

Ordenan reducir capacidad en vuelos en EE. UU.

El Departamento de Transporte de EE. UU. y la Administración Federal de Aviación (FAA por sus siglas en inglés) anunciaron que ordenarán a las aerolíneas reducir un 10 % la capacidad de vuelos en 40 aeropuertos principales, para aliviar la presión sobre el sistema de aviación debido al cierre del presupuesto federal por el que atraviesa ese

país.

Los funcionarios informaron a las compañías que los recortes empezarán con un 4 % el viernes y aumentarían gradualmente hasta alcanzar el 10 % la próxima semana. Los vuelos internacionales quedarían exentos de la medida, aunque los detalles podrían cambiar.

Las cuatro aerolíneas más grandes — American Airlines, Delta, Southwest y United Airlines serán las más afectadas en noviembre y diciembre—. El recorte del 10 % implicará que las compañías reduzcan su capacidad total de asientos en casi un 6%.

La FAA ha tenido que ralentizar el tráfico aéreo en varios aeropuertos de EE. UU. por la escasez de controladores aéreos.

Negocios

REDACCIÓN NEGOCIOS

Desde mayo de este año, la DIAN y Ecopetrol sostienen una controversia legal acerca de cuál es la tarifa de IVA que deben pagar los combustibles que salen de la Refinería de Cartagena (Reficar).

Y si bien no es un asunto menor, pues en la línea se juegan recursos por más de COP 10 billones (solo en el espectro de la gasolina), la pelea pasó de ser un tema confinado en despachos de abogados a un conato de crisis inminente en la Refinería de Cartagena (Reficar).

Esto por cuenta de una supuesta orden de embargo que la DIAN podría emitir contra las cuentas de Reficar, por una deuda de COP 1,3 billones, para comenzar a ajustar las tuercas de lo que, según la autoridad tributaria, se le debe por cuenta de IVA en las importaciones de gasolina.

Hasta el momento, esta jugada no ha sido confirmada (ni desmentida) oficialmente por la DIAN, que se limitó a decir que el tema está cobijado por reserva legal, pero reportes de prensa señalan que no se tomaría esta decisión.

El problema no para acá. En las cláusulas de emisiones de bonos de Ecopetrol quedó establecido que en caso de que a una matriz o filial le impongan un embargo por más de USD 100 millones, se acelera la deuda de Ecopetrol; es decir, la empresa tendría que pagar sus obligaciones, que suman más de COP 120 billones. “Una decisión de este tipo acabaría con la empresa”, dijo una fuente cercana a la petrolera.

El pleito por la gasolina

Para entender cómo llegamos hasta acá hay que remontarse a un concepto de diciembre de 2024, en el cual la DIAN aseguró que la gasolina y el diésel que produce e importa Ecopetrol deben ser sujetos a un IVA del 19 % (actualmente están exentos); además, la diferencia porcentual debe aplicarse desde 2022.

Aquí vale aclarar que Reficar tiene un tratamiento tributario especial porque se encuentra en una zona franca.

Lisandro Junco, exdirector de la DIAN, explica que una zona franca es una especie de ficción jurídica, pues se entiende como un área que no hace parte del territorio aduanero nacional. Según la DIAN, cuando el producto sale de la Refinería es una importación y debe tener IVA, teniendo en cuenta un cambio normativo de 2016. Sin embargo, Junco sostiene que se está desconociendo el artículo 481 del Estatuto Tributario (en el que se basan varios conceptos de la DIAN), que indica que estos productos estarían exentos.

Análisis

La DIAN contra Reficar: lo que está en juego

Una interpretación sobre cuál es la tarifa de IVA que se le aplica a la producción de gasolina y diésel en Colombia tiene en vilo el funcionamiento de Reficar y podría pegarle a la supervivencia de Ecopetrol.

En 2025, la petrolera ha hecho los pagos, mientras avanzan los recursos en los que defiende que la DIAN tiene una interpretación incorrecta de la ley. En agosto de este año, la entidad le notificó a Reficar y a Ecopetrol seis requerimientos aduaneros especiales, así como dos liquidaciones. El monto de estas acciones asciende a COP 7,8 billones. Y hasta mediados de agosto, los intereses sumaban COP 3,3 billones. O sea, estamos hablando de cobros por poco más de COP 11 billones, según cifras de la petrolera.

La controversia ha generado movimientos de Ecopetrol y la Refinería, incluyendo una acción de tutela de Reficar para frenar lo que, calificó, sería el inminente embargo de sus cuentas, lo cual llevaría a esa

instalación a la parálisis, algo que tendría consecuencias que, siendo optimistas, serían alarmantes.

“En la medida en que se suspenda la refinación del petróleo que se que se extrae aquí en Colombia, pues se afectan la producción y con ello, aguas abajo, todos los demás agentes de la cadena de distribución: el transporte, el almacenamiento y obviamente la distribución al por menor de combustibles en el país”,

Críticos de la medida aseguran que es una forma de cuadrar caja, no una aplicación adecuada de la ley.

dijo David Jiménez, presidente la Confederación de Distribuidores Minoristas de Combustibles y Energéticos (COMCE).

Una eventual afectación sobre Reficar generaría “una crisis energética en la región Caribe por desabastecimiento de combustible”, aseguró Dumek Turbay, alcalde de Cartagena. El mandatario local advirtió que ese escenario también repartiría malas noticias para unos 2.500 puestos de trabajo en la capital de Atlántico. “Reficar en el último año ha pagado COP 116.000 millones en impuestos a Cartagena y un eventual cierre ya no solo sería una crisis energética y laboral, sino social”, finalizó diciendo Turbay.

La Refinería tiene una capacidad instalada de carga de 210.000 barriles diarios y su producción se destina, en la gran mayoría, para abastecer el mercado local de gasolina, diésel y combustible para aviones (el conocido JetA1). De la producción en conjunto de esta instalación se abastece el 100 % de la demanda de la región Caribe y el 35 % de la gasolina del país (así como 54 % del diésel que consume el país).

Si la visión de la DIAN continúa en pie, esto representaría un incremento adicional de COP 1.330 por galón de gasolina y de COP 440 en diésel, según cálculos de Julio César Vera, presidente de Xua Energy.

Efectos de la pelea legal

Además de los impactos en el mercado de combustibles, la decisión de la DIAN ha sido duramente cuestionada por contribuir, dicen los críticos, a la famosa (e infame)

inseguridad jurídica.

“El caso del IVA en la importación de combustibles revela un problema estructural de nuestro sistema tributario: la inseguridad jurídica que genera la posibilidad de que una autoridad administrativa cambie su interpretación y la aplique de forma retroactiva. Esto altera las reglas de juego sobre las cuales los contribuyentes toman decisiones y vulnera el principio de confianza legítima. Si incluso Ecopetrol, con participación estatal, enfrenta este nivel de incertidumbre, ¿qué pueden esperar los demás contribuyentes?”, argumenta Juan David Velasco, socio de Impuestos en la firma Baker McKenzie.

Por otra parte, críticos de la medida han señalado que esta jugada se da en medio de una aguda crisis fiscal en el país, con un desfase entre sus gastos y sus ingresos. En este escenario, la DIAN juega un papel fundamental, al llevar varios años entregando resultados por debajo de las metas trazadas y con problemas para materializar recursos por vía de pleitos o eficiencia tributaria.

Vera lo explica así: “En general, es un cobro que no responde al espíritu de la ley y los impuestos a los combustibles, y se observa más como una medida para extraerle caja a Ecopetrol en un momento político del país agitado por la campaña política, lo cual genera un muy mal ambiente sobre las decisiones que se tomen en dicha dirección”.

Por su parte, Junco asegura que “la entidad, en muchas oportunidades (2017, 2019, 2021), había dicho que los bienes que Reficar vende desde esa zona franca a otros usuarios industriales se clasifican como un beneficio tributario porque están exentos de IVA. Y eso lo dijimos porque los conceptos de la DIAN son interpretativos”. Y añade: “Nos hemos dado cuenta de que la DIAN, en este Gobierno, está legislando porque cambia los conceptos y las leyes. Y aquí uno no puede tener retroactividad en conceptos, pues estos rigen hacia futuro”.

En una línea similar se pronunció Amylkar Acosta, exministro de Minas y Energía: “Realmente, esto es un desafuero de parte de la DIAN”. Y argumenta que nadie puede darle a la ley la interpretación que más le convenga para poder “hacer efectivo el cobro del 19 % a las importaciones que se hacen en el país”. En su opinión, el proceder de la dirección de impuestos está enmarcado en los problemas fiscales del Gobierno. “El Ministerio de Hacienda y la misma DIAN están por plata como el diablo por almas. Lo que se pretende con esto es hacer caja”.



La refinería tiene actualmente una capacidad instalada de carga de 210.000 barriles diarios. / Bloomberg