

([segue](#)) II - “Strisce bianche nel cielo azzurro per incantare e far sognare i bambini...” così cantava Sergio Endrigo a Sanremo nel 1970... e già qualcuno insorgerà trovando nella canzone ulteriore conferma di un complotto planetario che dura ormai da quasi mezzo secolo.

Come se fosse possibile che un complotto di tale portata, che dovrebbe necessariamente coinvolgere, vista la quantità di scie che solcano i cieli, migliaia di persone (piloti, addetti al rifornimento, tecnici di manutenzione, progettisti, produttori, ricercatori, gestori aeroportuali, organismi di controllo vari) in tutte le parti del mondo, possa verosimilmente restare segreto per cinquant'anni senza che almeno uno dei congiurati, magari dopo essersi sbronzato alla festa di matrimonio della figlia, abbia lasciato trapelare qualcosa; senza che quell'avvelenatore abbia mai pensato che la robaccia che aiutava a spargere sarebbe poi finita proprio nei polmoni della figlia, e degli ulteriori figli che da quel matrimonio sarebbero nati... lasciamo perdere...

Eppure, come dicevamo, nelle scie degli aerei qualcosa c'è. Acqua, in primo luogo, ma anche anidride carbonica. E l'anidride carbonica (formula chimica CO₂) è uno dei principali fattori ritenuti dalla comunità scientifica responsabili del cosiddetto effetto serra e del riscaldamento globale del pianeta.

Dall'inizio del millennio ad oggi i voli commerciali sono quasi raddoppiati, e ci si può verosimilmente aspettare un ulteriore raddoppio entro la metà del secolo, il che porrebbe il mezzo aereo al primo posto nella classifica dei produttori di CO₂. Una previsione di crescita del traffico aereo, dunque, che sembrerebbe fare a pugni con la sostenibilità che da tante parti si dichiara di voler perseguire.

Una sostenibilità che negli anni scorsi è stata al centro di numerose sperimentazioni condotte dai principali produttori di liner e da diverse compagnie aeree, il cui principale obiettivo era quello di portare avanti la ricerca nel campo dei biocarburanti capaci di ridurre sensibilmente le emissioni di gas-serra.

L'obiettivo dichiarato era quello di arrivare, entro il 2050, ad una quasi completa sostituzione dei carburanti tradizionali, quelli di origine fossile, con quelli di origine biologica: un argomento che, e Manuale di Volo se ne è occupato a più riprese, pareva essere fino a pochi anni fa una preoccupazione prioritaria e i cui sviluppi paiono oggi invece segnare drasticamente il passo: parole tante, fatti (per quanto spesso ben pubblicizzati) pochi.

Di fatto, si contano sulle dita di una mano gli aeroporti che offrono in modo continuativo l'alternativa bio-fuel, e gli orientamenti recentemente espressi in materia di energia proveniente dal fossile da parte del presidente americano Trump non lasciano presagire niente di buono per quelli, come Dallas e Los Angeles, che si trovano appunto in territorio statunitense. Senza contare il fatto che, a livello globale, l'eventuale abbandono dei programmi di riduzione dell'emissione di CO₂ da parte degli USA avrebbe come effetto, secondario ma immediato,

quello di ridurre ulteriormente l'efficacia del "sistema di scambio delle emissioni" fortemente voluto dall'Unione Europea per provare a incentivare l'uso dei biocarburanti. Perché la realtà nuda e cruda è che nonostante tutti gli sforzi di ricerca e i proclami altisonanti i biocarburanti continuano ad essere esageratamente costosi rispetto a quelli derivati dal petrolio.

E senza una volontà politica ferma e determinata ed un deciso cambio di mentalità il progressivo aumento del traffico aereo e la diminuzione dei margini di profitto del business aeronautico non sembrano lasciare molti margini per la sperimentazione di soluzioni più sostenibili dal punto di vista climatico.

In poche e brutali parole: volare di più e a prezzi sempre più bassi non è, allo stato attuale delle cose, compatibile con la salute del pianeta: altro che "scie chimiche" del senatore Pepe...

(5 aprile 2017)