

E alla fine ASTM International ce l'ha fatta. La tanto attesa certificazione per i biocarburanti, che avrebbe dovuto essere pronta per fare un [debutto "verde"](#) al salone internazionale di Parigi, ha fatto quello che tanti voli fanno: è arrivata in ritardo...

...ma è arrivata. Cinque giorni dopo la chiusura dell'esposizione del Bourget, è giunto il tanto atteso semaforo verde all'uso dei carburanti ottenuti dagli *hydroprocessed esters and fatty acids* (HEFA), altrimenti detti *hydro treated renewable jet* (HRJ).

Il processo di certificazione, classificato sotto il numero D7566, che fino ad oggi prevedeva l'uso di combustibili ricavati da carbone, petrolio e gas naturali, è stato modificato per ammettere l'impiego, su base industriale e non più sperimentale, di un 50% di kerosene derivato da olii ricavati da piante e/o animali.

Questo apre la via allo sfruttamento commerciale di carburanti ricavati da piantagioni di alghe, camelina e jathropa. In realtà, diverse compagnie avevano già fatto volare, a titolo sperimentale e spesso senza passeggeri a bordo, numerosi jet commerciali propulsi da miscele di composizione in tutto e per tutto simile a quella che è stata recentemente "certificata", ma si era sempre trattato di esperimenti che riguardavano uno solo dei due (o più) motori dell'aereo.

Sperimentazioni, appunto, che avevano bisogno dell'inquadramento in un preciso panorama normativo e della definizione di rigorosi standard produttivi e qualitativi prima di poter diventare una pratica industriale ed operativa capace di garantire gli obiettivi di sicurezza che l'industria aeronautica si è data.

Ora, grazie al lavoro di una delle più autorevoli autorità di certificazione (attiva fin dal 1898), si è finalmente passati dalla fase di sperimentazione a quella industriale, il che significa che i nuovi carburanti hanno dato prova di essere in grado di garantire i medesimi livelli di affidabilità e di sicurezza di quelli "tradizionali", come ha dichiarato Mark Rumizen, funzionario della FAA (*Federal Aviation Administration*) americana.

E se l'appuntamento col salone di Parigi, pur significativo da un punto di vista mediatico, è stato mancato, rimane pur sempre viva la soddisfazione di essere alla fine arrivati a poter autorizzare l'uso di una miscela di kerosene composto per metà da olii ricavati da fonti rinnovabili, meno inquinanti e potenzialmente meno costosi di quelli fin qui usati.

Ovviamente, l'obiettivo finale rimane quello di svincolarsi totalmente dall'uso dei derivati del petrolio, il che, oltre a liberare l'industria dall'incubo dell'esaurimento delle riserve, rappresenterebbe tra l'altro anche una significativa riduzione delle emissioni di CO².

Semaforo "verde"

Scritto da Pietro Pallini

Insomma, c'è ancora tanta strada da percorrere...

(6 luglio 2011)