C’è anche un po’ di Università di Firenze nel più lungo programma di voli commerciali fatto con biojet, cioè con aerei che utilizzino biocarburanti innovativi e sostenibili, ricavati dalla biomassa. E’ partito pochi giorni fa il primo dei voli dimostrativi del progetto europeo Itaka, che vuole sostenere lo sviluppo dei biocarburanti nel settore dell’aviazione, migliorando tecnologie e infrastrutture esistenti. Venerdì 16 maggio un aeromobile Airbus A330-200 della compagnia aerea olandese KLM Royal Dutch Airlines è partito all’aeroporto di Schiphol in Olanda per volare fino ad Aruba e Bonaire, isole dei Caraibi olandesi:

il carburante è costituito da una miscela, il carburante è costituito da una miscela, fornita da SkyNRG (partner di Itaka), che contiene, insieme a kerosene fossile standard, il 20% di biocarburanti prodotti da oli residuali (ad es. oli fritti). Al progetto coordinato da SENASA (Spagna), insieme a numerosi partner di altri 7 paesi europei, partecipa per l’Italia RE-CORD (Consorzio per la Ricerca e la Dimostrazione sulle Energie Rinnovabili), ente di ricerca no-profit partecipato dall’Università di Firenze, che ha il compito di studiare gli oli residuali e la loro riqualificazione e trasformazione in biokerosene sostenibile.

Il Consorzio RE-CORD, presieduto da David Chiaramonti, docente del Dipartimento di Ingegneria Industriale nel corso di Tecnologie di conversione energetica delle biomasse, è stato fondato nel 2010 da quattro membri: il CREAR (Centro interdipartimentale di Ricerca per le Energie Alternative e Rinnovabili dell'Università di Firenze); l'Azienda Agricola Villa Montepaldi dell'Università di Firenze, in cui ha la sua sede e dove vengono condotte numerose attività di ricerca in campo agroenergetico, della filiera del vino e dell'ulivo; la Pianvallico SpA, società partecipata e guidata da diversi Comuni del Mugello e mirata allo sviluppo del territorio mugellano, sede del nuovo laboratorio chimico-analitico del Consorzio, e la società di Ingegneria Spike Renewables Srl, attiva nel campo delle microturbine a gas alimentate a biocombustibili, dell'etanolo e dei prodotti chimici di origine vegetale, e nel settore della pirolisi delle biomasse, processo di decomposizione termochimica di materiali organici.

“Il progetto Itaka – spiega Chiaramonti – prevede 20 voli a lungo raggio, per cui in seguito sarà utilizzato anche un biocarburante proveniente da oli residuali e da una oleaginosa, la Camelina sativa, coltivata in terreni poveri e marginali. I dati sulle prestazioni dei sistemi-motore e dei biocarburanti, ricavati dai voli – commenta ancora Chiaramonti – saranno confrontati con parametri standard relativi all’utilizzo del kerosene fossile, con lo scopo di promuovere l’uso dei biocarburanti nel settore dell’aviazione”.