

# **Promoviendo una mayor integración en Centroamérica y la República Dominicana a través de una conectividad aérea regional más inclusiva**

## **Resultados y Recomendaciones de un Estudio reciente**

**ICAOLACAC NAMCARSAM Capacity-Building Workshop on Economic  
Regulation and Oversight of Air Transportation**



**THE WORLD BANK**

# Resultados principales 1 – Estudio y Propuesta del Banco Mundial

---

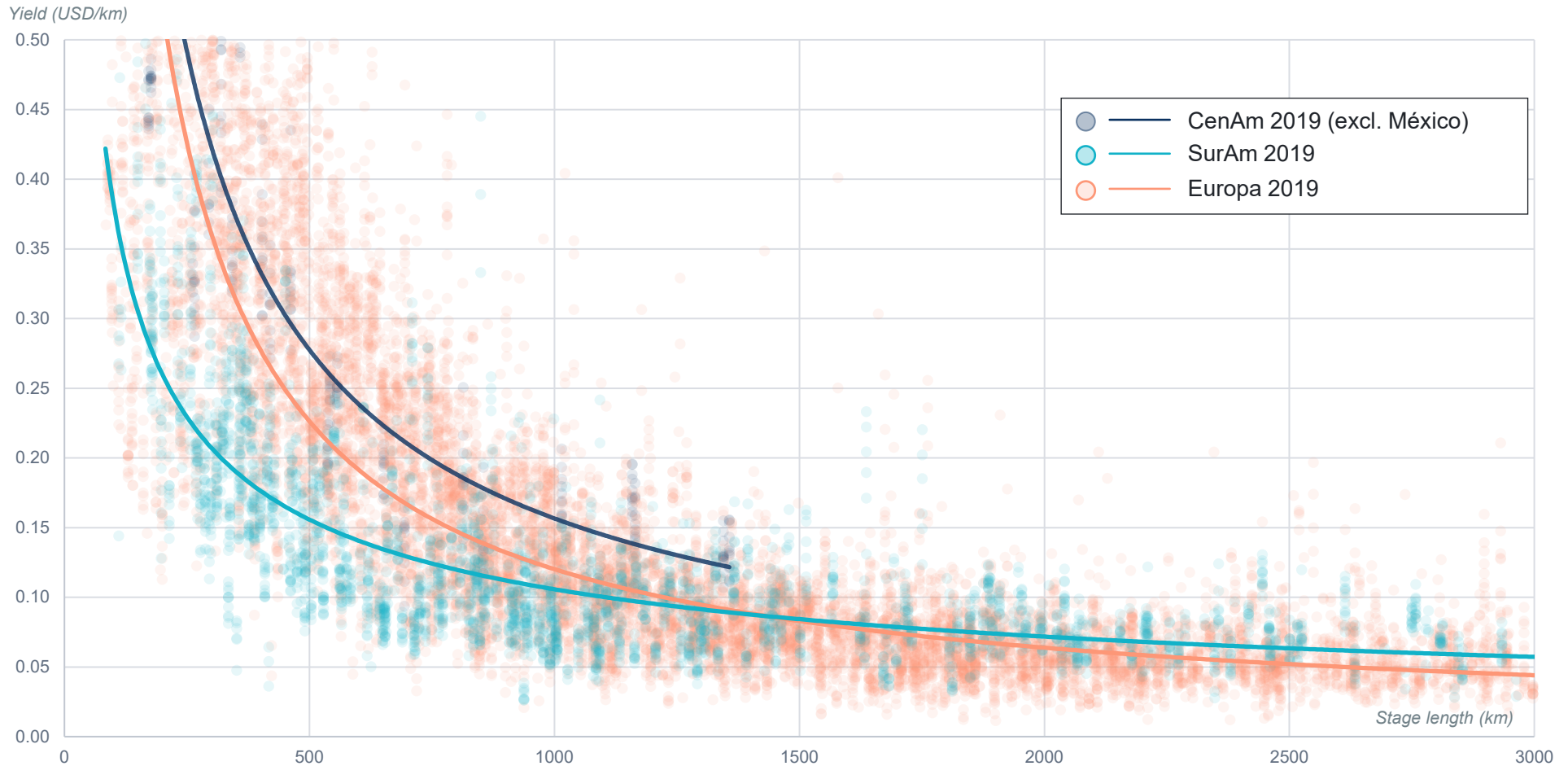
- Alto costo de volar dentro de Centroamérica: 2-3x el de volar dentro de América del Sur
- Existe una demanda insatisfecha por los altos costos
  - Turismo intrarregional (VFR: visitas a familiares y amigos)
  - Turismo extrarregional multi-destino
  - Pequeñas y medianas empresas orientadas al mercado de regional
- El BM estudió el impacto de las tasas aeroportuarias como limitante en la entrada a nuevos operadores que aumentarían la competencia (incluyendo la entrada de Low-Cost Carriers (LCC) dentro de América Central

- **Propuesta:**

- **Tasa aeroportuaria intra-regional diferenciada de la aplicada al resto de vuelos internacionales**  
( para América Central y Rep. Dominicana)
  - **Descuento importante** respecto a la tasa internacional (de aprox. USD 50 a USD 15-20)
  - Facilitando la **entrada de Low-Cost Carriers (LCC) → estimulación de demanda**
  - Costo aprox. USD76 ida y vuelta (antes de impuestos, cargos y tasas)
  - **Compromisos concretos** de las LCCs de entrar
- El **aumento de la demanda sobrecompensaría** la pérdida en ingresos por la disminución en la baja de tasas e impuestos

# El yield (USD/km) del billete aéreo internacional de las rutas en Am. Central es superior al de las intra-Am. del Sur, especialmente para cortas distancias

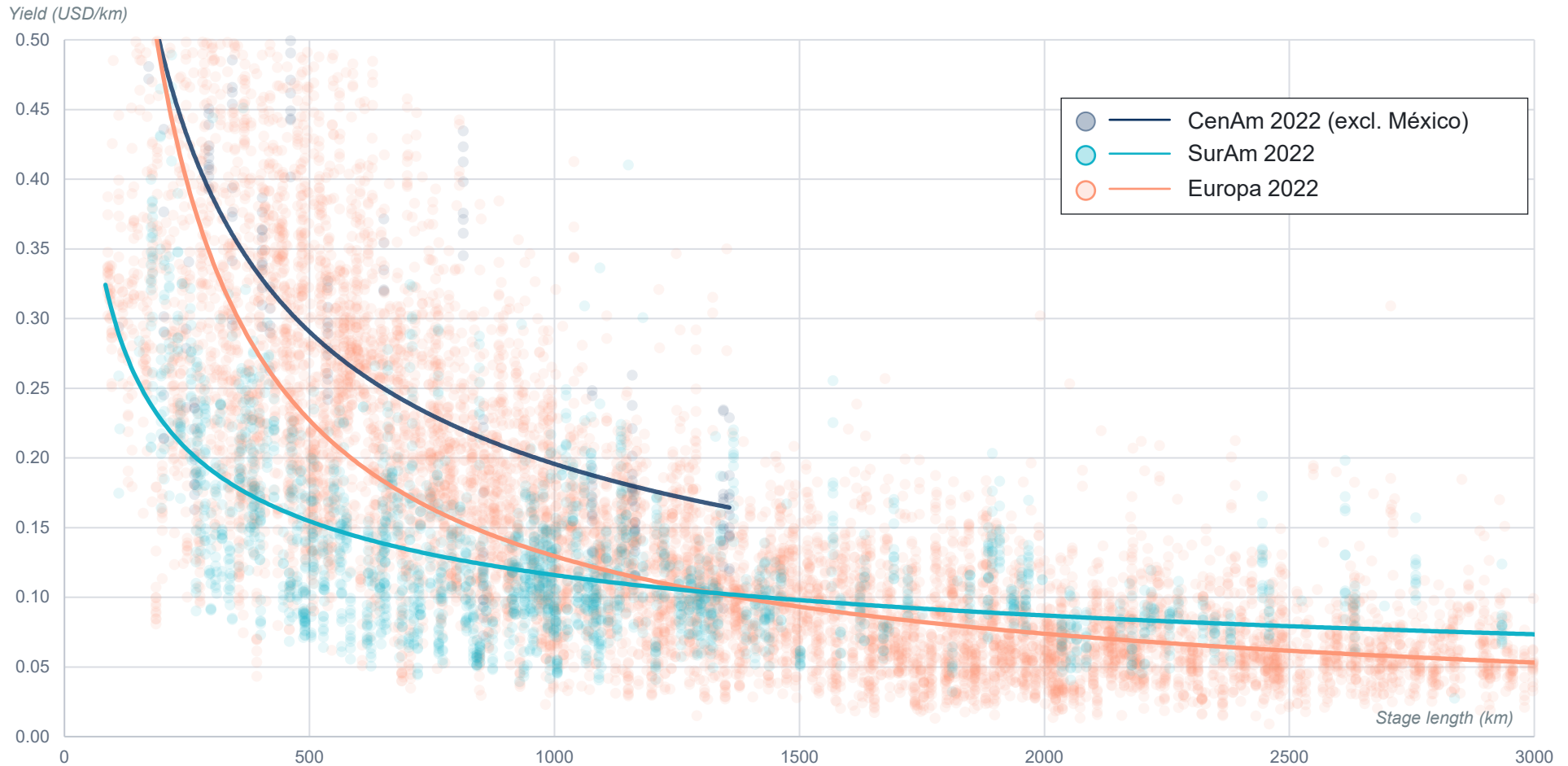
## Comparativa yields (USD/km) en billetes aéreos intra-región (2019)



Fuente: OAG Traffic, Análisis ALG

# El yield (USD/km) del billete aéreo internacional de las rutas en Am. Central es superior al de las intra-Am. del Sur, especialmente para cortas distancias

## Comparativa yields (USD/km) en billetes aéreos intra-región (2022)



Fuente: OAG Traffic, Análisis ALG

## Los cargos e impuestos para vuelos regionales es igual a los de vuelos internacionales (que son un 10% más alto que en LAC — para distancias mucho más cortas)

### Cargos aeroportuarios e impuestos sobre el ticket por pax internacional en aeropuertos de América Central

USD por pax embarcado – los impuestos variables sobre el ticket se calculan sobre una tarifa aérea de USD 300

| Aeropuerto                     | Cargos aeroportuarios - internacional |            |             | Impuestos fijos sobre el ticket - internacional |                            | Impuestos variables sobre el ticket - internacional |                             | Total de cargos e impuestos – internacional<br>(pasajes con origen en el país) | Total de cargos e impuestos – internacional<br>(pasajes con origen fuera del país)**** |
|--------------------------------|---------------------------------------|------------|-------------|---|----------------------------|---|-----------------------------|--|--|
|                                | Tasa de embarque*                     | Seguridad  | Otros**     | Cargos de entidades gubernam.***                | Impuestos fijos al turismo | En % de la tarifa aérea                             | Sobre una tarifa de USD 300 |  |  |
| Ciudad de Panamá               | 40                                    | 2,6        | 12          | -   | -                          | 7%  | 21                          | 75,6   | 54,6   |
| Santo Domingo                  | 20                                    | -          | 38,1        | 30  | -                          | 18%   | 54                          | 142,1  | 98,1   |
| Punta Cana                     | 20                                    | -          | 32,6        | 30  | -                          | 18%   | 54                          | 136,6  | 92,6   |
| San José*****                  | 12,9                                  | 5,7        | 10,8        | 14,1  | -                          | 5%  | 15                          | 58,5   | 58,5   |
| Liberia*****                   | 12,9                                  | 5,9        | 4,9         | 14,1  | -                          | 5%  | 15                          | 52,8   | 52,8   |
| San Salvador                   | 22,1                                  | -          | -           | 10  | 7                          | 13%   | 39                          | 78,1   | 39,1   |
| Cd. de Guatemala               | 30                                    | 2,6        | -           | -   | -                          | 12%   | 36                          | 68,6   | 32,6   |
| San Pedro Sula                 | 34,7                                  | -          | 13,7        | -   | -                          | 15%   | 45                          | 93,4   | 48,4   |
| Tegucigalpa                    | 34,7                                  | -          | 13,7        | -   | -                          | 15%   | 45                          | 93,4   | 48,4   |
| Managua                        | 44,8                                  | 3          | -           | -   | 3                          | 15%   | 45                          | 95,8   | 55,2   |
| <b>Promedio de la región</b>   | <b>31,6</b>                           | <b>2,0</b> | <b>11,0</b> | <b>7,0</b>                                      | <b>1,0</b>                 | <b>12,3%</b>  | <b>36,9</b>                 | <b>89,5</b>  | <b>58,1</b>  |
| <b>Promedio muestra de LCA</b> | <b>33,2</b>                           | <b>1,8</b> | <b>5,2</b>  | <b>7,1</b>                                      | <b>6,9</b>                 | <b>12,5%</b>  | <b>37,5</b>                 | <b>91,7</b>  | <b>52,7</b>  |

Nota\*: no se cuenta con información respecto a si las tasas de embarque incluyen el pago a otras entidades

Nota\*\*: dentro de la categoría "otros cargos aeroportuarios" se incluyen el "Airport Improvement Fee" (AIF), cargos adicionales de operadores aeroportuarios y "Airport User Fee"

Nota\*\*\*: dentro de la categoría "cargos de entidades gubernamentales", se incluyen cargos cobrados por autoridades aeroportuarias nacionales, cargos por migraciones y cargos de aduana

Nota\*\*\*\*: solamente se consideran cargos e impuestos cobrados por los países de la región; en ningún caso los países de la región cobran impuestos variables sobre la tarifa aérea

Nota\*\*\*\*\*: en el caso de SJO y LIR, se consideran como cargos de entidades gubernamentales a los cargos cobrados en concepto de "Impuesto a favor del Gob. Central" (USD 12,15), "Modernización y expansión aeropuertos"

(USD 1.0) y "Fondo contra la trata de personas" (USD 1,0), según lo previsto por la Ley Reguladora de los Derechos de Salida del Territorio Nacional

Fuente Banco Mundial, con base en sistemas de reserva de líneas aéreas, tarifarios publicados por aeropuertos, tasas publicadas por autoridades de aeronáutica civil, AIPs

## Existen importantes diferencias entre los cargos domésticos e internacionales cobrados en los países de la región, permitiendo introducir **una nueva tasa intra-regional**

### Cargos aeroportuarios a los pax – sin impuestos

USD por pax embarcado

|   |   |
|---|---|
| 1 | Promedio de cargos domésticos en la región: USD 4,7       |
| 2 | Promedio de cargos domésticos en LAC: USD 9,1             |
| 3 | Promedio de cargos internacionales en la región: USD 44,6 |
| 4 | Promedio de cargos internacionales en LAC: USD 40,2       |

### Cargos totales a los pax – con impuestos

USD por pax embarcado, considerando tarifa aérea de USD 150

|   |   |
|---|---|
| 1 | Promedio de cargos domésticos en la región: USD 19,7      |
| 2 | Promedio de cargos domésticos en LAC: USD 24,3            |
| 3 | Promedio de cargos internacionales en la región: USD 71,1 |
| 4 | Promedio de cargos internacionales en LAC: USD 73,0       |

- Creación de una nueva TAP diferenciada para vuelos intrarregionales tendría un impacto positivo MUY significativo en la conectividad de los países del istmo.
- El impacto sería particularmente positivo en un momento en el cual el sector turístico y la actividad económica necesita recuperarse en razón de la pandemia y del entorno macroeconómico internacional
- El costo fiscal de reducir las TAPs se vería claramente compensado con el crecimiento de la demanda de transporte aéreo por sectores que actualmente no están siendo atendidos
- Cada país está considerando su propia fórmula para recuperar el equilibrio financiero en caso necesario, pero el momento político actual es MUY propicio para tomar medidas en el corto plazo.

# Estimación de recaudación de Tasas Aeroportuarias (TAPs)

## DETERMINACIÓN DE LA LÍNEA BASE

### ESTIMACIÓN DE LA RECAUDACIÓN AEROPORTUARIA POR PAÍS, 2022

| 2022                | GUA     | HON     | SAL     | NIC    | CRI     | PAN     |
|---------------------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|
| Tasas y Cargos (\$) | 32.6    | 48.4    | 39.1    | 50.8   | 52.0    | 54.6    |
| No Pasajeros        | 299,598 | 143,415 | 118,922 | 84,110 | 272,360 | 265,772 |
| Recaudación MM\$    | 9.77    | 6.94    | 4.65    | 4.27   | 14.17   | 14.51   |

Fuente: Meléndez, D. y Angulo, J.

- Proyección virtual para 2022 del tráfico internacional de pasajeros, a partir de los datos origen destino de cada uno de los aeropuertos regionales, 2015-2019, según tendencia.
- Recaudación se calcula como el producto de la TAP del país por la cantidad de pasajeros salientes.
- Para Costa Rica, se suma la TAP adicional que se cobra al ingreso, a los viajeros que compraron su boleto en el extranjero. Ello produce una TAP ponderada de \$52 por pasajero saliente.
- El tráfico intrarregional representa el 17,2% del total de ingresos aeroportuarios de la Región, 2019.

# Comparativo en vuelos semanales, elasticidad y efecto multiplicador

- La consideración del “efecto multiplicador” del turismo receptor sobre la economía brinda viabilidad a la propuesta de rebajar las TAPs.

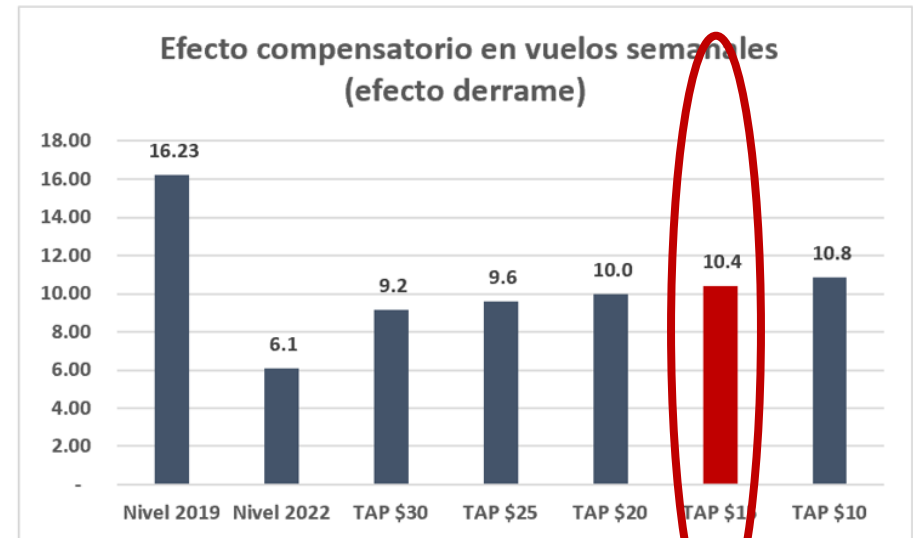
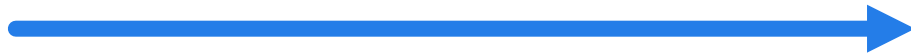
NÚMERO DE VUELOS SEMANALES NECESARIOS PARA RETORNAR AL EQUILIBRIO FINANCIERO

Con Efecto Multiplicador

| OPCIONES DE TAPs | GUA | HON | SAL | NIC | CRI | PAN |
|------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Línea Base       | 34  | 16  | 13  | 10  | 31  | 30  |
| TAP = \$30       | 1   | 2   | 1   | 3   | 3   | 4   |
| TAP = \$25       | 2   | 2   | 2   | 3   | 4   | 4   |
| TAP = \$20       | 4   | 3   | 2   | 4   | 5   | 5   |
| TAP = \$15       | 5   | 3   | 3   | 5   | 6   | 6   |
| TAP = \$10       | 7   | 4   | 3   | 5   |     |     |

Fuente: Meléndez, D. y Angulo, J.

Caso Concreto República Dominicana



## Conclusiones

---

- Países que ya han empezado a preparar la implementación de medidas para rebajar tasas aeroportuarias
  - Panamá ha establecido el aeropuerto de Panamá-Pacífico como un “low cost Carrier” bajando costos aeroportuarios a \$15 por viaje. Sería ideal considerar TAPs únicos regionales desde todos sus aeropuertos.
  - Costa Rica tiene un proyecto de reforma de ley en curso para aplicar TAPs diferenciadas para vuelos regionales en TODOS sus aeropuertos
- El estudio requiere de un estudio más detallado para incorporar condiciones locales específicas:
  - Guatemala ha creado un grupo de trabajo para desarrollar propuestas específicas de mejoramiento del aeropuerto de la Aurora, algunas de las cuales son urgentes.
  - Otros aeropuertos están considerando expandir sus terminales o pistas (aunque es muy poco probable que las TAPs regionales cambien significativamente la ecuación financiera de estos proyectos).
- Es importante que las autoridades de la región establezcan un objetivo común que el estudio sugiere sea el establecimiento de TAPs y cargas diferenciadas para vuelos intrarregionales centroamericanos de montos no superiores a los US\$15-20 en su totalidad

# Muchas gracias!

Andy Ricover [aricover@IFC.org](mailto:aricover@IFC.org)

Daniel Saslavsky [Dsaslavsky@worldbank.org](mailto:Dsaslavsky@worldbank.org)

Roberto Echandi [Rechandi@worldbank.org](mailto:Rechandi@worldbank.org)

Charles Schulumberger [Cschulumberger@worldbank.org](mailto:Cschulumberger@worldbank.org)

Pedro L. Rodriguez [Prodriguez1@worldbank.org](mailto:Prodriguez1@worldbank.org)

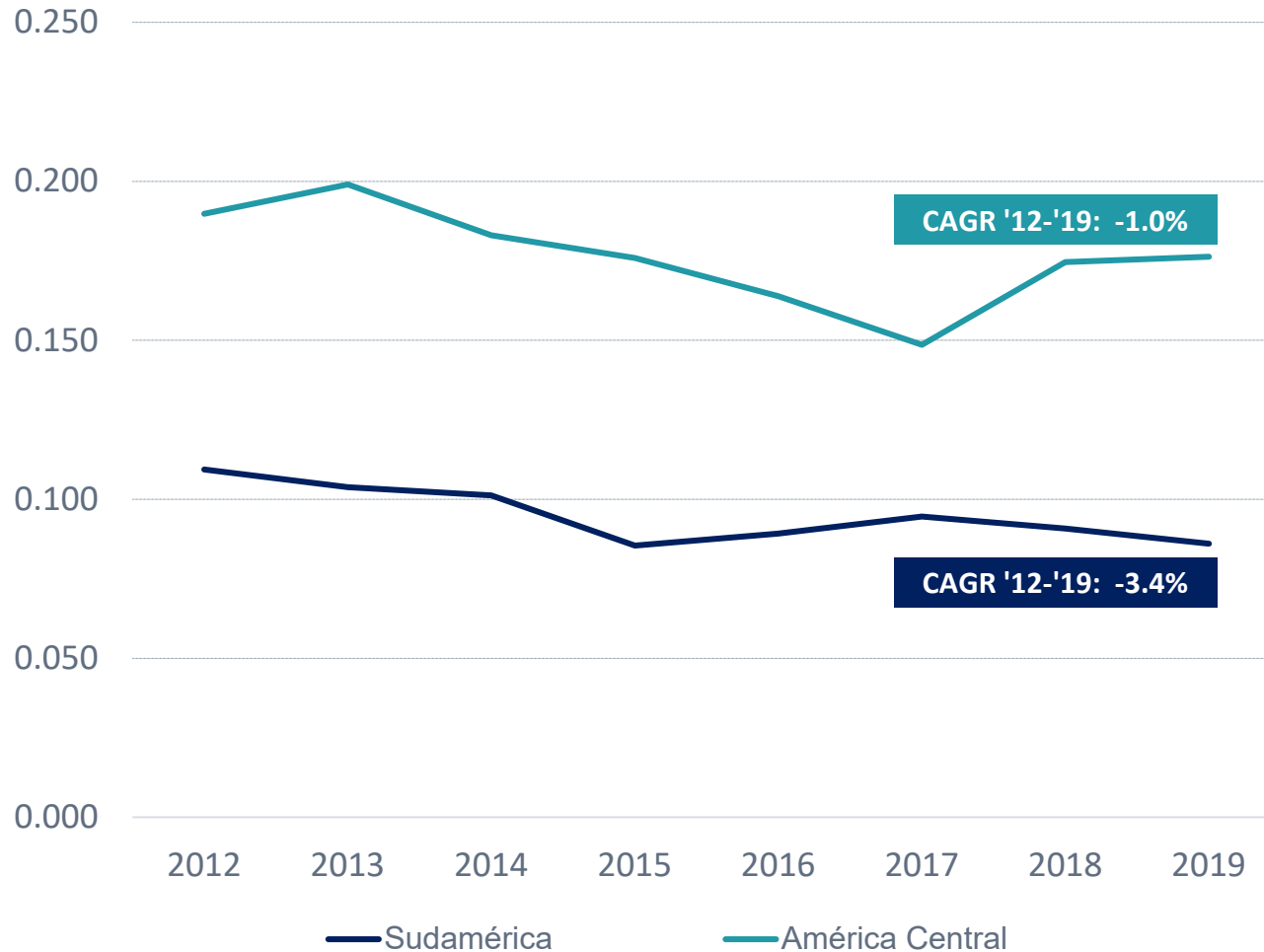
<https://blogs.worldbank.org/es/trade/affordable-air-travel-in-central-america-to-enhance-regional-int>

<https://blogs.worldbank.org/en/trade/affordable-air-travel-in-central-america-to-enhance-regional-int>

## Recapitulando 2 – Los costos (yields) en \$/km en América Central son más altos que los de América del Sur, para todos los años entre 2012 y 2019

### Yields promedio en rutas intrarregionales internacionales

en USD - Sudamérica vs América Central, 2012 a 2019, OAG

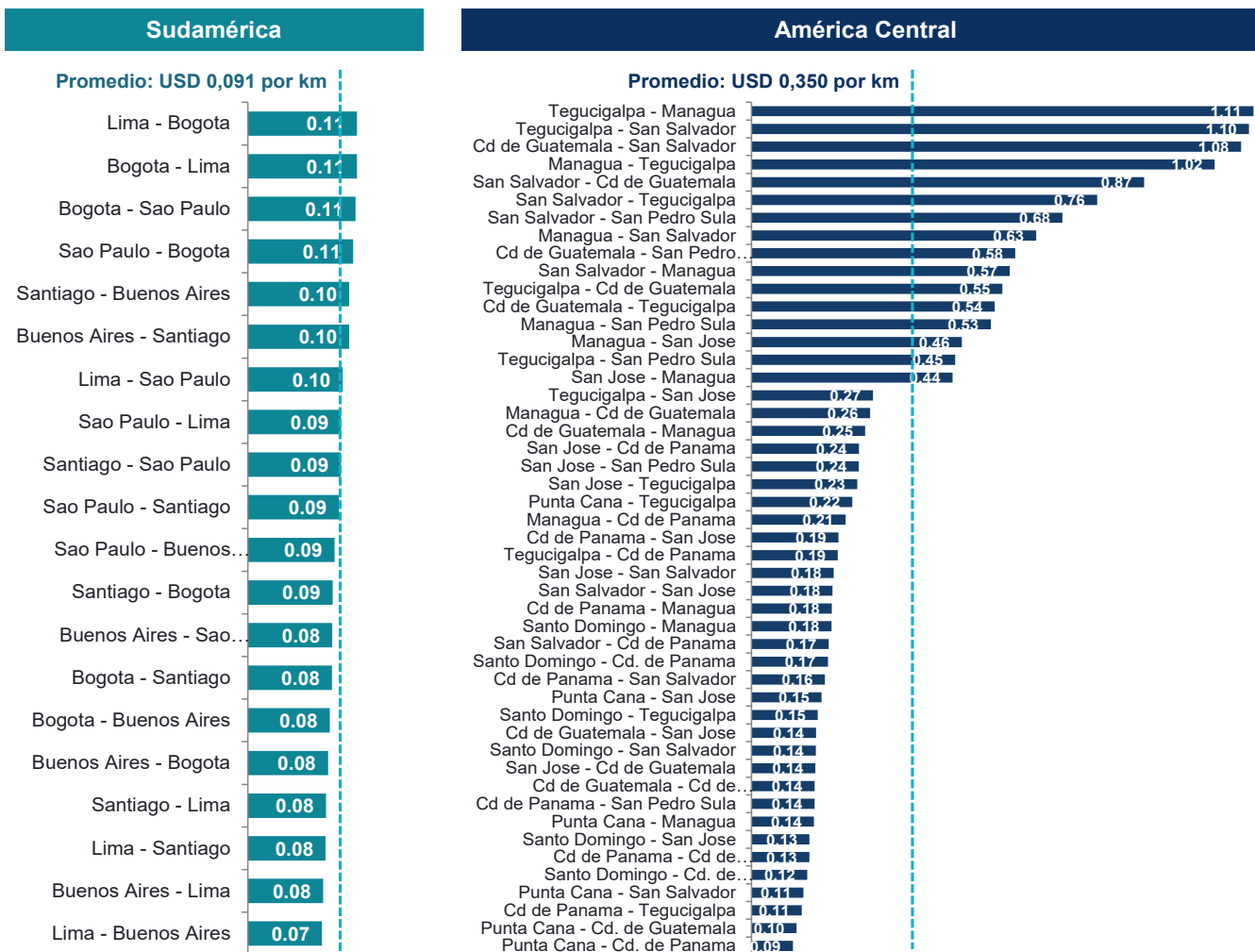


- Se realizó un **análisis comparativo** de los **yields históricos** observados en 42 rutas intrarregionales internacionales en **América Central** y en **Sudamérica**
- En América Central, se utilizaron las **42 rutas intrarregionales internacionales** (one-way) entre SJO, PTY, SAL, TGU, MGA, SDQ y GUA
- En Sudamérica, se utilizaron las **42 rutas intrarregionales internacionales** (one-way) entre EZE, GRU, SCL, LIM, BOG, VVI y UIO
- Se observa que **el promedio global de yields para todo el período 2012-2019** en rutas intrarregionales internacionales **es un 84% más alto en América Central**
- También se observa una **tendencia más fuerte de caída de yields en América del Sur** entre 2012 y 2019

# Existe una demanda insatisfecha producto del alto costo de las tarifas aéreas de América Central: es casi un 3x superior al de Sudamérica

## Tarifas aéreas promedio en rutas intrarregionales internacionales

Sudamérica vs América Central, 2019, OAG



- Es importante destacar que **existe una diferencia importante** en los principales vuelos internacionales entre ambas regiones: **la distancia promedio (average stage length)**
- **Las distancias entre las ciudades de América Central** consideradas para este análisis son de entre 340-1.200 km con un **promedio de 592 km**
- En **Sudamérica**, las distancias son de entre 1.160 y 4.671 Km con un **promedio de 2.965 por vuelo**
- **La diferencia** entre las tarifas promedio de cada región **podría explicarse tanto por esa diferencia en las distancias promedio por vuelo como por menores niveles de competencia en América Central** que los que se dan en América del Sur

# Muchas gracias!

Daniel Saslavsky [Dsaslavsky@worldbank.org](mailto:Dsaslavsky@worldbank.org)

Roberto Echandi [Rechandi@worldbank.org](mailto:Rechandi@worldbank.org)

Charles Schulumberger [Cschulumberger@worldbank.org](mailto:Cschulumberger@worldbank.org)

Pedro L. Rodriguez [Prodriguez1@worldbank.org](mailto:Prodriguez1@worldbank.org)

<https://blogs.worldbank.org/es/trade/affordable-air-travel-in-central-america-to-enhance-regional-int>

<https://blogs.worldbank.org/en/trade/affordable-air-travel-in-central-america-to-enhance-regional-int>