

Por Felipe O’Ryan

El 19 de febrero, ejecutivos de aerolíneas se reunieron con el ministro de Economía, Nicolás Grau, para discutir una inquietud: había llegado a oídos de la industria que el Gobierno del Presidente Gabriel Boric planea un nuevo impuesto para el combustible de los aviones que utilizan Latam Airlines, JetSmart y Sky Airline.

A dicha reunión, asistieron la country manager del gremio internacional de aerolíneas IATA, Gabriela Peralta, el CEO de JetSmart, Estuardo Ortiz, la gerente general de Achila (gremio en Chile de las aerolíneas), Carolina Simonetti, y el director de Asuntos Corporativos de Latam Airlines Group, Juan José Tohá.

En enero de este año, cuenta un ejecutivo de la industria, algunos gerentes de Achila fueron citados a una audiencia pública en el Ministerio de Hacienda, en el marco de las discusiones por los llamados “impuestos verdes”. Ahí los ejecutivos expusieron sobre este tipo de tributos y el estado de la industria en cuanto a contaminantes.

Un mes después, cuentan, recibieron la información desde el Ministerio de Transportes de que el Gobierno evaluaba un impuesto al combustible de aerolínea, o “jet fuel”, para el país, como ya existe en otros mercados como el colombiano. Luego de esto vino la reunión con Grau.

La discusión de este nuevo impuesto se enmarcaría entre los llamados “impuestos correctivos” que maneja Hacienda, específicamente los “impuestos verdes”, o al menos así lo era hasta la caída de la Reforma Tributaria ayer, que podría significar una reorganización de la estrategia tributaria del Ejecutivo. Hasta ahora, eso sí, desde el Gobierno no han manifestado que estos tributos, esperados para diciembre originalmente y después para este mes, se vayan a borrar de la agenda.

Y aunque sigue siendo solo una idea en Hacienda, es suficiente para levantar alarmas en la industria. Hasta un 30% de los costos operacionales de las aerolíneas alrededor del mundo puede ser combustible, según datos de la IATA al 2021.

“Después del rechazo de la reforma tributaria, las cosas quedaron un poco patas para arriba. Y consideran- d o que hay versiones de un



Iniciativa de impuestos verdes que tantea el Gobierno

Las aerolíneas, en alerta por idea de impuesto al combustible

Se han reunido con autoridades y están expectantes tras el rechazo de la reforma tributaria.

cambio de gabinete, no sabemos si el lunes los ministros serán los mismos que hay hoy (viernes). Estamos esperando ver qué sucederá hasta la próxima semana para reactivar las solicitudes de reuniones”, comenta el ejecutivo de la industria.

¿Sirve o no un impuesto?

En la industria están en contra de un nuevo impuesto, que dicen, entre otros efectos negativos, podría subir el precio de los pasajes para los usuarios.

Otros expertos apoyan sus argumentos.

“En varios países este impuesto se presenta como

‘verde’, para desincentivar el uso, pero en realidad, es recaudatorio. Estos impuestos no terminan reduciendo el uso de combustibles fósiles en la industria, como se ha visto en otros países, y si lo que se busca es que las aerolíneas transiten a combustibles con menos emisiones, como el SAF (ver recuadro), tampoco ayuda si es que no viene con algún tipo de subsidio”, explica el líder de Aviación y Turismo para Latinoamérica de KPMG, Eliseo Llamazares.

Las aerolíneas son responsables de cerca del 3,6% de las emisiones de gases de efecto invernadero, según Airbus. Por esto también hay expertos que están a favor de un alza en su tributación.

“Si estamos en una ruta hacia la carbono neutralidad de aquí al 2050, es bueno buscar reducciones de emisiones en todos los sectores económicos. En ese sentido, un impuesto al combustible de aeronaves puede ser bienvenido. Habrá que ver cómo se cobra, claro. Y con un impuesto así, sí se reducirán las emisiones; las aerolíneas van a tener que gestionar mejor los vuelos, buscar más eficiencias, reduciendo emisiones incluso, si no es posible aún cambiarse de combustible”, cree el académico del Instituto de Economía UC y PhD del MIT

La opción del combustible verde

El combustible sostenible de aviación, o SAF, puede reducir hasta en un 80% las emisiones de carbono de los aviones, y parece la mejor opción para las metas de carbono neutralidad de las aerolíneas y evitar el pago de impuestos por la contaminación del combustible normal. Eso sí, su precio puede más que duplicar el del este último, por las pocas escalas de producción existentes hoy.

A principio de mes, Latam realizó su primer vuelo internacional con este combustible y JetSmart busca producir SAF en Brasil.

Juan Pablo Montero.

Eso sí, Montero también concuerda en que lo más probable es que las aerolíneas traspasen a precios los impuestos nuevos, aumentando así el precio que tendrán que pagar los usuarios por tickets aéreos en el país.

“

Es bueno buscar reducciones de emisiones en todos los sectores”.

Juan Pablo Montero, Economía UC.



“

Estos impuestos no terminan reduciendo el uso de combustibles fósiles”.

Eliseo Llamazares, KPMG.

