



# El enfrentamiento entre aerolíneas y petroleras amenaza los vuelos con emisiones netas cero



BLUMBERG

■ Las aerolíneas quieren precios más bajos y los grupos petroleros pedidos a largo plazo.

**FT** POR PERIODISTA  
FINANCIAL TIMES

Un enfrentamiento entre aerolíneas y grupos energéticos por la producción de combustible aéreo sostenible está estancando la transición hacia vuelos con emisiones netas cero.

Las aerolíneas se quejan de que el combustible de aviación sostenible (SAF, por su sigla en inglés) es demasiado caro y no se produce lo suficiente. Pero las compañías energéticas se muestran reacias a invertir en una mayor producción hasta que haya pedidos a largo plazo.

SAF es un término amplio que abarca el combustible para aviones que no se fabrica a partir de combustibles fósiles. Casi todo el combustible se fabrica a partir de material orgánico, incluidos cultivos, grasa animal y aceite de cocina usado.

Dependiendo de su composición, puede reducir las emisiones netas de carbono de los vuelos entre un 60% y un 90%, pero cuesta al menos dos o tres veces más que el combustible para aviones estándar.

La situación es cada vez más crítica para las aero-

líneas, que tienen pocas alternativas para reducir sus emisiones. La aviación representa alrededor del 2,5% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero, según la Agencia Internacional de la Energía.

A principios de año, entraron en vigor en la Unión Europea y el Reino Unido normas que obligan a las aerolíneas a comprar SAF por al menos el 2% de su consumo total de combustible. En la UE, esta cifra sube al 6% en cinco años y luego al 70% en 2050. El Reino Unido exigirá el 10% en 2030 y el 22% en 2040.

Pero la incertidumbre sobre el futuro del SAF ha hecho que muchas empresas energéticas reduzcan sus planes de inversión. En julio pasado, Shell detuvo la construcción de una planta de SAF y diésel renovable en Róterdam, a la que había dado luz verde en 2021, cuando el mercado tenía perspectivas más optimistas.

En 2023, solo el 0,2% del combustible total para aviones era SAF, según el organismo comercial mundial de las aerolíneas, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA).

Entre las grandes petroleras, el grupo italiano Eni está

invirtiendo en el combustible, pero al mismo tiempo cubriendo sus apuestas.

Ha convertido una antigua refinería de petróleo y gas en una "biorrefinería" que puede producir tanto SAF como diésel renovable en la ciudad de Gela, en el sur de Sicilia.

A plena producción, la planta puede producir suficiente SAF para suministrar casi un tercio del combustible que los mandatos del Reino Unido y la UE obligan a las aerolíneas a utilizar este año: 400.000 toneladas al año o 3 millones de barriles.

Según Stefano Ballista, director ejecutivo de Enilive, que gestiona la refinería,

**"No veo ningún interés por parte de las grandes compañías petroleras en hacer algo al respecto", dijeron desde IATA.**

esta nueva instalación se convertirá en la segunda más grande de Europa. Pero añadió que la planta sólo fabricará productos bajo pedido. "Seguiremos la evolución de

la demanda del mercado".

Eni prevé aumentar su capacidad a 1 millón de toneladas al año en 2026. "A medio plazo, vemos una demanda de SAF de entre 15 y 20 millones de toneladas. En primer lugar, está la regulación de la UE, pero también el transporte es uno de los aumentos más rápidos de la demanda energética que estamos experimentando", dijo Ballista.

## Dependencia de las energéticas

Una hoja de ruta hacia el objetivo de cero emisiones netas publicada este mes por cinco organismos comerciales de la aviación identificó una

"creciente dependencia" de las empresas energéticas para suministrar SAF como un "riesgo sustancial", en particular porque otras tecnologías, como los aviones eléctricos, todavía están en la mesa de dibujo, mientras que las expectativas para los aviones de hidrógeno fueron reducidas este mes por Airbus y algunas aerolíneas.

"No veo ningún interés por parte de las grandes compañías petroleras en hacer algo al respecto", dijo Marie Owens Thomsen, economista jefe de IATA, en referencia a los mandatos del Reino Unido y la UE sobre el SAF. "Todos han pulsado el botón de pausa.