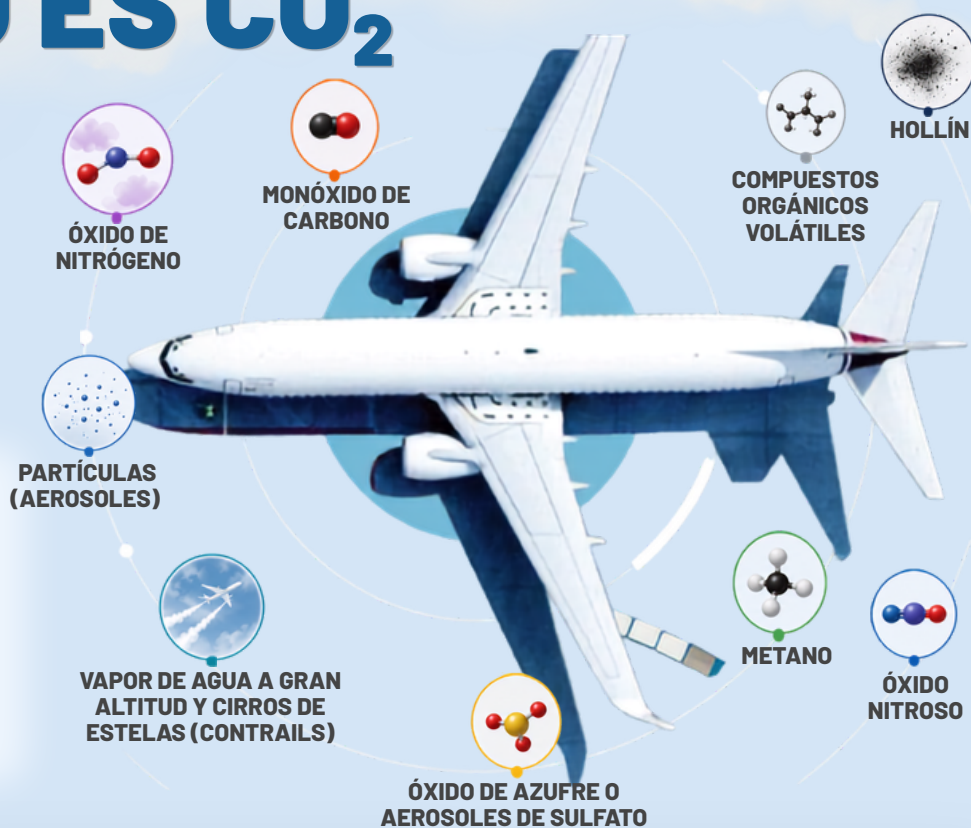


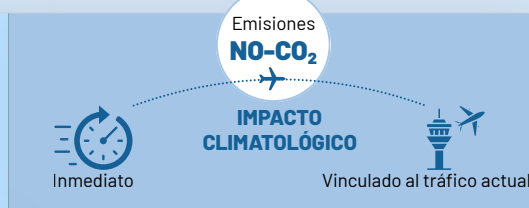
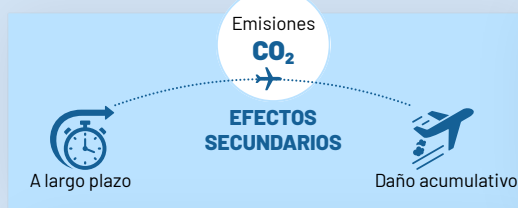
EN LA AVIACIÓN NO TODO ES CO₂



Las estelas de condensación se forman cuando el vapor de agua se congela alrededor de partículas de hollín emitidas por los aviones. Muchas evolucionan hacia **cirros (contrails)**, nubes que actúan como una **manta térmica**: dejan pasar la radiación solar, pero retienen el calor terrestre, intensificando el calentamiento global. Además, las emisiones de **NOx** crecen más rápido que las de CO₂ por la falta de motores más limpios. La principal diferencia entre ambos impactos es su **duración en la atmósfera**.



- 2012**
La UE amplía su sistema de comercio de derechos de emisión (EU ETS) para incluir vuelos dentro del espacio económico europeo (CO₂).
- 2016**
La OACI adopta CORSIA, un esquema global de compensaciones de CO₂ para vuelo internacional.
- 2023**
Entra en vigor la Directiva (UE) 2023/958, que establece el seguimiento, notificación y verificación de los efectos de la aviación.
- 2024**
Se añade el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2493, que implementa un nuevo sistema que obliga a monitorizar y notificar anualmente las toneladas de no-CO₂.
- 2025 - 2026**
La obligatoriedad se limita a rutas dentro del Espacio Económico Europeo (EEE), Suiza y el Reino Unido, extendiéndose a todos los vuelos internacionales desde y hacia el EEE a partir de 2027.



¿QUÉ SE HA HECHO?

La aviación representa cerca del **4% del calentamiento global acumulado**. Ya se impulsan combustibles sostenibles (**SAF**) y mejoras en la gestión del tráfico aéreo, pero **aún no existe una regulación internacional vinculante** para reducir las emisiones no-CO₂.



¿QUÉ FALTA?

Medidas financieras: Integrar los gases no-CO₂ en el EU ETS e impulsar incentivos e impuestos específicos.

Combustibles: Reducir los compuestos aromáticos y acelerar el uso de SAF.

Tráfico aéreo: Optimizar rutas para evitar estelas de condensación, la medida más rápida y económica para reducir el impacto climático.

EL PAPEL DEL SECTOR PRIVADO

El sector de la aviación muestra reticencias a implantar el monitoreo de emisiones no-CO₂ por su coste y el impacto del **EU ETS**. Como respuesta, se propone incorporar los **contrail allowances** para compensar parte del coste del combustible y facilitar la adopción de estas medidas.

EL PAPEL DE ESPAÑA

España, junto con Portugal, impulsa los combustibles sintéticos sostenibles y defiende una regulación sólida. También promueve el desarrollo de datos y evidencia científica para reducir la formación de estelas y acelerar la transición del sector.

TRAYECTORIA LEGISLATIVA

