. <u>Effective 07 May 2015 the Biosecurity Service Fee (C2) should apply only for domestic departures and arrivals and only on services of the following Venezuelan flag carriers(SI).</u>	CONVIASA ha informado a la TTBS que, a partir del 10 de noviembre de 2015 se agregan las siguientes aclaraciones adicionales a la tarifa de servicio de bioseguridad (C2) a los viajes, aplicable de la siguiente manera: Nueva condición: Para los operadores NO venezolanos en vuelos de operadores venezolanos en viajes domésticos o viajes internacionales con sectores domésticos en Venezuela, si el operador participa en MITA u otro acuerdo entonces el C2 aplica para los segmentos que se cobran en los servicios de transporte que llega y sale CCS.	El impuesto debe cobrarse en el punto de venta y mostrarse por separado en el boleto con un código: C2	CCS	20.000 VES	Niños menores de 2 años.