
TALLER NAM/CAR/SAM DERECHOS AEROPORTUARIOS Y POR SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA



Ciudad de México, México, 10 – 12 agosto 2026



1

Desde la perspectiva de su organización,
Cómo pueden diseñarse las políticas de cobro por servicios aeroportuarios y
de navegación aérea para apoyar mejor la conectividad aérea,
en particular en los mercados desatendidos, los Estados insulares y
las regiones remotas de las Américas



Diseño de políticas de cobro y conectividad

Un sistema de cobros distribuido que dificulta la flexibilidad tarifaria

8

aeropuertos
internacionales

3

aeropuertos
privados

5

aeropuertos
concesionados

Esta fragmentación realentiza cualquier política de cobro flexible o ley de incentivos efectiva.

Dos capas de costos

Tasas aeronáuticas

Cobradas por las autoridades regulatorias dominicanas, que además gravan con impuestos el transporte aéreo comercial.

Tasas aeroportuarias

Cobradas por los operadores de aeropuertos, privados y concesionados, bajo reglas contractuales propias.

Conclusión:

- Sigue siendo una debilidad estructural de la República Dominicana.
- Los altos impuestos están previstos para compensar los beneficios de la Ley 158-01 que otorga incentivos fiscales a proyectos turísticos e inmobiliarios

2

¿ Qué papel pueden desempeñar los incentivos en materia de cobro para fomentar el desarrollo de nuevas rutas, el aumento de frecuencias y la recuperación o expansión de los servicios aéreos en toda la región Panamericana ?

Incentivos: la política aerocomercial dominicana

2010

Primera política aerocomercial y primeros signatarios del acuerdo multilateral de cielos abiertos hasta la sexta libertad, impulsado por la CLAC.

79

Instrumentos firmados entre memorandos de entendimiento y acuerdos de servicios aéreos con Estados de todo el mundo.

2025

Resolución 20-25: actualización de la política aerocomercial, con mayor flexibilidad en materia de libertades del aire.



El éxito en rutas, destinos y frecuencias se explica por esta política de apertura.

Contenido de los acuerdos e incentivos fiscales

Acuerdos bilaterales y multilaterales

Nuevos acuerdos en mercados potenciales para impulsar inversión, turismo, comercio y empleo, bajo reciprocidad o cortesía.

Designación y derechos de tráfico

Múltiple designación de operadores y concesión hasta sexta libertad para pasajeros, carga y correo; séptima libertad para carga exclusiva.

Servicios no regulares y permisos especiales

Autorizaciones favorables a vuelos no regulares y procedimiento de permisos especiales conforme a la Ley 491-06.

Ley 57-23 de incentivos fiscales

Reglamento de aplicación mediante el Decreto 128-25; abierta a operadores extranjeros que establezcan subsidiaria en el país.

3

A medida que los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea invierten en modernización, digitalización y sostenibilidad,

Cómo pueden las políticas de cobro garantizar que estas inversiones fortalezcan, en lugar de limitar, la conectividad aérea regional



Modernización e inversión



Aeropuerto Internacional Punta Cana



Aeropuerto Internacional Punta Cana

US\$1,000 millones

invertidos por los aeropuertos dominicanos en modernización y ampliación entre 2023 y 2025

- Construcción de un nuevo aeropuerto en el suroeste del país.
- Actualización del contrato de concesión: indexación anual por inflación de la tasa de uso de infraestructura por pasajeros y la de manejo de equipaje.
- Decreto 367-26: los aeropuertos privados también se benefician de esta actualización.

Queda pendiente analizar el impacto de estas medidas sobre la conectividad del país en el futuro cercano.

4

En su experiencia,

Cómo contribuyen los principios de transparencia, consulta, relación con los costos y no discriminación, contenidos en las políticas de la OACI, a fortalecer la confianza de las partes interesadas y a lograr mejores resultados de conectividad,

Puede dar un ejemplo de políticas de cobro exitosas que hayan contribuido a mejorar la conectividad aérea en la región Panamericana, y qué lecciones pueden compartirse con otros Estados

Transparencia, consulta y no discriminación

Marco normativo de transparencia

Ley 200-04

Libre acceso a la información pública.

Ley 107-13

Derechos y deberes de las personas frente a la Administración Pública.

Sector regulador con procesos certificados ISO

IDAC

Seguridad operacional

CESAC

Seguridad de la aviación civil

JAC

Regulación económica

Modelo para la región

Nuestros mayores éxitos están en transparencia, no discriminación y apertura de cielos, más que en políticas de cobro. La naturaleza del país, su gente, la promoción turística y la liberalización han minimizado el efecto negativo de una carga impositiva elevada.

Además del éxito de la relación de la asociación publica-privada en materia de inversión.

5

De cara al futuro,

¿Qué enfoques innovadores o reformas regulatorias podrían ayudar a que los marcos de cobro apoyen el crecimiento sostenible, los objetivos ambientales y la conectividad a largo plazo en el mercado de aviación Panamericano?



Reformas para un crecimiento sostenible

+49%

de crecimiento del mercado aeronáutico dominicano desde 2019, con el reto de mantener precios competitivos frente a múltiples tasas.

Consolidación de tasas

Unificar las tasas dispersas en un solo cargo administrativo: menos fricción, más transparencia y menor costo de recaudación.

Incentivos para SAF y tecnología

Ampliar la Ley 57-23 para bonificar la transición energética y los combustibles sostenibles sin encarecer el boleto.

Modernización de la regulación económica

JAC e IDAC actualizando el marco tarifario para que los aumentos por uso de infraestructura concesionada no asfixien a las aerolíneas.

Más cielos abiertos

Consolidar acuerdos con EE. UU. y países suramericanos: más competencia, precios naturalmente más bajos.

6

Si pudiera recomendar una acción de política pública
a los Estados para mejorar la conectividad aérea
mediante marcos de cobro más eficaces



Cual sería



Una recomendación de política pública

Alinear las tasas y cobros con las políticas de la OACI: reinvertir los impuestos al boleto exclusivamente en el sector aeronáutico y basar los cargos aeroportuarios en costos operativos reales.

Separación de tasas e impuestos

Los derechos aeronáuticos deben cubrir únicamente los servicios e infraestructura, evitando el boleto como herramienta de recaudación fiscal general.

Transparencia y consulta

Supervisión económica independiente, estructuras de costos transparentes y consulta previa con las aerolíneas antes de cualquier aumento.

Incentivos a la competitividad

Regímenes de incentivos fiscales que reduzcan la carga en nuevas rutas y frecuencias, abaratando el costo al pasajero final.

Liberalización del mercado

Acompañar la reforma de cobros con acuerdos de cielos abiertos para una competencia leal y sin precios monopólicos.

Cobros eficientes, cielos abiertos, más conectividad

