

# 12%

de les emissions del transport el 2022 van ser responsabilitat dels vols amb sortida des d'aeroports de la UE

## L'aviació busca qui la descarbonitzi

### Descarten la viabilitat del combustible basat en residus biològics i demanen d'accelerar les alternatives sintètiques

**Lorena Farràs Pérez**

Titulars com “De la paella a l'avió” o “De l'oli de cuina al dipòsit d'un avió” són molt vistosos. També és atractiva la idea de poder donar una segona vida a l'oli de cuina que s'ha fet servir en substitució d'un combustible fòssil. Tot i això, els vols amb combustibles basats en residus biològics són capaços de portar l'aviació a una destinació de zero emissions de cara al 2050? La resposta és no, segons l'informe *El vol d'Europa cap a la competitivitat econòmica*. L'estudi conclou que els anomenats combustibles d'aviació sostenible (SAF) basats en residus biològics (bio-SAF), com ara olis de cuina usats o rebuïjos orgànics, són una solució amb un recorregut molt limitat.

“Són la tecnologia més madura i la que més creix, però té un gran límit, que és la disponibilitat de matèria primera”, va advertir Juan Fer Martín, de la Fundació Renovables, a la presentació de l'estudi. En aquesta línia, Marcos Raufast de la Fundació Ecología y Desarrollo Codes va explicar que “a Espanya no es recicla prou oli per satisfer la demanda d'aquests combustibles; per tant, s'ha d'importar”. Així i tot, importar-lo tampoc no és una opció, segons els experts. Sarah Galeran, també d'Ecodes, va denunciar la falta de controls a l'entrada a Europa d'oli de cuina utilitzat d'origen dubtós.

Un altre coll d'ampolla dels bio-SAF és el preu. L'informe, que ha estat elaborat per la consultora Fathom per encàrrec de la Fundació Europea per al Clima, adverteix que, malgrat que actualment els bio-SAF són els SAF més assequibles, la disponibilitat s'esgota ràpidament i, a partir d'una penetració de mercat del 15%, els costos es disparen a causa de l'escassetat de matèries primeres. Es tracta –conclouen els autors– d'una via que difícilment permetrà descarbonitzar l'aviació europea a gran escala, per molt que constitueixi avui l'eix principal de la política comunitària. Concretament, Brian Davidson, de Fathom Consulting, va indicar que “amb els bio-SAF calculem que només es podran descarbonitzar l'1% dels vols de la UE”.

L'informe presenta alternatives “amb més potencial de futur per a la descarbonització del sector”. Es tracta del querosè sintètic (e-querosè) o combustible d'aviació

electrosostenible (e-SAF) i els avions de zero emissions basats en hidrogen verd (que s'ha produït amb electricitat d'origen renovable). “Els grans avantatges de l'e-SAF són que es pot fer servir directament als avions, sense modificar els motors ni les infraestructures de proveïment, i el gran potencial d'estabilitat”, va afirmar

**DADA**

S'estima que pot arribar a créixer el trànsit aeri a Europa fins al 2050

# 40%

Juan Fer Martín. Els e-SAF es produeixen amb electricitat d'origen renovable, hidrogen (que s'obté de l'aigua) i CO<sub>2</sub>.

En una demostració en directe a l'aeroport de Lleida-Alguaire que va tenir lloc el 17 de setembre, el centre tecnològic Eurecat va donar a conèixer un e-SAF fet a partir de la combinació de CO<sub>2</sub> capturat i hidrogen verd. A la jornada, organitzada per la xarxa catalana d'hidrogen renovable (H2CAT), també es va presentar un bio-SAF. La xarxa H2CAT està coordinada per Eurecat i agrupa els principals grups d'investigació en hidrogen verd.

Tot i això, els e-SAF encara no han aixecat el vol. De la quarantena de plantes d'e-SAF projectades a Europa –que és líder mundial en aquest combustible–, no n'hi ha ni una en procés de construcció. “És clar que són una peça clau perquè l'aviació avanci cap a la neutralitat climàtica el 2050, però l'èxit dependrà molt de la investigació i del desplegament d'energies renovables”, va assenyalar Juan Fer Martín.



L'aeroport de Lleida-Alguaire ha aconseguit una mostra

De les 40 plantes d'e-SAF projectades a Europa, no n'hi ha cap en construcció

ORNL BOSCH / ACP