

del transporte aéreo, del transporte marítimo, de los recursos naturales, etc. – y al mismo tiempo trabajar para adoptar medidas uniformes para la aplicación de dicho impuesto, sin poner en riesgo los objetivos de Lisboa”.

Aun cuando otros impuestos también han sido incluidos en las agendas, sería absolutamente fundamental no abandonar el CTT o confrontar un impuesto o un tipo de impuesto con otros. El CTT toca el corazón de una globalización dominada por los mercados financieros. Sin el control político de los mercados financieros, las alternativas al paradigma neoliberal dominante están condenadas a ser cada vez más precarias.

Por cierto, el CTT no es el único instrumento apto para regular los mercados financieros internacionales, pero su aplicación sentaría un precedente. Esto, y no la supuesta debilidad del impuesto, es también la razón por la cual el CTT ha enfrentado una resistencia tan vehemente. De hecho, lo que algunas instituciones – desde el Deutsche Bank hasta el Banco Central Europeo – han presentado como argumentos idóneos, en general no se ha abordado adecuadamente ni siquiera en los propios documentos de sus defensores (BCE, 2004; por una evaluación crítica, ver Wahl, 2005a).

Impuestos ambientales

Si analizamos más exhaustivamente los impuestos ambientales irremediamente se encuentra que la lógica de los impuestos internacionales es bastante convincente:

- Muchos problemas ambientales son de naturaleza internacional o mundial, y no pueden abordarse únicamente desde el marco nacional. Por esta razón también resulta evidente que debe haber un mecanismo financiero internacional.
- Desde el punto de vista económico, el daño ambiental es una externalidad negativa. Es decir que ese daño origina costos de los cuales los responsables no se hacen cargo. Un impuesto o una contribución serviría para internalizar esos costos al exigir a sus responsables que los paguen, por lo menos parcialmente.
- Numerosos bienes ambientales son lo que se denomina bienes públicos mundiales, o bienes comunes mundiales, y por lo tanto deberían ser financiados públicamente, es decir, a través de impuestos.

El impuesto a los pasajes aéreos

Desde el 1º de julio de 2006, Francia cobra un impuesto a los pasajes aéreos, cuya recaudación se vuelca a un fondo para combatir el SIDA, la malaria y la tuberculosis en el mundo en desarrollo. Francia lo considera como un elemento que coadyuva a lograr los ODM. El gobierno chileno también se ha decidido a aplicar un impuesto a los pasajes aéreos y ya inició los procedimientos legislativos debidos. Asimismo, Brasil planea introducir un impuesto a los pasajes aéreos en el transcurso de 2006. No-

EL IMPUESTO A LAS TRANSACCIONES MONETARIAS

Sony Kapoor

Algunas características técnicas

Contrariamente a las percepciones comúnmente esgrimidas de que el CTT solo puede funcionar si se lo aplica universalmente, es posible aplicarlo unilateralmente sobre una sola divisa. Para divisas tales como las libras británicas, el real brasileño, la rupia india y las coronas sueca, danesa y noruega, se trata de una oportunidad única para aplicar el impuesto sin tener que contar primero con la aprobación de otros países.

Hasta ahora, la oposición más fuerte al CTT provino de los Estados Unidos, pero otro rasgo atractivo de la propuesta es que en realidad no es necesario que Estados Unidos participe para que el régimen funcione. Esto es porque toda vez que se comercializa un dólar estadounidense en el mercado de divisas, siempre es contra otra moneda (la mayor de las veces importante). En la medida que una cantidad suficiente de otras monedas importantes, tales como el yen japonés, el euro y la libra británica suscriban al régimen del CTT, es posible capturar fácilmente la mayoría de las transacciones en dólares.

Utilizando el dinero para el desarrollo

La recaudación devengada del CTT debería asignarse directamente al desarrollo. Este sería entonces uno de los impuestos más progresistas del mundo – redistribuir dinero del mercado más rico del mundo, a quienes más lo necesitan – de quienes más se han beneficiado de la globalización, a quienes han sido dejados a la zaga.

Sin embargo, los principales beneficiarios del CTT serían las economías emergentes (o de medianos ingresos) que ganarían mucho más si liberaran los miles de millones de dólares que actualmente tienen confinados en reservas de divisas improductivas. La rebaja de costos que traería el saneamiento de las reservas, los menores costos de oportunidad y la mayor estabilidad financiera podrían generar dividendos anuales que se ubicarían muy por encima de los cien mil millones de dólares.

El total de los ingresos recaudados por el CTT dependería del grado de adhesión, especialmente de las principales monedas, tales como el euro, la libra británica, el franco suizo, el yen japonés y el dólar estadounidense. Es bastante probable que un pequeño grupo de países (o incluso un país solo, como Noruega) pueda, en el corto plazo, aplicar el CTT, pero seguramente llevará bastante más tiempo lograr una adhesión más generalizada. ■

ruega y la República de Corea así como otros países, se han sumado a la iniciativa”.

El Reino Unido ha anunciado que destinará una cierta cantidad de la recaudación del gravamen ya existente sobre los pasajes al fondo contra el SIDA, la malaria y la tuberculosis. Esto es parte de un acuerdo franco-británico. Francia apoya, a cambio, el proyecto piloto británico de un Servicio Financiero Internacional que también está destinado al financiamiento de los ODM.

El impuesto francés sobre los pasajes aéreos recauda una tasa de EUR 1 para los vuelos locales y entre los países de la UE en clase económica. La tasa para primera clase y clase “business” es de EUR 10. Para vuelos intercontinentales las tasas varían entre EUR 4 y EUR 40 por pasaje.

El argumento para aplicar tasas más altas en los pasajes de primera clase y “business” no tiene que ver con una política distributiva. El 60% de los ingresos de las compañías aéreas proviene de esas clases, por consiguiente la recaudación fiscal es alta. En total, el gobierno francés calcula recaudar hasta EUR 200 millones de ese impuesto.

Las estimaciones para el impuesto aéreo brasileño calculan un ingreso de USD 12 millones y en el caso chileno sería entre USD 5 millones y USD 6 millones. Se trata de cantidades relativamente pequeñas, pero políticamente importa como un proyecto de asociación Norte-Sur fuera de la relación tradicional donante-receptor.

No obstante, en términos ambientales, tasas fiscales tan bajas como éstas no generan prácticamente efecto regulador alguno. Incluso quienes viajan en vuelos económicos con tasas con descuento no tendrán problema alguno en pagar uno o cuatro Euros más por vuelo, mientras que quienes vuelan en primera clase y clase “business” seguramente no cambiarán a otro medio de transporte ni dejarán de viajar por el impuesto. Cualquier intento de aumentar drásticamente la tasa impositiva con el objeto de reducir el volumen del transporte aéreo seguramente se enfrentará a problemas políticos prácticamente infranqueables. Siquiera en los países industrializados, el impuesto a los pasajes aéreos es un impuesto masivo. El impuesto a los pasajes aéreos no sirve como instrumento para regular la globalización, por lo menos considerado en términos de los criterios expuestos anteriormente. Solo resulta aceptable desde el punto de vista de su función como primer

3 Congo, Chipre, Guatemala, Guinea, Côte d'Ivoire, Jordania, Luxemburgo, Madagascar, Mauricio, Nicaragua.