

Reforma Tributaria (LC 214/2025) en Brasil: el impacto potencial sobre la demanda aérea, la conectividad y el turismo

La reforma tributaria de Brasil aumentaría sustancialmente la carga impositiva efectiva sobre el transporte aéreo, lo que podría afectar la demanda de pasajeros, la conectividad y la competitividad económica a largo plazo.

La reforma tributaria de Brasil y el futuro de la conectividad aérea

Cómo podrían influir los cambios en la tributación de los pasajeros en la competitividad, la conectividad y el crecimiento a largo plazo.

La aviación es un motor estratégico de la economía brasileña.

El sector ya impulsa el crecimiento económico, el empleo y el turismo. Garantizar que el transporte aéreo siga siendo accesible y competitivo será fundamental para que Brasil desarrolle plenamente su potencial de crecimiento a largo plazo.

A. La aviación ya genera un valor significativo.



US\$46

mil millones

Contribución al PIB de Brasil (ATAG)

IMPACTO ECONÓMICO



1.9

millones

Empleos que dependen de la aviación (ATAG)



≈US\$22

mil millones

gasto turístico nacional que genera el transporte aéreo (WTTC/PNAD Turismo, IBGE)

IMPACTO DEL TURISMO



2 de cada 3

Los visitantes internacionales que llegan a Brasil lo hacen por vía aérea (Embratur 2025).

Ejemplos de sectores que dependen de la conectividad aérea



Salud y Farmacia

Anualmente se importan por vía aérea más de **US\$3.000 millones** en vacunas, medicamentos e ingredientes farmacéuticos activos. Elementos esenciales para la salud pública y tratamientos complejos.



Automoción y fabricación

Brasil es el **octavo mayor productor de vehículos del mundo**, con más de **2,5 millones** de unidades en 2024. Depende de las importaciones aéreas de sensores, módulos, componentes electrónicos y piezas justo a tiempo.



Electrónica y telecomunicaciones

Importa por vía aérea chips, unidades SSD y baterías de litio por un valor superior a los **US\$1.000 millones**. El sector de las TIC contribuye con más del **6 % del PIB** e impulsa la tecnología 5G, la Industria 4.0 y los servicios digitales.



Agronegocios

Brasil es **uno de los mayores exportadores de melón** del mundo (más de **250.000 toneladas anuales**). Las frutas de primera calidad, la carne refrigerada y las semillas híbridas dependen de la logística aérea.

B. Brasil tiene un margen significativo para ampliar el acceso al transporte aéreo.

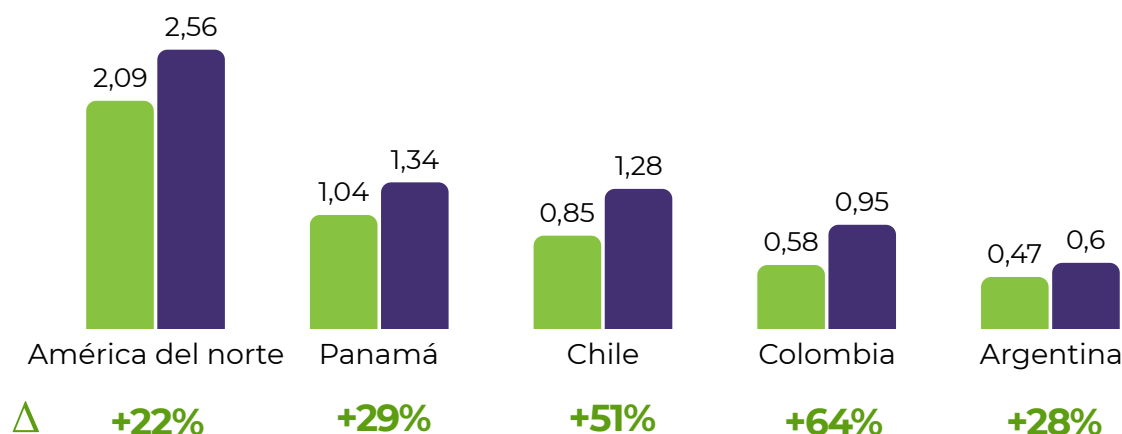
Aunque el mercado aéreo de Brasil ha crecido, los viajes aéreos per cápita se han mantenido prácticamente sin cambios durante la última década, mientras que otros mercados de la región han registrado un crecimiento considerable.

VIAJES AÉREOS PER CÁPITA

● 2014

● 2024

△ Variación 2014-2024



Brasil se ha rezagado frente a otros mercados de la región.



+22%

+29%

+51%

+64%

+28%

0%

Fuente: IATA utilizando datos de Oxford Economics.

Cómo afecta la reforma fiscal a la conectividad aérea

El aumento de los impuestos a los pasajeros podría incrementar el precio de los boletos reduciendo la demanda y dificultando la expansión de la conectividad aérea.

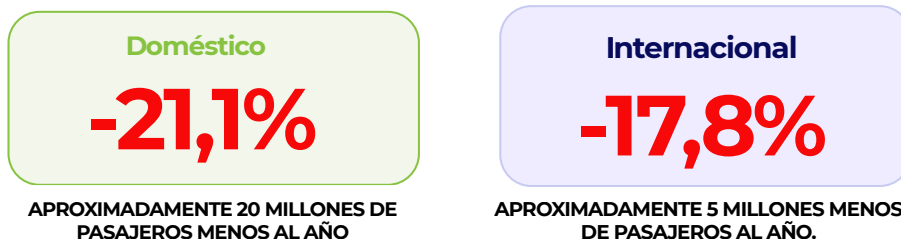
A. La reforma aumenta el costo de volar.



Nota: Aumento estimado de las tarifas promedio bajo el tratamiento CBS/IBS propuesto para boletos de avión nacionales e internacionales. La metodología se resume en el Apéndice.

B. Unos precios más altos podrían conducir a una menor demanda.

Reducción estimada de la demanda de pasajeros



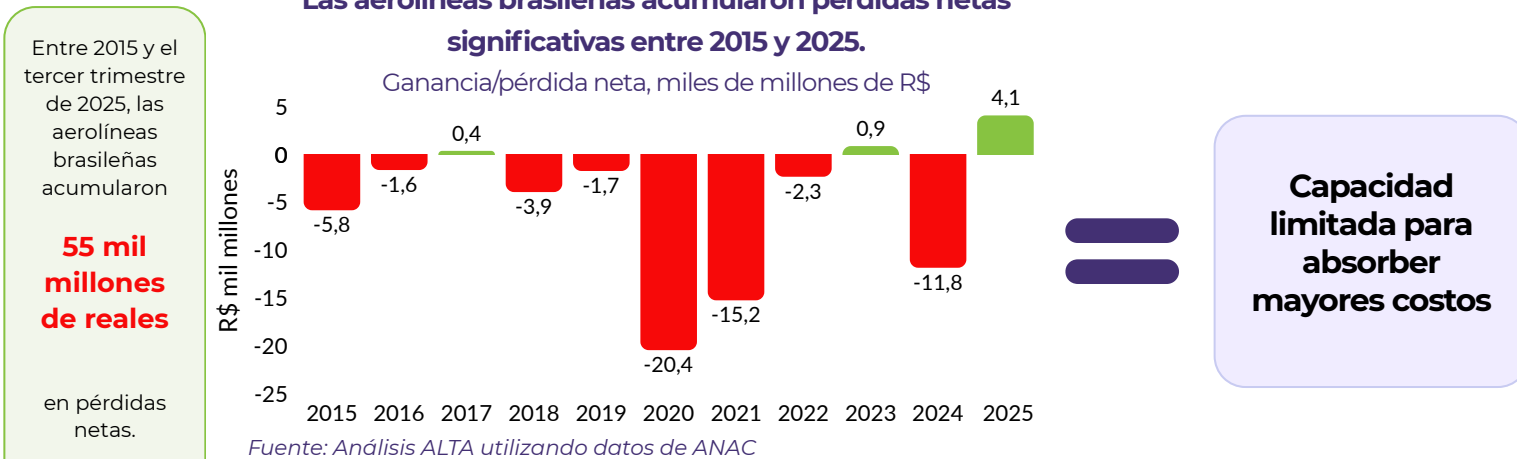
Estimaciones basadas en la elasticidad precio observada de la demanda de viajes aéreos en Brasil. La metodología se resume en el Apéndice.

C. La menor demanda obliga a las aerolíneas a ajustarse.



D. Las aerolíneas están bajo presión financiera.

Las aerolíneas brasileñas acumularon pérdidas netas significativas entre 2015 y 2025.



Fuente: Análisis ALTA utilizando datos de ANAC

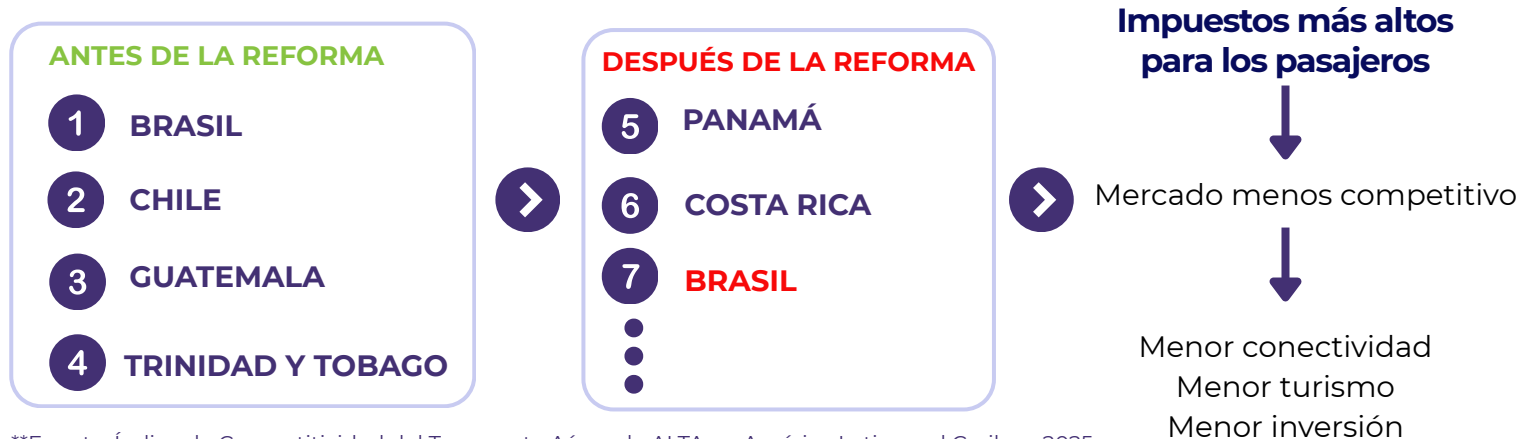
El desempeño financiero refleja múltiples factores, incluyendo la pandemia de COVID-19, la volatilidad del tipo de cambio, los precios del combustible y las condiciones generales del mercado. El gráfico se presenta únicamente para ilustrar la limitada capacidad del sector para absorber costos estructurales adicionales.

Por qué esto es importante para el futuro de Brasil

En un país que ya se ha quedado rezagado con respecto a sus pares regionales en el crecimiento de la aviación, mantener la competitividad es esencial para cerrar la brecha.

A. Brasil pasaría del marco impositivo para pasajeros más competitivo de la región al séptimo lugar.

Clasificación ilustrativa de los impuestos y tasas a los pasajeros en América Latina y el Caribe antes y después del marco tributario propuesto (20 países).**



**Fuente: Índice de Competitividad del Transporte Aéreo de ALTA en América Latina y el Caribe – 2025

B. Crecimiento del turismo en riesgo

≈360,000

menos empleos
relacionados con el
turismo para 2036
*respecto al escenario base de
crecimiento*

≈US\$7,7 mil millones

de reducción en el PIB de
Viajes y Turismo en 2036
*equivalente a ≈US\$640
millones por mes*

**Casi 1 de
cada 4**

nuevos empleos turísticos
proyectados que podrían
no materializarse
entre 2026 y 2036

Bajo el escenario base de crecimiento, los empleos relacionados con el turismo podrían aumentar de 8,3 millones en 2026 a 9,8 millones en 2036. Bajo el escenario tributario modelado, alcanzarían alrededor de 9,44 millones.

Escenario ilustrativo que combina los efectos sobre el turismo doméstico e internacional. La estimación doméstica aplica la reducción modelada de 21,1% en la demanda de viajes aéreos a la proporción estimada de la actividad turística doméstica asociada con los viajes aéreos. La estimación internacional aplica la reducción modelada de 17,8% en la demanda bajo un escenario internacional de ida y vuelta en el que la tasa de referencia CBS/IBS de 26,5% se aplica a la parte correspondiente a Brasil del itinerario, que se supone representa el 50% de la tarifa total. Las estimaciones suponen una transmisión total a la actividad turística antes de considerar efectos de sustitución. Véase el Apéndice para consultar la metodología.

C. Lo que está en juego



TURISMO

El transporte aéreo
hace posible.
**≈US\$22 mil
millones**
en el gasto turístico
nacional e impulsa las
llegadas internacionales.
2 de cada 3
visitantes
internacionales llegan
por vía aérea.



CONECTIVIDAD

La conectividad aérea
ha aumentado, pero
Brasil sigue rezagado.
+129%
Crecimiento de las
rutas domésticas
desde 2014.
+133%
Crecimiento de las
rutas internacionales
desde 2014.



CRECIMIENTO FUTURO

Viajes aéreos per cápita

2014 ➔ 2024

0,48 **0,48**

Mientras otros
avanzaron, Brasil se
mantuvo sin cambios.

Un mercado de aviación menos competitivo dificultaría la expansión de la conectividad, el apoyo al turismo, la facilitación del comercio de alto valor, el fortalecimiento de los sectores productivos, la atracción de inversiones y la creación de empleos de calidad.

Dado que casi la mitad de la carga aérea internacional se transporta en la bodega de los aviones de pasajeros, la reducción de la conectividad también puede afectar al movimiento de mercancías de alto valor y que requieren una entrega rápida.

Recomendaciones de política pública

**Mantener un marco fiscal
competitivo para la aviación
ayudaría a Brasil a seguir ampliando
la conectividad, al tiempo que
apoya el turismo, la inversión y el
crecimiento económico.**

Apéndice

Marco tributario

Este documento modela los efectos potenciales de la reforma tributaria de Brasil en la demanda de transporte aéreo bajo un escenario en el que una mayor tributación efectiva se refleja en los niveles finales de las tarifas aéreas de pasajeros, en línea con la aplicación del CBS/IBS a los servicios de transporte. Bajo el marco del CBS, los servicios de transporte se consideran servicios gravables, y la base imponible se define como el valor de la transacción.

Para los boletos domésticos, el análisis compara un índice de referencia fiscal sectorial efectivo previo a la reforma, estimado en aproximadamente 9%, con un escenario de referencia CBS/IBS del 26,5%. Bajo estos supuestos, el aumento estimado en los niveles finales de las tarifas aéreas alcanza aproximadamente 16,1%, calculado de la siguiente manera:

$$\left(\frac{1 + 0.265}{1 + 0.09} - 1 \right) \times 100 = 16.1\%$$

El valor de referencia anterior a la reforma que se utiliza en este documento no representa un impuesto explícito aplicado previamente a los boletos domésticos. En cambio, refleja una carga impositiva sectorial efectiva estimada que se utiliza exclusivamente para modelar los cambios en los precios finales de los pasajeros.

Para los boletos internacionales de ida y vuelta vendidos en Brasil, este documento modela una carga equivalente de aproximadamente 13,25% sobre el valor total del boleto. Este escenario refleja la aplicación de una tasa de referencia de 26,5% sobre 50% de la tarifa del viaje de ida y vuelta, de conformidad con el tratamiento establecido en la Ley LC 214/2025 para el transporte internacional de pasajeros. El análisis utiliza estos valores exclusivamente como supuestos de modelización para la construcción de escenarios de demanda. La carga tributaria efectiva real y los resultados del mercado dependerán del marco de implementación final y de las condiciones del mercado.

**SUPUESTOS CLAVE
(ESCENARIO CENTRAL)**

Carga tributaria efectiva del sector de referencia previa a la reforma
9%

Tarifa de referencia CBS/IBS aplicada al transporte aéreo
26,5%

Aumento estimado en los niveles finales de tarifas aéreas nacionales
16,1%

Incremento estimado en los precios finales de los boletos de avión internacionales (billetes de ida y vuelta vendidos en Brasil)
13,25%

Incremento aproximado en los niveles finales de tarifas aéreas para pasajeros asociado con el escenario fiscal modelado bajo los supuestos centrales.

Metodología

Este documento estima el impacto potencial de la reforma tributaria de Brasil en la demanda de transporte aéreo utilizando un enfoque de elasticidad basado en escenarios. El análisis aplica el marco estándar de elasticidad de la demanda:

$$\frac{\Delta Q}{Q} = \varepsilon \times \frac{\Delta P}{P}$$

Dónde:

- $\frac{\Delta Q}{Q}$ representa la variación porcentual estimada en la demanda de pasajeros;
- ε representa la elasticidad precio de la demanda;
- $\frac{\Delta P}{P}$ representa la variación estimada en los niveles finales de tarifas aéreas para pasajeros asociada con el escenario fiscal modelado.

Bajo el escenario central:

- Los niveles de tarifas aéreas domésticas aumentan aproximadamente 16,1%.
- Los niveles de tarifas aéreas internacionales de ida y vuelta vendidas en Brasil aumentan aproximadamente 13,25%.

Para estimar la respuesta de la demanda resultante, este documento aplica elasticidades de precios de viajes aéreos específicas de Brasil, desarrolladas en el estudio UdeSA/ALTA. Estimación de las elasticidades de la demanda de viajes aéreos de precio e ingreso en América Latina¹. El estudio se basa en más de una década de datos mensuales a nivel de ruta en toda América Latina (2014-2024, excluyendo 2020), combinando información sobre tráfico de pasajeros, tarifas aéreas y capacidad a nivel de origen-destino-mes. A diferencia de los supuestos de elasticidad generalizados que se utilizan con frecuencia en el análisis de políticas de aviación, el estudio estima elasticidades específicas de mercado utilizando el comportamiento observado de pasajeros y tarifas en miles de rutas de la región.

El análisis se aplica a:

-1.31

Elasticidad de precios interna

-1,34

Elasticidad de precios internacional

Un desafío clave al estimar las elasticidades de la demanda de transporte aéreo es que las tarifas aéreas son endógenas, ya que las aerolíneas ajustan sus precios dinámicamente en respuesta a la demanda, la competencia, la estacionalidad y las condiciones de la red. Para abordar este problema, el estudio de UdeSA/ALTA¹ estima las elasticidades mediante un enfoque de variables instrumentales utilizando Mínimos Cuadrados en Dos Etapas (2SLS). En este enfoque, las tarifas se instrumentan con variables exógenas relacionadas con los costos y la red —incluidos los precios del combustible de aviación, variables de costos rezagadas e instrumentos de capacidad de las aerolíneas—, al tiempo que se controla por efectos fijos de origen-destino, efectos temporales, estacionalidad y restricciones asociadas a la COVID-19.

Las estimaciones de elasticidad resultantes se utilizan en este documento como insumos para una simulación de política pública. Los aumentos estimados de las tarifas asociados con el marco tributario propuesto se aplican directamente a las elasticidades de demanda correspondientes para evaluar el cambio esperado en el volumen de pasajeros, bajo el supuesto de ceteris paribus. El análisis no busca predecir los resultados que efectivamente se observarán en el mercado, sino estimar la sensibilidad de la demanda de pasajeros bajo el escenario tributario modelado. Los impactos reales pueden variar entre rutas, condiciones de competencia y segmentos de pasajeros.

Los impactos sobre el turismo se estiman aplicando las reducciones modeladas en la demanda de transporte aéreo a la proporción de la actividad turística asociada con la aviación. Para el turismo doméstico, el análisis utiliza la proyección de la Economic Impact Research del WTTC (World Travel & Tourism Council), que estima un gasto de los visitantes domésticos de R\$785,7 mil millones en 2036, así como una calibración de ALTA basada en los patrones de propensión a viajar, uso del transporte aéreo y gasto de la PNAD Turismo (IBGE – Instituto Brasileño de Geografía y Estadística). Esta calibración estima que el 18,36% del gasto de los visitantes domésticos podría estar asociado con los viajes aéreos; se trata de una aproximación elaborada por ALTA y no de una estadística publicada directamente por la PNAD. Al aplicar la reducción modelada de 21,1% en la demanda de transporte aéreo doméstico, se obtienen aproximadamente R\$30,4 mil millones de gasto de visitantes asociados con el volumen de viajes afectado. Para el turismo internacional, el WTTC proyecta R\$59,7 mil millones en gasto de visitantes internacionales en 2036. Los datos de Embratur indican que aproximadamente el 66% de los visitantes internacionales llegan a Brasil por vía aérea. Esta proporción se utiliza como aproximación de la participación del gasto de los visitantes internacionales asociada con las llegadas por vía aérea, dado que el gasto según el modo de entrada al país no se observa directamente. La reducción modelada de 17,8% en la demanda internacional supone que la tasa de referencia de 26,5% de CBS/IBS se aplica a la parte de un viaje internacional de ida y vuelta correspondiente al tramo con origen en Brasil. Para efectos de la modelación, se supone que esta parte representa el 50% de la tarifa total, lo que equivale a un aumento de 13,25% en el precio total del viaje de ida y vuelta. Como resultado, aproximadamente R\$7,0 mil millones del gasto de visitantes internacionales estarían asociados con el volumen de viajes afectado. Los R\$37,4 mil millones combinados de gasto de visitantes asociados con el volumen de viajes afectado se convierten en PIB de Viajes y Turismo utilizando la estructura del WTTC para 2036 sensible a las variaciones del gasto. El análisis aplica al consumo turístico interno la relación correspondiente a PIB directo + efectos de la cadena de suministro doméstica – filtraciones por importaciones + PIB inducido, cuyo valor es 1,154. Se excluyen la inversión de capital y el gasto colectivo del gobierno, ya que no se supone que estos componentes se ajusten proporcionalmente a los cambios en la demanda de pasajeros. El resultado es una reducción estimada de aproximadamente R\$43,2 mil millones, equivalentes a US\$7,7 mil millones, en el PIB anual de Viajes y Turismo en 2036 respecto al escenario de referencia. El impacto sobre el empleo se estima utilizando la intensidad de empleo implícita en las proyecciones del WTTC para 2036: 9,80 millones de empleos respaldados por R\$1.172,1 mil millones de PIB de Viajes y Turismo. A partir de esta relación, el escenario modelado implicaría aproximadamente 360.000 empleos relacionados con el turismo menos en 2036 respecto al escenario de referencia. Esta diferencia representa alrededor del 24% —casi uno de cada cuatro— de los aproximadamente 1,51 millones de empleos adicionales relacionados con el turismo contemplados en el escenario base del WTTC entre 2026 y 2036.

Estas estimaciones representan un escenario ilustrativo de transmisión total y suponen que una menor demanda de transporte aéreo se traduce proporcionalmente en una menor actividad turística, antes de considerar una posible sustitución hacia otros modos de transporte, destinos o patrones de gasto. Las cifras representan diferencias respecto al escenario base del WTTC para 2036; no representan pérdidas acumuladas entre 2026 y 2036 ni empleos efectivamente perdidos. La proyección del WTTC se utiliza como escenario base de referencia y no debe interpretarse como un escenario contrafactual "sin reforma" validado de manera independiente. Los ≈US\$640 millones por mes presentados en el documento principal corresponden al equivalente mensual de la diferencia anual estimada de US\$7,7 mil millones en el PIB de Viajes y Turismo en 2036.

¹ UdeSA/ALTA (2024). Estimación de las elasticidades de la demanda de viajes aéreos con respecto al precio y al ingreso en América Latina.



www.alt.aero