

COMUNICADO
N.º 32

IATA rechaza la desacertada propuesta del impuesto de solidaridad

4 de julio de 2025 (Ginebra) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) ha manifestado su profundo rechazo a la recomendación del Global Solidarity Levies Task Force (GSLTF) de imponer un nuevo impuesto al transporte aéreo con el fin de «aumentar la recaudación en los países en desarrollo y reforzar la cooperación internacional en la lucha contra el cambio climático, las pandemias y otros desafíos».

Un primer análisis pone de relieve serias deficiencias de la propuesta del GSLTF, entre las que destacan las siguientes:

- **Una industria aérea competitiva no genera beneficios excesivos:** El anuncio del GSLTF, aunque carece de detalles relevantes, cita una estimación de la CE Delft según la cual una tasa a los viajeros de primera clase podría generar 78.000 millones de euros (más de 90.000 millones USD) anuales —aproximadamente tres veces el beneficio neto previsto para toda la industria aérea, estimado en 32.400 millones USD en 2024—. El escaso margen de beneficio neto de las aerolíneas —estimado en un promedio de un 3,4% para 2024, y aproximadamente la mitad de la media mundial para todos los sectores— también debe tenerse en cuenta en toda discusión política.
- **El compromiso del sector aéreo con la sostenibilidad asciende a varios billones de dólares:** Las aerolíneas se han comprometido a alcanzar cero emisiones netas de carbono para 2050, con un coste previsto de 4,7 billones USD entre 2024 y 20250. Con ello se garantizará que la aviación siga aportando el 3,9% del PIB mundial y sosteniendo 86,5 millones empleos en todo el mundo, a la vez que reduce en un 2,5% sus emisiones de carbono en todo el mundo. Aumentar los impuestos a las aerolíneas, tal como se propone, limitará la capacidad del sector para invertir en soluciones que permitan reducir las emisiones a largo plazo.
- **Ya existe un mecanismo especializado de financiación climática para la aviación:** La propuesta del GSLTF ignora el papel del Plan de compensación y reducción de emisiones de carbono para la aviación internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés), aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional. CORSIA es el primer mecanismo mundial aprobado para la gestión de las emisiones de carbono de un sector industrial, en este caso la aviación internacional. Los Estados del GSLTF son algunos de los que participaron en la creación del CORSIA bajo el principio de que sería la única medida armonizada basada en el mercado para gestionar las emisiones de carbono de la aviación internacional. El solapamiento de medidas, como la tasa solidaria, socavaría el CORSIA y conduciría a un marco regulatorio fragmentado y nada eficiente. Es esencial que todos los Estados (incluidos

los miembros del GSLTF) se centren en el éxito del CORSIA en lugar de promover medidas superpuestas, pongan a disposición los créditos de carbono para que las aerolíneas puedan cumplir sus obligaciones en virtud del CORSIA, y los Estados puedan aprovechar el valor de su financiación contra el cambio climático.

- **No se ha analizado el impacto del incremento de los costes con el nuevo gravamen:** El GSLTF no ha presentado ningún estudio sobre el impacto de este gravamen en las economías de los Estados a los que se destinarían los fondos, ni sobre el impacto en todos los viajeros. Tampoco explica cómo se utilizarían esos fondos. Además, el GSLTF propone que se graven los viajes premium, sin tener en cuenta que este segmento es clave para la viabilidad de muchas rutas. Castigar a los viajeros premium o gravar al sector con impuestos excesivos no hace sino alterar una dinámica que impulsa la conectividad de la que dependerán este año casi 5.000 millones de viajeros. El impacto de la propuesta del GSLTF mermará la eficacia de las aerolíneas y acentuará sus tensiones financieras, lo que podría encarecer las tarifas aéreas y los artículos enviados por vía aérea, y, en consecuencia, ralentizar el crecimiento de la industria.

"El sector aéreo es un catalizador económico, no la gallina de los huevos de oro. Sin embargo, los gobiernos plantean a la ligera un impuesto sobre los pasajeros que triplica los beneficios anuales de la industria aérea, sin tener en cuenta los efectos colaterales en el mundo real para una industria que es un salvavidas para las comunidades remotas, dinamiza los mercados turísticos y vincula los productos locales a los mercados mundiales. Además, aunque no se concretan las condiciones de la propuesta del GSLTF, la historia nos demuestra que estos impuestos simplemente van a parar al erario, y que muy poco, o nada, de los ingresos generados se destina a la transición energética", declaró Willie Walsh, director general de IATA.

"El GSLTF asegura que sus tasas solidarias no aumentarán el coste de la vida de los ciudadanos de a pie ni repercutirán en aspectos como los gastos domésticos. Esto es falso. La conclusión es que, si se aplican, las recomendaciones del GSLTF aumentarán el coste del transporte aéreo para todos los viajeros y causarán más perjuicios que beneficios. Extraer decenas de miles de millones de la aviación mermará su capacidad de invertir para alcanzar el objetivo de cero emisiones netas en 2050, cambiará la dinámica de las rutas hasta el punto de que la conectividad se resentirá y los países verán también mermadas las ventajas económicas que brinda el transporte aéreo", declaró Walsh.

"Quiero dejar claro que las aerolíneas no están eludiendo su responsabilidad para mitigar su huella medioambiental. Por el contrario, el sector está haciendo todo lo posible para alcanzar cero emisiones netas de carbono con el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF), operaciones más eficientes y una tecnología más avanzada. Lo que menos necesita la industria ahora es un impuesto de 90.000 millones USD. En cambio, y en lo que respecta al transporte aéreo, la mejor manera de alcanzar los objetivos del GSLTF es apoyar la inversión en la producción de SAF para que las aerolíneas puedan seguir proporcionando prosperidad conectando a las personas y a las empresas con nuevas oportunidades en todo el mundo", afirmó Walsh.

Un sondeo independiente realizado por Savanta en 15 países para IATA revela un profundo escepticismo sobre los impuestos que gravan el transporte aéreo:

- El 73% opina que los impuestos ecológicos son un “transición para el cambio” del Gobierno.
- El 79% afirma que hay demasiados impuestos sobre el transporte aéreo.
- El 78% opina que los impuestos no son la forma de hacer una aviación sostenible.
- El 74% no confía en que los gobiernos gasten bien el dinero de los impuestos.
- El 88% cree que los impuestos recaudados por el transporte aéreo deberían invertirse en mejorar los viajes de los pasajeros.
- Los impuestos es la medida menos popular para compensar las emisiones de carbono de la aviación, con solo un 9% de apoyo. Entre las opciones preferidas destacan el uso de SAF (25%), la inversión en tecnologías de reducción de emisiones de carbono (23%), la investigación en reducción de emisiones (18%) y la compensación de emisiones (13%).

-IATA-

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa a unas 350 líneas aéreas, que constituyen el 80% del tráfico aéreo global.
- [Síguenos en X](#) para mantenerte actualizado con las noticias de la industria, opiniones políticas y otra información útil.
- [Fly Net Zero](#).
- IATA ha confiado a Savanta la realización de un sondeo independiente en su nombre. La encuesta a la que se hace referencia se realizó entre el 15 y el 28 de abril de 2025, y participaron 6.500 personas que habían tomado al menos un vuelo en los 12 meses anteriores. El sondeo se llevó a cabo en Australia, Canadá, Chile, Francia, Alemania, India, Japón, Singapur, Emiratos Árabes Unidos, Reino Unido, Estados Unidos, Países Bajos, Indonesia, España y China. El tamaño de la muestra para todos los mercados fue de 500, excepto para Chile, Japón, Emiratos Árabes Unidos, Singapur y los Países Bajos, donde fue de 300. La muestra de cada país se divide en partes iguales entre los viajeros que identificaron los viajes de negocios o de placer como los viajes que realizan con más frecuencia. La recopilación y tabulación de datos ha sido realizada por Dynata.