

Per la prima volta un aereo alimentato senza combustibili fossili ha attraversato l'Atlantico

Per la prima volta in assoluto un aereo commerciale ha **sorvolato l'Oceano Atlantico senza utilizzare i combustibili fossili**. Il velivolo è della compagnia britannica Virgin Atlantic, è partito martedì da Londra ed è arrivato fino a New York alimentato solo con carburante per aviazione sostenibile (SAF) ottenuto da grassi di scarto mescolati a cherosene aromatico sintetico di origine vegetale. Il volo avrebbe così emesso il 70% in meno di carbonio rispetto ai tradizionali viaggi a base di petrolio. Si tratta di “una pietra miliare” secondo alcuni esperti, i quali hanno aggiunto che “i carburanti sostenibili potrebbero ridurre l'impronta di carbonio dell'industria aeronautica in futuro”. Di tutt'altra opinione invece alcuni attivisti per il clima, che hanno sottolineato i limiti della tecnologia e **denunciato come il primato sia avvenuto proprio a due giorni dall'inizio della COP28**, la Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2023.

I SAF sono carburanti sostenibili alternativi per l'aviazione e sono considerati attualmente la migliore soluzione immediatamente disponibile per **contribuire alla decarbonizzazione del trasporto aereo**. La creazione del carburante può provenire dall'olio da cucina, dal mais, dalla soia, dalle alghe, dal legno e persino dai flussi di rifiuti solidi delle città. Questi composti organici vengono riscaldati dalle raffinerie che, rimuovendo le impurità, li trasformano in combustibile meno inquinante. Secondo le [stime](#), la capacità dei SAF di ridurre le emissioni rispetto all'utilizzo del kerosene tradizionale **varia dal 70% fino ad arrivare al 100% nel caso di carburanti sintetici prodotti con energia rinnovabile**. Tuttavia, per ragioni di sicurezza, nella fase attuale queste sostanze innovative non possono ancora essere utilizzate in velivoli che sfruttano i motori a getto e spesso vengono mescolate con kerosene convenzionale. Ad oggi la frazione massima di SAF consentita dalle normative è pari al 50%, anche se sono già in uso propulsori di nuova concezione in grado di essere alimentati con SAF puro, senza inficiare la sicurezza del volo. A livello europeo, è stato [raggiunto](#) proprio quest'anno un accordo che mira a rendere i SAF il 2% del carburante fornito negli aeroporti dell'Ue a partire dal 2025 per arrivare fino al 70% entro il 2050.

Il volo della Virgin Atlantic [sarebbe](#) una “pietra miliare” secondo alcuni esperti, in quanto i carburanti sostenibili per l'aviazione potrebbero **svolgere un giorno un ruolo significativo per ridurre l'impronta di carbonio dell'industria aeronautica**. Sfida tutt'altro che facile se si pensa che ad oggi i SAF [rappresentano](#) circa lo 0,1% dell'attuale consumo di carburante delle compagnie aeree globali. «È davvero l'unico modo per decarbonizzare l'aviazione di lungo raggio», [ha affermato](#) Shai Weiss, amministratore delegato di Virgin Atlantic. **Andrew Chen**, responsabile della decarbonizzazione dell'aviazione presso il think tank Rocky Mountain Institute, ha dichiarato: «Il carburante SAF è un aspetto importante della transizione per l'aviazione verso zero emissioni di carbonio, ed è particolarmente critico in questo decennio. Ma oggi il nostro grosso

Per la prima volta un aereo alimentato senza combustibili fossili ha attraversato l'Atlantico

problema è che non produciamo abbastanza SAF». Ha poi aggiunto che il caso della Virgin Atlantic «è un volo davvero importante per evidenziare i progressi compiuti, la necessità di più SAF e il ruolo fondamentale che possono svolgere nella decarbonizzazione dell'aviazione». Secondo Chen poi, bisognerebbe superare un'altra sfida tutt'altro che indifferente: **il mercato dei SAF soffre di un problema dell'uovo e della gallina**. Da una parte, le compagnie aeree non vogliono acquistare i combustibili sostenibili perché molto più costosi dei carburanti tradizionali. Dall'altra, le raffinerie non sono spronate ad investire in nuovi impianti di produzione perché non c'è abbastanza domanda da parte delle stesse compagnie aeree.

Problemi non particolarmente sentiti per ora da alcuni attivisti per il clima scettici, che hanno definito gli attuali tentativi del settore dell'aviazione di promuovere voli sostenibili come "[greenwashing](#)". I carburanti sostenibili **non potrebbero essere prodotti su scala sufficientemente ampia da incidere in modo significativo sulle emissioni** di carbonio dell'aviazione, che ad oggi rappresentano il 2,5% del totale mondiale. Magdalena Heuwieser, cofondatrice di Stay Grounded - un'organizzazione che mira a limitare gli spostamenti in aereo - ha dichiarato: «L'unica soluzione è ridurre i voli. I sostituti del carburante sono solo una piccola goccia nell'oceano dei combustibili fossili. Non sono neanche lontanamente in grado di essere utilizzabili su larga scala nei tempi necessari per evitare il collasso climatico». Inoltre, Helena Bennett - responsabile delle politiche climatiche di Green Alliance UK - ha aggiunto che «la **disponibilità di olio da cucina di scarto è limitata e viene già utilizzata per il biodiesel per altri trasporti**». Critiche che si aggiungono a quelle di Finlay Asher, ingegnere aerospaziale che ha lavorato per Rolls Royce e ha partecipato alla produzione del jet Boeing, che ha dichiarato: «I SAF raramente mantengono le loro promesse. Questo volo sarà alimentato da un carburante prodotto attraverso un processo che è un vicolo cieco dal punto di vista tecnologico: non può essere utilizzato su larga scala in modo sostenibile, se non in piccolissime percentuali». Infine, tra le accuse c'è anche la scelta della tempistica del volo, avvenuto proprio due giorni prima dell'inizio del vertice delle Nazioni Unite sul clima COP28.

[di Roberto Demaio]