



## El poder de la aceituna para mover aviones

Cuando se empezó a cultivar el olivo, poco podían imaginar que más allá de las muchas bondades de su fruto y sus derivados como el aceite, sería aprovechable hasta el hueso del mismo. Es más, no hace falta remontarse muy atrás, porque el potencial energético de lo que se consideraba el residuo inservible de una aceituna no se ha descubierto hace mucho tiempo. Su poder es de tal magnitud que desde hace unas pocas semanas se pueden ver volar aviones con combustibles fabricados con huesos de oliva como ingrediente. No podía ser en otro lugar que en España, el primer país del mundo en hectáreas de olivar y un líder mundial en todo lo que respecta al olivo y su fruto. El Aeropuerto de Sevilla está siendo pionero en operar con estos aviones propulsados con carburantes producidos a partir de huesos leñosos, cuyos carburantes han sido suministrados por la compañía energética Cepsa. En una primera partida, un total de 220 aeronaves de pasajeros han recibido este tipo de biocombustible, pero la empresa no descarta que en un futuro próximo puedan ser más, entre ellas, también unidades 100% cargueras.

«Los biocombustibles, como el SAF (Sustainable Aviation Fuel, en inglés), tienen una naturaleza química similar a la de los hidrocarburos fósiles, por lo que no alteran el funcionamiento de los motores y su utilización es totalmente segura», garantizan desde Cepsa. Por lo tanto, las aeronaves mantienen sus motores intactos y tampoco habría que variar las infraestructuras ya existentes. Esta primera prueba coincidía con los días previos al puente de diciembre, fechas en las que los picos de desplazamientos se incrementan. En ese sentido, la partida de combustibles producida para los 220 vuelos es capaz de garantizar unos viajes de 400.000 kilómetros de un Airbus mediano, lo que equivale a un mínimo de 400 horas de vuelo, o lo que es lo mismo, a más de 150 vuelos con destino Londres, Canarias, Marrakech o París desde Sevilla. Por si no se hacen una idea, aquí va otro dato, permite dar diez vueltas al mundo.

Con el objetivo de impulsar la reducción de la huella de carbono en la aviación, Cepsa recibe cientos de litros de aceite producido a base de huesos de aceituna españoles en sus instalaciones del Parque Energético La Rábida (Huelva). Ese aceite vegetal, ya tratado previamente, se transforma mediante un catalizador de última generación, en un biocombustible avanzado en cantidades como para haber empezado a suministrar ya a algunos de sus clientes, según explica la compañía. La característica biológica del combustible evita la emisión de 200 toneladas de CO<sub>2</sub> a la atmósfera, lo que supone una reducción de las emisiones de hasta el 90% con respecto a las producidas actualmente con queroseno convencional.

## DE RESIDUO A LEVANTAR UN AVIÓN

Parque Energético La Rábida (Huelva) | Cepsa







Parque Energético La Rábida (Huelva) | Cepsa



Los huesos de aceituna ya llegan a la planta de Cepsa transformados en aceite vegetal tratado | Cepsa



Los huesos de aceituna ya llegan a la planta de Cepsa transformados en aceite vegetal tratado | Cepsa



Vueling, de la aerolínea IAG, es una de las compañías que ha llegado a un acuerdo con Cepsa para propulsar 75 vuelos desde Sevilla con SAF | Vueling





Vueling, de la aerolínea IAG, es una de las compañías que ha llegado a un acuerdo con Cepsa para propulsar 75 vuelos desde Sevilla con SAF | Vueling



Los aviones mantienen sus motores y las infraestructuras porque la composición química del SAF es igual a la de los hidrocarburos fósiles | Cepsa



Los aviones mantienen sus motores y las infraestructuras porque la composición química del SAF es igual a la de los hidrocarburos fósiles | Cepsa



Vuelo de Air Europa operando con biocombustible hecho a base de huesos de aceituna | Cepsa



Vuelo de Air Europa operando con biocombustible hecho a base de huesos de aceituna | Cepsa



Camión cisterna de Cepsa cargando un avión de Iberia con biocombustible SAF | Cepsa



Camión cisterna de Cepsa cargando un avión de Iberia con biocombustible SAF | Cepsa



En esta primera prueba, un total de 220 aeronaves de pasajeros han probado el carburante de huesos de aceituna | Iberia





En esta primera prueba, un total de 220 aeronaves de pasajeros han probado el carburante de huesos de aceituna | Iberia

El de Sevilla ha sido el primer aeropuerto del sur de Europa en realizar esta operación. También se trata de la primera vez en España que toda la cadena de valor se pone de acuerdo para suministrar físicamente biocombustible avanzado, desde los actores aéreos hasta las aerolíneas, los operadores y el propio aeropuerto, según destacan desde Cepsa. De esta forma, toda la cadena de valor cuenta con una trazabilidad certificada por el sistema de sostenibilidad europeo, desde la fabricación del combustible sostenible para la aviación hasta el suministro físico. Entre las aerolíneas con las que Cepsa ha alcanzado un acuerdo de colaboración para servirles el combustible en Sevilla se encuentran Iberia, su marca de corta y media distancia Iberia Express, Air Nostrum, Binter y Vueling.

Esta última compañía se comprometió a operar el 10% de sus vuelos con SAF en 2030. A raíz de su acuerdo establecido con Cepsa en abril, la compañía operará más de 75 vuelos desde Sevilla con combustible fabricado con huesos de aceituna. Con ello, la aerolínea quiere evitar la emisión de aproximadamente 500 kilos de emisiones contaminantes por vuelo. «Con la utilización de estos combustibles sostenibles las emisiones de CO2 a la atmósfera, se podrán ver reducidas hasta en

el 80% con respecto al carburante convencional», afirman fuentes de Vueling, que cree que esta es una de las principales alternativas para descarbonizar el sector de la aviación, «especialmente si se combina con la mejora de la eficiencia del espacio aéreo». Actualmente, la mayor parte del SAF se produce a partir de residuos orgánicos, como restos agrícolas o forestales, residuos urbanos, plásticos o aceites reciclados, pero Cepsa asegura que ya se está trabajando en la producción de SAF sintético a partir de CO2 capturado de la atmósfera.

Tanto Vueling como todas las demás aerolíneas ayudarán a cubrir el sobrecoste que supone actualmente el empleo de los combustibles sostenibles en aviación. El sobrecoste, por el momento, pinta tan alto como el vuelo de estos aviones y sin visos de descender. «Actualmente, el SAF, hasta que se desarrolle la producción, es un producto cuya oferta en el mercado es muy inferior a la demanda, lo que hace que el precio sea superior al combustible fósil tradicional», explica la empresa energética. De hecho, el precio del SAF puede llegar a superar hasta en cinco veces el del combustible fósil tradicional. A pesar de eso, Cepsa se ha marcado alcanzar una producción de 800.000 toneladas de este tipo de combustible ecológico dentro de ocho años.

Por su parte, la Unión Europea tiene varios plazos para conseguir que los biocombustibles en aviación sean una realidad que traspase el papel. Para 2025, se ha marcado un objetivo del 2% de uso. Cinco años después deberá ser del 5%. Y para 2050, el empleo de SAF se estima en el 63%. De esta agenda verde también forma parte la descarbonización del transporte marítimo y de la actividad industrial, y a la que sigue la estrategia de Cepsa, presentada este mismo año, que apuesta por la producción de hidrógeno renovable y biocombustibles.