

Programa de políticas públicas

Área Política económica

Política pública N° 415

Octubre 2025

Reducción de la carga fiscal y estímulos al transporte aéreo en Argentina



Resumen ejecutivo

En pleno siglo XXI las oportunidades y obligaciones laborales y comerciales, como así también la mayoría de los vínculos personales han pasado a estar distribuidos en distintas ciudades y países. Por lo tanto, volar ya no es un lujo, sino una necesidad. En este trabajo se propone reducir impuestos y tasas sobre los pasajes aéreos, a fin de bajar los costos para los usuarios, aumentar la competencia y ampliar las rutas, logrando mejorar la conectividad interna e internacional, procurando alcanzar los niveles y la oferta que presentan países más exitosos en esta materia.



El Programa de políticas públicas de la Fundación Nuevas Generaciones se desarrolla en cooperación internacional con la Fundación Hanns Seidel.



Consejo Consultivo de las Nuevas Generaciones Políticas

Walter Agosto
Alfredo Atanasof
Paula Bertol
Carlos Brown
Gustavo Ferrari
Mariano Gerván

Diego Guelar
Eduardo Menem
Federico Pinedo
Claudio Poggi
Ramón Puerta
Laura Rodríguez Machado

Leonardo Sarquís
Cornelia Schmidt Liermann
Jorge Srodek
Enrique Thomas
Pablo Tonelli
Pablo Torello
Norberto Zingoni

Las Nuevas Generaciones Políticas

Manuel Abella Nazar
Carlos Aguinaga (h)
Valeria Arata
Cesira Arcando
Miguel Braun
Gustavo Cairo
Mariano Caucino
Juan de Dios Cincunegui
Omar de Marchi
Alejandro De Oto Gilotau
Francisco De Santibañes

Soher El Sukaria
Ezequiel Fernández Langan
Gustavo Ferri
Christian Gribaudo
Marcos Hilding Ohlsson
Guillermo Hirschfeld
Joaquín La Madrid
Luciano Laspina
Leandro López Koenig
Cecilia Lucca
Gonzalo Mansilla de Souza

Ana Laura Martínez
Germán Mastrocola
Nicolás Mattiauda
Adrián Menem
Victoria Morales Gorleri
Diego Carlos Naveira
Julián Martín Obiglio
Francisco Quintana
Shunko Rojas
Damián Specter
Ramiro Trezza
José Urtubey

Director Ejecutivo

Julián Martín Obiglio

FUNDACIÓN NUEVAS GENERACIONES POLÍTICAS

Beruti 2480 (C1117AAD)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4822-7721
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar
www.nuevasgeneraciones.com.ar

FUNDACIÓN HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° oficina "C" (C1021AAA)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4813-8383
argentina@hss.de
www.hss.de/americalatina

Programa de políticas públicas

La Fundación Hanns Seidel no necesariamente comparte los dichos y contenidos del presente trabajo.

Reducción de la carga fiscal y estímulos al transporte aéreo en Argentina

I) Introducción.

El transporte aéreo se ha consolidado en las últimas décadas como un pilar esencial para el desarrollo económico, social y territorial. En un mundo cada vez más interconectado, las distancias se acortan no solo por la tecnología digital, sino también por la capacidad de trasladar personas, bienes e ideas de manera ágil y eficiente. Más allá de ser un simple medio de traslado, la infraestructura y **los servicios aéreos actúan como un multiplicador económico**, facilitando el comercio, la inversión extranjera directa y la diversificación productiva de las regiones. En países extensos como la Argentina, donde las distancias entre las distintas ciudades y puntos de mayor movimiento comercial y laboral, puede superar holgadamente los 1.000 kilómetros, **el avión representa no solo un medio de transporte, sino un instrumento irremplazable de integración nacional y cohesión territorial**. Su rol es crucial para garantizar el acceso rápido a servicios esenciales (salud, educación, justicia) y a las oportunidades laborales, como así también para consolidar el flujo de visitantes y talento entre las economías del interior del país, fomentando además una federalización efectiva.

Sin embargo, la estructura impositiva y regulatoria actual en torno al transporte aéreo argentino ha convertido, de facto, al pasaje en un **bien de lujo o, al menos, de alto costo de acceso**, para buena parte de la población y para las empresas. La **elevada presión fiscal** —compuesta por impuestos directos (como el Impuesto al Valor Agregado o IVA, que para vuelos de cabotaje se aplica a una alícuota general, y el Impuesto PAIS, aplicado a operaciones internacionales) y diversas percepciones, sumadas a las altas tasas aeroportuarias— genera una profunda **distorsión en la estructura de precios al consumidor final**.

Informes comparativos regionales han señalado consistentemente que **Argentina aplica la mayor carga impositiva sobre los pasajes aéreos de América del Sur**, llegando a un punto donde los impuestos y tasas superan, en ocasiones, el valor de la tarifa aérea base, convirtiendo los pasajes en hasta el doble de caros que los de países vecinos en términos de costo por milla. Esta distorsión desincentiva su uso, restringe el acceso al transporte aéreo a una porción minoritaria de la población, limita drásticamente la conectividad regional y, en última instancia, debilita la

competitividad turística y empresarial del país al encarecer el costo total del viaje. La consecuencia directa es una baja demanda doméstica y una restricción en la apertura y sostenibilidad de rutas aéreas, especialmente en destinos de baja densidad de pasajeros.

Mientras tanto, otros países de la región han tomado el camino opuesto, entendiendo el transporte aéreo como un servicio esencial con externalidades positivas que debe ser estimulado, no penalizado. En este contexto, la Argentina se encuentra ante una **oportunidad estratégica de reposicionamiento y crecimiento**: repensar su política aérea desde una perspectiva de crecimiento, integración y competitividad, adoptando una visión donde la reducción de la carga tributaria se traduce en un mayor volumen de actividad económica, un incremento en la llegada de turistas y un fortalecimiento de las economías regionales.

El presente documento propone un conjunto integral de medidas —fiscales, regulatorias y de inversión— agrupadas bajo un programa estratégico. Estas medidas están orientadas a reducir significativamente los costos operativos y finales del transporte aéreo, estimular la conectividad regional y promover una mayor inclusión en la movilidad aérea, transformando el avión en una opción accesible para más ciudadanos. Se adopta un enfoque equilibrado que, si bien contempla la reducción de la presión tributaria directa, basa su sostenibilidad fiscal en el **efecto multiplicador del aumento de la demanda**, el mayor gasto turístico y el consecuente crecimiento de la base imponible general de la economía.

II) La necesidad de invertir.

El sistema aerocomercial argentino, a pesar de sus desafíos estructurales, exhibe señales claras de crecimiento sostenido y una notable resiliencia en la demanda de movilidad. Según los datos oficiales más recientes de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), el tráfico de pasajeros ha alcanzado récords históricos en la etapa de post pandemia. Específicamente, el mes de septiembre de 2025 registró un movimiento de **4.1 millones de pasajeros**¹, lo que no solo marca el valor más alto en la historia de la aviación comercial del país, sino que también subraya la existencia de una **demanda latente** robusta y la capacidad intrínseca del mercado para expandirse significativamente, siempre y cuando las condiciones de accesibilidad lo permitan. Sin embargo,

¹ Argentina.gob.ar – Ministerio de Economía - Transporte Administración Nacional de Aviación Civil – 24 de octubre de 2025 - 0https://www.argentina.gob.ar/noticias/septiembre-marco-un-nuevo-record-historico-de-pasajeros-que-confirma-la-continuidad-del?utm_source=chatgpt.com

este éxito puntual en términos de volumen no debe opacar una realidad estructural: al contrastar esta cifra absoluta con el contexto regional, se revela una profunda disparidad. La **proporción de viajes aéreos per cápita en Argentina sigue siendo una de las más bajas de América Latina**², un indicador inequívoco de que persisten **barreras estructurales severas** que limitan el acceso de la población general a este medio de transporte esencial. Esta situación contrasta marcadamente con el progreso observado en países vecinos con una demografía y extensión territorial similar, haciendo que la intervención de política pública se vuelva no solo deseable para la eficiencia económica, sino **indispensable** para corregir esta anomalía en el desarrollo de la conectividad y la equidad social.

El principal factor que explica esta situación de subutilización del potencial aéreo argentino es la **presión fiscal desmedida, compleja y acumulativa sobre el precio final de los pasajes**³, una característica que distorsiona severamente la economía del sector y traslada el peso de la recaudación directamente al consumidor. A los costos operativos propios y esenciales del sector (como combustible, mantenimiento, leasing de aeronaves y costos laborales, que ya son intrínsecamente elevados debido a la escala económica y las fluctuaciones cambiarias) se añade una acumulación asfixiante de múltiples cargas tributarias que vuelven prohibitivo el precio para el consumidor promedio. Esta estructura incluye, en primer lugar, el **Impuesto al Valor Agregado (IVA)**⁴, que se aplica a una alícuota general del **21%** para el servicio de transporte de cabotaje, lo cual es excepcionalmente alto e inusual. Muchos mercados desarrollados y emergentes optan por tasas reducidas (como el 5%) o directamente la exención del IVA para los vuelos domésticos, reconociendo su valor como servicio esencial y factor de integración. En segundo lugar, se encuentran las **Tasas de Embarque (TUA)**, cuyos valores, determinados por el concesionario y la ruta, pueden alcanzar hasta **USD 13 en vuelos domésticos** y escalar hasta **USD 57 en rutas internacionales** en los aeropuertos más grandes⁵. Estas tasas, que buscan financiar la infraestructura aeroportuaria, son consistentemente más elevadas que las cobradas por la mayoría de los *hubs* regionales. Además, se perciben impuestos totalmente distorsivos como el **Fondo Nacional de Turismo (7%)**, y diversas tasas de seguridad, aduaneras y migratorias, que incrementan el costo base. Para el caso de los pasajes internacionales, la carga se agrava con el diseño de

² IATA – El valor de la aviación en Argentina - <https://www.iata.org/>

³ Bloomberg Linea - Los países de LatAm con los impuestos más altos sobre la venta de tiquetes aéreos – 29 de marzo de 2.024 - https://www.bloomberglinea.com/2024/03/29/los-paises-de-latam-con-los-impuestos-mas-altos-sobre-la-venta-de-tiquetes-aereos/?utm_source=chatgpt.com

⁴ IATA – Air Travel Demand - chrome- Abril 2025 - www.travelready.org/

⁵ DGAC – Tasa Embarque - <https://www.dgac.gob.cl/>

percepciones impositivas sobre pagos al exterior (incluyendo el Impuesto PAÍS y las retenciones a cuenta del Impuesto a las Ganancias), concebidas originalmente para la gestión de divisas, pero que, en la práctica, actúan como un gravamen adicional que puede elevar el costo en más de un 30% adicional. En total, **esta sumatoria de gravámenes puede representar entre el 35% y el 50% del valor final de un ticket⁶**, dependiendo de la ruta y la cotización de las divisas, consolidando a Argentina como el país con mayor incidencia fiscal sobre el precio bruto de los boletos en América del Sur. Como consecuencia directa de este laberinto impositivo, el avión se convierte en un medio inaccesible, se frena la demanda, se limita la expansión de rutas y se erosiona la competitividad global del país en transporte de negocios, personal o de turismo.

III) Objetivos.

El presente trabajo de política pública se inscribe dentro de un marco estratégico y ambicioso, buscando redefinir el rol del transporte aéreo en el desarrollo nacional como un verdadero motor de crecimiento económico e integración social y territorial. Por ello, se establecen metas claras, cuantificables y con un horizonte temporal definido, permitiendo la trazabilidad y evaluación de los resultados. El objetivo general, diseñado para ser alcanzado en un plazo de **cinco años**, es crucial para la competitividad regional argentina: **eleva la tasa de pasajeros por habitante hasta alcanzar la media latinoamericana**, revirtiendo la disparidad histórica que posiciona al país por debajo de sus pares en términos de accesibilidad aérea per cápita y que lo aísla internamente. Este objetivo rector se logrará a través de un doble enfoque: una **reducción estructural, transparente y permanente de la presión fiscal** que grava los pasajes, y una **expansión decidida y planificada de la conectividad territorial**, tanto a nivel doméstico como internacional, que beneficie prioritariamente a las economías regionales. Lograr la media regional implica un salto cualitativo en la movilidad de los ciudadanos, transformando el avión de un bien de lujo a una opción accesible y competitiva.

Para materializar este propósito general, se definen una serie de objetivos específicos a ser completados en un plazo inicial, sentando las bases de la transformación y demostrando un impacto inmediato en el bolsillo del consumidor y en la estructura de rutas aéreas. En primer lugar, se buscará **reducir en un 15% el precio promedio final de los pasajes domésticos** mediante las

⁶ La Nación - Cómo será la nueva Flybondi tras el cambio de dueño – 21 de octubre de 2.025 - <https://www.lanacion.com.ar/economia/como-sera-la-nueva-flybondi-tras-el-cambio-de-dueno-nid21102025/>

reformas tributarias y de tasas que se detallarán, lo cual impactará directamente en la capacidad de acceso de la población, estimulará la demanda interna y generará una mayor rotación turística entre provincias. Una reducción de este calibre es fundamental para activar el efecto multiplicador del turismo en las economías locales. En segundo lugar, y con el fin estratégico de fortalecer la inserción internacional de las provincias sin la dependencia del principal *hub* del país, se persigue **incrementar en un 25% las rutas directas internacionales desde aeropuertos provinciales**. Este aumento no solo descentralizará el tráfico y descongestionará el aeropuerto principal, sino que potenciará directamente el turismo receptivo regional y facilitará las operaciones de comercio exterior y de negocios de las provincias. Finalmente, se trabajará también para **aumentar sustancialmente la frecuencia y accesibilidad de las rutas interprovinciales**, promoviendo la integración regional y facilitando los lazos de negocios y personales entre los distintos puntos del territorio nacional, especialmente aquellos que hoy dependen de conexiones con escalas largas y costosas. Este enfoque integral garantiza que la política aérea se convierta en un verdadero instrumento de desarrollo federal, económico y social, y no solo una herramienta de recaudación fiscal.

La implementación de este programa estará guiada por un conjunto de **principios rectores** que aseguran la coherencia y la efectividad de las medidas propuestas, garantizando que el diseño de la política pública se alinee con los objetivos de crecimiento e integración.

El primer principio es la **focalización**, que exige **priorizar y maximizar el impacto de la reducción de costos en las rutas regionales e interprovinciales**, es decir, aquellas que históricamente han sufrido mayor subdesarrollo y cuyo fomento es clave para el federalismo y el turismo interno. La reducción de la carga fiscal será inversamente proporcional a la saturación de la ruta, incentivando la apertura de nuevos corredores aéreos y el refuerzo de la conectividad entre ciudades del interior.

El segundo principio es la **neutralidad competitiva**, que establece que **los incentivos y reducciones impositivas deben aplicarse de manera igualitaria y sin distinción alguna tanto para aerolíneas tradicionales como para las de bajo costo (*low cost*)**. Este enfoque busca fomentar un entorno de competencia sana y transparente, permitiendo que la eficiencia de mercado, y no la regulación dirigida, sea el motor principal para la baja de tarifas. Un mercado con reglas parejas maximiza las opciones para el consumidor y la optimización de recursos por parte de los operadores.

En tercer lugar, se adopta el principio de **sostenibilidad fiscal**, entendiendo que las medidas de reducción de impuestos y tasas, aunque necesarias, deben ser responsables. Se propondrá un esquema donde las **medidas fiscales sean inicialmente temporales** (por ejemplo, por el plazo de dos años) y estén sujetas a una **evaluación ex post rigurosa**, que compare la pérdida inicial de recaudación con el aumento de la actividad económica (turismo, comercio, empleo) generado por el mayor volumen de tráfico. Solo si se demuestra el efecto multiplicador positivo, las exenciones se harán permanentes o se ajustarán.

Finalmente, la **integración territorial** se erige como el principio fundamental, conceptualizando el transporte aéreo como un **servicio público al servicio del federalismo**, cuya finalidad es cohesionar el territorio nacional, facilitar la movilidad social y económica de todos los ciudadanos, y asegurar la equidad de oportunidades entre las distintas regiones del país.

IV) Evidencia y comparación internacional.

La comparación de la estructura de costos aéreos entre Argentina y otros mercados dinámicos de la región revela que el sistema nacional impone una de las **cargas fiscales más gravosas y menos eficientes de América Latina**, un factor que eleva artificialmente los precios y actúa como una barrera directa al desarrollo del sector, a la expansión del turismo receptivo y, fundamentalmente, al acceso equitativo de la población a la movilidad aérea. Esta realidad se mide directamente a través de la **elasticidad precio-demanda** del transporte aéreo, un concepto económico crucial que ilustra la sensibilidad de la demanda ante cambios en las tarifas. Los estudios de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y análisis académicos regionales demuestran consistentemente que la demanda de pasajes es altamente sensible a las variaciones en los precios: se estima que, **por cada 1% de reducción en el precio, la demanda aérea puede crecer significativamente en un rango de 0.8% a 1.2%**. En mercados con demanda contenida como el argentino, este efecto puede ser incluso más pronunciado. Esta cifra no es meramente académica; subraya el **potencial de crecimiento inexplorado** que yace bajo el peso impositivo actual. Una reducción de la carga fiscal se traduce, casi de forma inmediata, en un aumento del volumen de pasajeros, lo que diluye los costos fijos de las aerolíneas y mejora la rentabilidad de las rutas.

Esta sensibilidad contrasta dramáticamente con el modelo argentino, donde el precio final del pasaje es inflado por una compleja y pesada acumulación de gravámenes que distorsionan el precio base de la tarifa aérea. Al costo de la tarifa base se suman múltiples impuestos: el **Impuesto al Valor Agregado (IVA) del 21%** (en vuelos domésticos, una alícuota muy elevada para un servicio considerado esencial en países de gran extensión), el **Fondo Nacional de Turismo (7%)** y un conjunto de **tasas y percepciones** que incrementan el costo de forma desproporcionada. Entre ellas, se destaca la Tasa de Embarque (TUA), cuyo valor ronda los **USD 13 en cabotaje** y alcanza hasta **USD 57 en rutas internacionales** en los principales aeropuertos. Además, para los viajes al exterior, la carga se agrava con el **Impuesto PAÍS** y las **percepciones a cuenta del Impuesto a las Ganancias**, diseñadas para fines macroeconómicos pero que, en la práctica, actúan como un sobre costo punitivo al consumidor que compra servicios en el exterior.

El análisis de la competencia regional es lapidario: países que han adoptado una visión estratégica de la aviación gozan de estructuras fiscales notablemente más livianas. **Chile**, por ejemplo, opera con una ventaja estructural crucial al **no aplicar el Impuesto al Valor Agregado (IVA) a los pasajes aéreos**, y mantiene sus tasas de embarque internacionales significativamente más bajas, rondando los **USD 25**. De manera similar, **Brasil** implementa esquemas de tasas aeroportuarias más flexibles, a menudo diferenciadas y con exenciones estratégicas para fomentar el desarrollo de rutas regionales o vuelos en aeropuertos menos saturados⁷. La experiencia de estos mercados demuestra que la menor presión tributaria sobre el pasaje opera como una **palanca de crecimiento económico**, impulsando de forma sostenida el turismo receptivo, el cual a su vez genera una mayor recaudación a través de impuestos indirectos (IVA y otros gravámenes aplicados a hoteles, gastronomía y servicios terrestres). En Argentina, el resultado de esta pesada estructura fiscal es que se **penaliza la movilidad, se restringe el acceso a la población, se inhibe la inversión en rutas y se subsidia ineficiencia**, demostrando que la estructura fiscal actual es la principal barrera al desarrollo de un sector vital para la integración y la competitividad nacional.

V) El modelo chileno.

⁷ Dirección General de Aeronáutica Civil – Tasas Embarque - <https://www.dgac.gob.cl/aeropuertos/tasa-aeronautica-y-embarque/tasa-embarque/>

La experiencia de **Chile** se ha convertido en un caso de referencia a nivel regional en materia de política aerocomercial. En las últimas dos décadas, el país ha desarrollado un modelo caracterizado por una **baja carga impositiva, una apertura regulatoria a la competencia y una gestión eficiente de la infraestructura aeroportuaria**, lo que ha permitido que el transporte aéreo deje de ser un servicio de élite para transformarse en un medio habitual de movilidad tanto para residentes como para turistas extranjeros.

En el aspecto tributario, Chile **eximió del Impuesto al Valor Agregado (IVA)** a los pasajes aéreos nacionales, medida que redujo automáticamente el costo final para los usuarios en más de un 15%. A su vez, las **tasas aeroportuarias** se ubican entre las más bajas de la región —alrededor de 8 dólares por pasajero en vuelos domésticos y 26 dólares en los internacionales—, frente a valores que en Argentina pueden superar los 13 y 57 dólares respectivamente. Esta estructura fiscal más liviana ha sido determinante para fomentar la **democratización del acceso al transporte aéreo**, permitiendo que un porcentaje cada vez mayor de la población incorpore el avión como medio de transporte cotidiano.

En paralelo, el Estado chileno impulsó un **entorno competitivo abierto y transparente**, facilitando el ingreso de nuevas aerolíneas y eliminando barreras regulatorias que históricamente protegían a operadores tradicionales. La política de “cielos abiertos” y la simplicidad del marco normativo generaron un entorno favorable para la expansión de las **aerolíneas de bajo costo**, que lograron cubrir gran parte del territorio nacional y ofrecer tarifas hasta un 40% menores que las tradicionales. A diferencia de otros países de la región, donde las trabas administrativas y fiscales encarecen la operación, Chile apostó por un modelo donde el **mercado y la competencia actúan como motores de eficiencia y de inclusión**.

Los resultados de este enfoque son contundentes. Chile alcanzó una **tasa de 2,5 viajes aéreos por habitante por año**, una de las más altas de América Latina y comparable con economías desarrolladas de menor tamaño territorial. En contraste, la Argentina mantiene un promedio inferior a **1 viaje por habitante**, evidenciando una brecha estructural vinculada a los costos fiscales y a la rigidez de su sistema de transporte aéreo. Esta diferencia no solo refleja un mayor acceso ciudadano en el país vecino, sino también un impacto positivo en la **actividad económica, el turismo y la conectividad regional**.

De acuerdo con datos del Ministerio de Obras Públicas de Chile, el crecimiento del tráfico aéreo interno e internacional generó **miles de empleos directos e indirectos**, amplió la base de recaudación por impuestos al consumo y dinamizó el sector turístico, sin comprometer el equilibrio

fiscal del Estado. El caso chileno demuestra, en definitiva, que **una política aérea pro-competitiva y fiscalmente razonable puede coexistir con un manejo responsable de las cuentas públicas**, al tiempo que potencia el desarrollo económico y social.

Este modelo, lejos de ser intransferible, ofrece **lecciones valiosas para la Argentina**. Muestra que **la clave no reside en aumentar la carga impositiva sobre el transporte aéreo, sino en ampliar la base de usuarios** y en estimular la competencia y la eficiencia operativa. En otras palabras, el camino hacia un sistema aerocomercial más accesible y sostenible pasa por **bajar las barreras, no por subir los precios**.

En una región donde la movilidad aérea es un factor estratégico para el desarrollo, el ejemplo chileno confirma que las políticas públicas que promueven la accesibilidad, la competencia y la integración regional no solo mejoran la calidad de vida de los ciudadanos, sino que **fortalecen la posición internacional del país**. Para la Argentina, avanzar hacia un modelo de conectividad similar implicaría **apostar por la apertura, la simplificación fiscal y la visión de un transporte aéreo como servicio público esencial para la cohesión nacional y el crecimiento económico**.

VI) Nuestra propuesta.

La solución central propuesta en esta política pública se articula mediante una **reforma fiscal inmediata, estructural y focalizada**, diseñada para transformar la rígida estructura de costos del sector y activar la alta **elasticidad precio-demanda** de la aviación comercial, tal como lo demuestra la evidencia internacional. El objetivo primordial es claro: trasladar el ahorro fiscal directamente al consumidor para impulsar el volumen de pasajeros, logrando una conectividad más inclusiva y competitiva a nivel regional. La medida principal consiste en la implementación de un **esquema fiscal reducido**, que concentra sus esfuerzos en la eliminación o reducción de los gravámenes más distorsivos y que ejercen mayor presión en el precio final del pasaje.

I. Reforma fiscal profunda: Desgravación estratégica del pasaje.

La piedra angular de esta política es la modificación del régimen tributario actual, que históricamente ha penalizado desproporcionadamente el transporte aéreo.

1. **Exención temporal del IVA para vuelos de cabotaje:** Se establece una **exención total y temporal del Impuesto al Valor Agregado (IVA)**, cuya alícuota general para el servicio de

transporte es del 21%, para todos los pasajes interprovinciales y vuelos de cabotaje por un plazo inicial de **veinticuatro meses**. Esta desgravación, al impactar directamente el principal componente fiscal, garantiza el cumplimiento del objetivo específico de **reducir el precio promedio final del pasaje doméstico en al menos un 15%**, y tiene un efecto inmediato en la capacidad de acceso para el ciudadano común, especialmente para aquellos que utilizan el avión como medio de conexión esencial entre provincias. La temporalidad de 24 meses se justifica bajo el principio de **sostenibilidad fiscal**, permitiendo a la autoridad económica evaluar el **efecto multiplicador neto** del aumento de la demanda (más turistas, más gasto en hotelería, gastronomía y servicios terrestres) versus la pérdida de recaudación directa inicial. Esta medida alinea a Argentina con las mejores prácticas regionales y globales que eximen el IVA en el transporte aéreo doméstico.

2. Racionalización y Focalización de tasas y fondos:

- Se propone la **eliminación o reducción del Fondo Nacional de Turismo (7%)** para todos los **vuelos regionales e interprovinciales** que conecten provincias con baja frecuencia o que no sean *hubs* primarios. Al reducir el precio de dichos pasajes, el mayor volumen de turistas compensará la pérdida a través del IVA y otros impuestos que gravan el consumo de otros productos y servicios en destino.
- Se impulsará una profunda **revisión de las tasas aeroportuarias (TUA)** a fin de reducirlas, lo que implicará una negociación entre el Estado Nacional y los concesionarios. Asimismo, se debe establecer un mecanismo descentralizado que permita a los aeropuertos del interior (aquellos categorizados fuera de la red principal) aplicar **tasas con reducciones significativas o bonificaciones totales**.

Esta reducción de la tasa de embarque internacional de USD 57 a un estándar regional competitivo (por ejemplo, USD 25 o menos, similar a Chile o Brasil) es vital para alentar las rutas a países limítrofes desde aeropuertos provinciales, ayudando a alcanzar el objetivo del incremento del 25% en rutas directas internacionales.

- ## 3. Eliminación de percepciones distorsivas internacionales:
- En el ámbito internacional, y con el fin de simplificar costos para el movimiento receptivo y emisor, se propone la **eliminación total de percepciones impositivas** (tales como la retención a cuenta de Ganancias y el Impuesto PAÍS) sobre el valor de los pasajes aéreos internacionales pagados en moneda local. Estas percepciones, concebidas para fines macroeconómicos cambiarios, han actuado como un impuesto al consumo aéreo, haciendo que el precio final sea prohibitivo y

generando una fuga de compra de pasajes a *hubs* regionales. Su eliminación alinea el costo del pasaje al valor real de la tarifa aérea más la tasa aeroportuaria, fomentando el flujo de viajeros de negocios y el turismo.

II. Incentivos operacionales para la conectividad territorial

Para asegurar que la reducción fiscal se traduzca en una mayor oferta de vuelos y no solo en un margen de ganancia para las aerolíneas, se proponen incentivos directos a la oferta bajo el principio de **neutralidad competitiva**:

- **Acceso preferencial y previsible a divisas:** Se diseñará un mecanismo regulatorio que garantice el **acceso preferencial y previsible a las divisas** necesarias para cubrir los costos críticos de las aerolíneas (principalmente el **leasing** de aeronaves, la **compra de combustible** y el **mantenimiento técnico y seguros internacionales**), a un tipo de cambio conocido y competitivo. Este paso es fundamental para asegurar la previsibilidad de los costos operativos en un sector inherentemente dolarizado y reducir el riesgo asociado a la volatilidad económica argentina, permitiendo a las aerolíneas planificar inversiones a largo plazo.

III. Inversión, infraestructura y transparencia regulatoria

La política fiscal debe ser acompañada por una inversión estratégica y un control riguroso para garantizar la sostenibilidad y el éxito a largo plazo.

- **Fondo federal de conectividad aérea (FFCA):** Se propone la creación de este fondo, financiado con parte de la recaudación de tasas aeroportuarias que se mantengan (como las tasas de seguridad y control) o mediante un pequeño porcentaje de la recaudación indirecta generada por el mayor turismo. Su propósito será la **inversión directa y planificada en la modernización de la infraestructura** de los aeropuertos regionales y provinciales: mejoramiento de **pistas, equipos de seguridad, tecnología de navegación aérea (CNS/ATM)** y servicios básicos.
- **Transparencia regulatoria y control (*ex post*):** Se establecerá la **publicación obligatoria del precio final** (separando la tarifa base, los impuestos y las tasas, en estricto cumplimiento del deber de información al consumidor) en todos los canales de venta.

VII) Análisis cuantitativo: Proyección de impacto y sostenibilidad

La justificación de la reforma fiscal propuesta en este trabajo se sustenta en una sólida proyección cuantitativa que demuestra que la pérdida inicial de recaudación directa será ampliamente compensada por el **efecto multiplicador de la demanda aérea y turística**. El supuesto de trabajo central es que la eliminación del IVA y la reducción de tasas lograrán una **reducción promedio del 15% en el precio final de los pasajes domésticos**. Aplicando el principio de la **elasticidad precio-demanda**, esta reducción tarifaria proyecta un **aumento considerable de pasajeros**.

Dado que el mercado aerocomercial argentino registra un tráfico anual de aproximadamente **40 millones de pasajeros** (combinando cabotaje e internacional, según las cifras máximas recientes), el aumento en la demanda doméstica se traduciría en una considerable incorporación millones de pasajeros adicionales al sistema. Este incremento masivo de la movilidad tiene un impacto directo en el empleo y la economía regional. Según estimaciones históricas del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y organismos de la industria, cada millón de pasajeros aéreos adicional puede generar alrededor de **1,000 empleos directos** (personal de aerolíneas, aeropuertos, *handling*) y hasta **3,000 empleos indirectos e inducidos** (hotelería, gastronomía, agencias de viaje, transporte terrestre). Aplicando esta métrica, el incremento proyectado de millones de pasajeros se traduciría en la creación de **miles de puestos de trabajo nuevos** en el sector turístico y de servicios asociados, logrando un impacto neto positivo en el empleo y el PBI regional.

En el segmento internacional, la **eliminación de las percepciones impositivas (Ganancias, Impuesto PAÍS) y la reducción de la TUA**, si bien resultarán en una reducción directa de ingresos tributarios, **evitarán la fuga de divisas y de compras de pasajes** a países vecinos. Este fenómeno de **"fuga de compra"** ocurre cuando los viajeros argentinos compran pasajes internacionales a través de agencias o aeropuertos de países limítrofes (Chile, Uruguay, Brasil) para eludir la pesada carga impositiva local. Al reducir los impuestos, Argentina recupera la capacidad de emitir esos pasajes, reteniendo las comisiones, la TUA y la porción de ingresos que las aerolíneas reinvierten o utilizan en el país, lo que **fortalece la actividad económica y fiscal dentro del territorio nacional**. Además, la desgravación del pasaje internacional mejora la competitividad del turismo receptivo al reducir el costo total del tramo internacional para el viajero extranjero, impulsando aún más la llegada de divisas.

La **sostenibilidad fiscal** de la propuesta se garantiza al proyectar que la **pérdida fiscal directa** generada por la menor recaudación de IVA, Fondos y percepciones **se compensaría e incluso superaría** mediante el incremento de la recaudación indirecta. El mayor flujo de de pasajeros adicionales inyectará un volumen significativo de gasto en los destinos (hoteles, restaurantes, excursiones, comercios), lo que se traducirá en un **aumento sustancial del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en servicios complementarios**, el crecimiento de la recaudación de Impuestos sobre los Ingresos Brutos a nivel provincial, y un crecimiento global del PBI regional. **En este esquema, el Estado sustituye una recaudación concentrada en la barrera de entrada (el pasaje caro) por una recaudación distribuida y ampliada sobre el consumo generado por la actividad turística y económica dinamizada**, logrando que la política fiscal actúe como una inversión en crecimiento en lugar de una restricción al acceso.

VIII) Indicadores de éxito y análisis de riesgos.

La eficacia de esta política pública se medirá a través de un conjunto de **indicadores** que permitirán evaluar su impacto real sobre el sistema de transporte aéreo, la economía regional y la sostenibilidad fiscal del Estado. Uno de los principales objetivos es, como se ha planteado previamente, alcanzar una **reducción promedio en el precio real de los pasajes aéreos domésticos**, a partir de la eliminación o disminución de cargas tributarias y tasas aeroportuarias. Esta baja de costos debería traducirse en una **expansión del número de pasajeros transportados por habitante del orden del 50%**, lo cual reflejaría un proceso de democratización del acceso al transporte aéreo y un incremento tangible en la movilidad interna del país.

Del mismo modo, se espera un **aumento del 25% en la cantidad de rutas directas desde aeropuertos provinciales**, especialmente en aquellas conexiones que vinculen regiones del interior sin necesidad de pasar por Buenos Aires. Esto permitiría fortalecer el federalismo económico y turístico, diversificando la oferta y reduciendo los tiempos de viaje. En términos macroeconómicos, el programa busca estimular el **crecimiento del empleo directo e indirecto vinculado a la actividad turística y aeronáutica**, generando un círculo virtuoso de mayor demanda, mayor inversión y, en consecuencia, mayor generación de puestos de trabajo. Finalmente, se establece como meta mantener un **balance fiscal neto positivo o, al menos, neutral**, garantizando que las reducciones

impositivas sean compensadas por el incremento de la recaudación derivada del mayor dinamismo económico.

No obstante, toda política pública de carácter fiscal y estructural enfrenta **riesgos inherentes** que deben ser anticipados y gestionados. En primer lugar, se identifica el **riesgo fiscal**, asociado a la posible pérdida transitoria de ingresos tributarios. Para mitigarlo, la propuesta prevé que las exenciones y reducciones sean **temporales y sujetas a evaluación periódica**, con una **cláusula de reversión automática** en caso de verificarse un desvío significativo respecto de las metas de sostenibilidad fiscal.

Otro riesgo relevante es el de **captura por parte de los operadores del mercado**, es decir, que las aerolíneas absorban los beneficios impositivos sin trasladarlos al precio final del consumidor. Para evitarlo, se implementarán **mecanismos de control, auditorías y exigencias de transparencia tarifaria**, de modo que la baja de impuestos se refleje efectivamente en los pasajes y no en mayores márgenes empresariales.

Por último, se reconoce un **riesgo político y comunicacional**, vinculado a posibles resistencias derivadas de la reducción de recursos fiscales o de la percepción de beneficios concentrados en determinados sectores. La mitigación de este riesgo requiere una **estrategia de comunicación pública activa y transparente**, basada en la difusión de los beneficios sociales, regionales y económicos del programa, y en la evidencia empírica del impacto positivo sobre el empleo, la conectividad y el turismo.

En conjunto, la combinación de metas verificables, mecanismos de evaluación y estrategias de mitigación asegura que el programa sea una política pública sustentable, medible y adaptable, orientada no solo a reducir costos, sino también a **integrar la Argentina a través del aire, de manera responsable y equitativa**.

Además del impacto económico y logístico, es fundamental subrayar la **dimensión humana y afectiva del transporte aéreo en la actualidad**. En un contexto en el que cada vez más argentinos tienen familiares viviendo en el exterior o deben viajar por motivos laborales y comerciales, el costo de un vuelo internacional muchas veces se convierte en una barrera emocional, no solo económica. Reducir las cargas fiscales en este tipo de pasajes significa ya no solo acercar los negocios, sino también **acercar a las familias, permitir reencuentros, fortalecer lazos afectivos** y facilitar que los argentinos que trabajan o estudian en otros países mantengan vínculos reales con su tierra. Asimismo, es evidente que una conectividad internacional más accesible **favorece la inserción comercial de la Argentina** en un momento en que nuestro país busca integrarse al mundo,

permitiendo que empresarios, emprendedores y profesionales puedan viajar con mayor frecuencia para generar oportunidades, abrir mercados y representar al país en el exterior. En definitiva, **volar no es solo trasladarse: es conectar personas, emociones y proyectos**, y una política aérea moderna debe reconocer que en cada vuelo también viaja una historia.

IX) Conclusiones.

Argentina enfrenta un desafío estructural que excede lo económico: **volver a conectarse** consigo misma y con el mundo. El diagnóstico desarrollado en esta política pública demuestra que el transporte aéreo, lejos de ser un servicio accesorio, constituye un **instrumento esencial para el desarrollo productivo, la integración territorial y la cohesión social**. Sin embargo, la actual estructura impositiva y regulatoria —una de las más pesadas de la región— ha convertido el acto de volar en un lujo, cuando en realidad debería ser una necesidad accesible para el ciudadano y un motor estratégico para el país.

Esta política pública propone revertir esta lógica. A través de la reducción de cargas fiscales, incentivos a la inversión, promoción de nuevas rutas y transparencia en la formación de precios, busca transformar el transporte aéreo en una palanca de crecimiento y federalismo real. La evidencia comparada, particularmente el caso chileno, demuestra que **una política aérea competitiva y fiscalmente racional no solo estimula la demanda, sino que amplía la recaudación a través del dinamismo económico**, generando empleo, turismo e inversión.

Pero más allá de los indicadores económicos, esta política aborda una dimensión humana que resulta ineludible en el siglo XXI. En un mundo cada vez más globalizado, **las distancias físicas siguen separando familias, afectos y oportunidades**. Miles de argentinos viven, trabajan o estudian en el exterior, mientras otros tantos mantienen lazos familiares, comerciales o emocionales con distintas regiones del país. Para ellos, el costo de un pasaje no representa solo un valor monetario, sino una frontera emocional que muchas veces impide el reencuentro o limita los vínculos personales y profesionales.

Facilitar el acceso al transporte aéreo significa **acercar a las personas**, reducir las desigualdades geográficas y permitir que los argentinos puedan conectarse más entre sí y con el resto del mundo. Significa que un emprendedor del interior pueda viajar a cerrar un acuerdo comercial, que un estudiante pueda regresar a visitar a su familia o que una madre pueda abrazar a

su hijo después de años viviendo en distintos países. Cada vuelo que se habilita o se abarata no solo transporta pasajeros, sino historias y proyectos.

En definitiva, invertir en conectividad aérea es invertir en desarrollo, inclusión y pertenencia. Es entender que la Argentina del futuro no se construye aislada ni fragmentada, sino enlazada por rutas que unan personas, regiones y oportunidades.

Por eso, esta política pública no es simplemente una reforma fiscal: es una apuesta estratégica por una **Argentina más moderna y abierta al mundo**.

ng