



COMUNICADO
N.º 14

IATA insta a la UE a que revise el RCDE para impulsar la competitividad en el proceso de descarbonización de la industria de aerolíneas

19 de marzo de 2026 (Ginebra) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) ha instado a la Unión Europea a que revise el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE) con el fin de potenciar la conectividad aérea europea y fortalecer la resiliencia económica, y mejorar, así, la competitividad de la industria de aerolíneas.

IATA insta a que:

- **El RCDE garantice la plena aplicación de CORSIA** en todos los vuelos internacionales, incluidos los que operan en corredores dentro del Espacio Económico Europeo (EEE). Para evitar la fragmentación del mercado, la UE debe abstenerse de establecer excepciones regionales, obstáculos adicionales a la elegibilidad y medidas contradictorias a este marco global.
- **Implementar el sistema de reserva y reclamación —*book and claim*—** para la gestión de certificados de atributos sostenibles de los combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés) en el ámbito del RCDE. Este sistema basado en el comercio de derechos de emisión por uso de SAF mejorará la seguridad de la inversión y la asequibilidad, dos elementos clave para mantener la igualdad de condiciones para todos los operadores.
- **Reinvertir los ingresos para la descarbonización.** Destinar una mayor parte de los ingresos procedentes de la adquisición de derechos de emisión de la industria de aerolíneas en el marco del RCDE a la transición de sector. Se debe dar prioridad a la ampliación de la producción de SAF y al desarrollo de tecnologías emergentes para un futuro de cero emisiones.
- **Conciliar la política climática en aras de fomentar la resiliencia.** Esto supone perseguir objetivos climáticos ambiciosos al tiempo que se salvaguarda la competitividad global del sector del transporte aéreo. Todas las medidas deben basarse en datos científicos y estar armonizadas con los estándares internacionales para evitar cargas administrativas desproporcionadas y costes excesivos.

El llamado de IATA surge ante el creciente escepticismo de los líderes de la UE respecto a la eficacia del RCDE y su impacto negativo en la competitividad europea. Esta postura coincide con el Informe Draghi, en el que se ponen de manifiesto los costes elevados, la complejidad regulatoria y la falta de inversión como principales obstáculos para lograr la resiliencia económica de la UE. En una época de

inestabilidad geopolítica y perturbaciones en las cadenas de suministro, una conectividad aérea sólida sigue siendo un activo vital para la posición de Europa en el mundo.

“La política europea de aviación debe reforzar la competitividad al tiempo que impulsa la descarbonización. La revisión del RCDE de la UE ofrece una oportunidad crucial para reorientar los esfuerzos hacia una reducción de emisiones de forma rentable. Debemos poner en el top de la agenda la implementación total de CORSIA, la reinversión de los ingresos del RCDE en SAF y otras soluciones de descarbonización fiables, así como la eliminación de medidas supletorias que añaden costes y complejidad sin aportar beneficios medioambientales. De este modo, protegeremos la conectividad aérea europea, un activo estratégico vital y fundamental para la integración, el comercio y los intercambios de la UE. En medio de las tensiones económicas y geopolíticas en todo el mundo, el RCDE debe proporcionar un marco de política climática armonizado que concilie la competitividad del sector con sus ambiciones climáticas”, afirmó Willie Walsh, director general de IATA.

Un RCDE que garantice la plena aplicación de CORSIA

La aviación es un sector global que opera en un panorama geopolítico cada vez más volátil. Para gestionar las emisiones de manera eficaz, los gobiernos, incluidos los de los Estados miembros de la UE, se comprometieron a adoptar una medida única y global basada en el mercado a través de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): el Sistema de compensación y reducción de emisiones de carbono para la aviación internacional (CORSIA).

A fin de respetar estos compromisos internacionales y evitar la fragmentación normativa, la UE debe aplicar el CORSIA a todos los vuelos internacionales sin excepción, incluidos los vuelos en los corredores del EEE. Añadir medidas supletorias a nivel regional genera costes redundantes y una mayor complejidad administrativa, sin aportar beneficios medioambientales adicionales. Si no se adopta el CORSIA en su totalidad, la UE corre el riesgo de comprometer el potencial de descarbonización de todo el sistema y de debilitar el marco regulatorio internacional.

Para ello, es necesario que la aplicación sea completa y armonizada, y que no incluya criterios de elegibilidad específicos de la UE para las unidades de emisión elegibles (EEU, por sus siglas en inglés). Este enfoque proporcionará un marco predecible y estable para todas las aerolíneas que operan en Europa, al tiempo que garantizará que los beneficios medioambientales sigan siendo verificables y coherentes a nivel mundial.

Implementación del sistema de reserva y reclamación *book and claim*

Para acelerar la transición hacia una aviación sostenible, la UE debe introducir un sistema de reclamación basado en la compra de SAF amparado por el RCDE de la UE. Un mecanismo sólido de *book and claim* constituye una infraestructura esencial para un mercado de SAF fluido, transparente y bien regulado dentro de la Unión Europea.

Book and claim es un sistema íntegro y flexible de cadena de custodia de reserva y reclamación que permite el comercio de atributos medioambientales, incluso si el combustible se utiliza en un lugar distinto. Cuando las aerolíneas son los usuarios finales, los operadores pueden reclamar créditos de SAF basados en los registros de compra, sin importar si el combustible se recoge físicamente. Esta

flexibilidad es fundamental para el cumplimiento del RCDE de la UE y que demuestra la participación voluntaria y la presentación de informes precisos.

Para implementar este sistema, es necesario introducir modificaciones específicas de la Directiva que establece el RCDE de la UE, concretamente en las disposiciones relativas a la reclamación de SAF. Además, la ampliación de la base de datos europea, con capacidades mejoradas para realizar un seguimiento tanto del movimiento del suministro físico como de los atributos medioambientales del SAF constituye una medida clave para evitar la doble contabilización y mejorar la transparencia.

Por último, este sistema fomenta la cohesión y la conectividad regionales al garantizar la competencia leal entre las partes interesadas de todas las regiones europeas, independientemente de su proximidad geográfica a los principales centros de distribución de combustible.

Reinversión de los ingresos para la descarbonización

A medida que se intensifica la carga financiera que soporta el sector de la aviación en el cumplimiento del RCDE tras la eliminación gradual de los derechos de emisión gratuitos en 2024, es fundamental que estos ingresos se reinviertan en la transición del sector. Los incentivos actuales siguen siendo desproporcionadamente reducidos en comparación con la contribución total del sector. Por ejemplo, el régimen de derechos de emisión para SAF, diseñado para compensar el sobreprecio del SAF, solo cubre una fracción de la demanda, y se estima que apenas llegará a cubrir entre el 4% y el 5% de las necesidades totales de derechos de emisión del sector entre 2026 y 2030. Para reducir esta brecha, la UE debe aumentar tanto el volumen como la duración del régimen de derechos de emisión para SAF.

El Plan de Inversión en Transporte Sostenible (STIP, por sus siglas en inglés) estima que se necesitarán entre 57.000 y 67.000 millones de euros para cumplir los requisitos del SAF en la UE de aquí a 2035, y entre 268.000 y 376.000 millones de euros para cumplir los requisitos de aquí a 2050. Una parte considerable de estas necesidades puede satisfacerse canalizando la aportación del sector de la aviación al RCDE de la UE, a fin de acelerar el desarrollo de un mercado de SAF competitivo, transparente y consolidado en Europa.

Se prevé que el sector de la aviación entregue cerca de 330 millones de derechos de emisión entre 2026 y 2030, lo que generará miles de millones de ingresos para los Estados miembros. Hasta la fecha, la reinversión a través del Fondo de Innovación de la UE ha sido limitada. La financiación futura debería dar prioridad a:

- Tecnologías emergentes: apoyar vías de producción de SAF menos desarrolladas.
- Paridad de costes: ayudar a las aerolíneas a adoptar soluciones de coste elevado y en fase inicial para acelerar las curvas de aprendizaje.
- Resiliencia industrial: restablecer los derechos de emisión gratuitos para proteger la competitividad europea y evitar que el capital se desvíe de las inversiones ecológicas.

Además, la UE debería restablecer los derechos de emisión gratuitos del RCDE de la UE para la aviación, teniendo en cuenta la competitividad, la asequibilidad y las condiciones de inversión, en consonancia con un debate más amplio sobre la resiliencia industrial a escala de la UE. El ritmo y la magnitud de la exposición a los costes son importantes. Un aumento repentino de los costes de cumplimiento, especialmente en un contexto geopolítico y económico frágil, puede amenazar la



conectividad, reducir las opciones de los consumidores y desviar recursos de las inversiones en descarbonización.

Conciliación de la política climática para potenciar la resiliencia

Un aumento repentino de los costes de cumplimiento, unido a la inestabilidad geopolítica mundial, amenaza con debilitar la conectividad europea y limitar las opciones de los consumidores. Las normas actualizadas del RCDE de la UE, que entrarán en vigor en 2026, ponen más presión sobre el sector. Por ello, es necesario establecer una política climática armonizada capaz de conciliar las ambiciones climáticas de sector con la rentabilidad de la industria.

La aviación desempeña un papel fundamental en la economía de la UE, y el RCDE puede jugar un papel importante en la descarbonización de la aviación. Para garantizar ambas cosas, la política de aviación de la UE debe alinearse con los marcos regulatorios globales, apoyar la inversión en la reducción de emisiones cuantificables y evitar la doble contabilización y costes desproporcionados para todas las aerolíneas que operan en la UE y para sus pasajeros.

- IATA -

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 360 líneas aéreas, que constituyen el 85% 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](#).