

Quell'erba ti fa VOLARE

La Klm ha inaugurato l'uso di carburanti verdi nel trasporto aereo. Un business che già oggi ha un valore potenziale di 200 miliardi di dollari l'anno

DI PAOLO PONTONIERE

Dopo molto tergiversare, a novembre di quest'anno l'uso dei carburanti verdi è diventato una realtà anche nel settore aereo. Al termine di quasi due anni di test, la Klm ha infatti iniziato a far volare i suoi aerei con una miscela composta (in parti uguali) di idrocarburi tradizionali e di biocherosene. In questo caso un combustibile ricavato dalla *Camelina sativa*, una pianta a germinazione spontanea che cresce ai margini dei campi di grano dell'Europa meridionale. Con la *Jatropha*, un arbusto subtropicale dell'Africa e del Centro America, la *Camelina* è uno dei rarissimi vegetali non commestibili i cui distillati hanno le proprietà adatte a farne dei carburanti aeronautici.

«Si tratta di una tappa importante per la creazione di un'aviazione sostenibile», ha detto Peter Hartman, ceo della Klm. La compagnia sottolinea però che questi voli sono per adesso a carattere sperimentale, dopo una lunga stagione di prove tecniche di fattibilità che hanno coinvolto, oltre a Virgin Atlantic Airways, Continental Airways, Air New Zealand e Japan Airlines, anche tre dei maggiori costruttori di motori aeronautici del paese come Rolls Royce, Pratt & Whitney e GE-Aviation.

È però con l'annuncio della compagnia olandese che prende finalmente corpo il mercato del bio-derived synthetic paraffinic kerosene (Bio-Spk), la definizione tecnica dei biocarburanti per il trasporto aereo. Un mercato totalmente nuovo e dal potenziale di 200 miliardi di dollari annui. Questo se lo si

calcola ai livelli attuali, ovvero per una produzione di circa 300 miliardi di litri a 66 centesimi l'uno ma, secondo dati resi noti dalla International Transport Association, il consumo è destinato a crescere. Infatti sebbene in fase di contrazione negli Usa, il traffico aereo a livello internazionale nel 2009 è aumentato dello 0,5 per cento. Un trend che dovrebbe mantenersi costante negli anni a venire. Soprattutto in Medio Oriente (più 14 per cento nel 2009) e in America Latina.

Spiega Federico Maria Grati, ingegnere della Agroils, società italiana che opera nel settore dei carburanti alternativi con piantagioni in Mozambico e uffici nella Silicon Valley: «Il problema maggiore nell'utilizzo dei biocarburanti per il trasporto aereo è quello del loro punto di solidificazione. Nel caso dei distillati di *Camelina* e *Jatropha* arriva a meno 37 gradi, una temperatura che li rende ideali per l'impiego in miscele d'alta quota».

E i Boeing 747 della Klm di-

Il rifornimento di un aereo con biofuel. A destra: jet della Continental



Con il propellente si risparmierà la tassa sull'inquinamento prevista in Europa a partire dal 2012

mostrano non solo che queste miscele funzionano in via sperimentale, ma che si possono utilizzare senza rischi anche in voli commerciali.

La rilevanza di questo risultato non è sfuggita ai partecipanti di Next Generation Biofuel Feedstock Usa, la conferenza dei maggiori operatori del settore biocarburanti tenutasi di recente a San Francisco, che hanno reagito con grande entusiasmo all'annuncio della linea aerea olandese. «Le direttive della Ue stabiliscono che entro il 2012 tutti i voli che atterrano e decollano dagli aeroporti continentali dovranno pagare una forte tassa per neutralizzare le loro emissioni di anidride carbonica», spiega Grati, «e il Bio-Spk è un combustibile considerato a impatto zero». «È l'ora di passare ai fatti», gli fa eco Kyle Killebrew, rappresentante della Centauri Technologies LP, una raffineria di biomasse del Texas: «Noi siamo pronti ad assorbire decine di milioni di litri di biogreggio».

Secondo la E85 di Las Vegas, uno dei maggiori broker di carburante per aerei degli Usa, il mercato del Bio-Spk potrebbe raggiungere i 280 milioni di barili entro fine 2010, mentre la Faa parla di 660 milioni nel 2015. Insomma, un bel business. ■

